

TÍTULO

Resarcimiento del daño moral y patrimonial en los vuelos internacionales. Jurisprudencia Rusa.

Compensation for moral and patrimonial damage in international flights. Russian jurisprudence.

Aleksandra Onishchenko¹

Resumen

En este trabajo analizamos la jurisprudencia rusa sobre los incidentes en los vuelos internacionales en los cuales hubo pérdida del equipaje, demora en la entrega del equipaje, deterioro del equipaje, demora del vuelo, cancelación del vuelo y denegación de la subida a bordo. Los cambios operados en razón de la ratificación por la Federación de Rusia del Convenio de Montreal de 1999 y las ventajas que conllevan para los pasajeros.

Palabras claves

Resarcimiento del daño patrimonial. Resarcimiento del daño moral. Incidentes en vuelos internacionales. Pérdida del equipaje. Demora en la entrega del equipaje. Deterioro del equipaje. Demora del vuelo. Cancelación del vuelo. Denegación de la subida a bordo. Jurisprudencia rusa. Ratificación del Convenio de Montreal.

¹ Abogada. Academia Rusa de Derecho del Ministerio de Justicia de la Federación de Rusia. San Petersburgo. Federación de Rusia.
Profesora de Español, Inglés y Japonés. Universidad Estatal Rusa de Pedagógica Herzen. San Petersburgo. Federación de Rusia.
Maestría en Derecho Internacional Privado. Facultad de Derecho. Universidad de Buenos Aires. (adeuda tesis).

Abstract

In this paper we analyze the Russian jurisprudence on incidents on international flights in which there were loss of luggage, delay in the delivery of luggage, deterioration of luggage, flight delay, flight cancellation and denial of boarding. Changes made due to the ratification by the Russian Federation of the Montreal Convention of 1999 and the advantages that they entail for passengers.

Keys words

Compensation for damages. Compensation for moral damage. Incidents on international flights. Loss of luggage. Delay in the delivery of luggage. Deterioration of luggage. Flight delay. Flight cancellation. Denial of boarding. Russian Jurisprudence. Ratification of the Montreal Convention.

Introducción

Habiendo escasa información en castellano sobre la regulación legal, doctrina y jurisprudencia rusa sobre el derecho aéreo, el principal objetivo de nuestro artículo es comentar como suelen resolver los tribunales rusos las controversias que surgen en los casos de extravío y deterioro del equipaje, demora en su entrega, cancelación y demora de los vuelos internacionales. Además reflexionamos sobre los cambios que conlleva la ratificación del Convenio de Montreal de 1999 por la Federación de Rusia (Rusia), los cuales pueden modificar las decisiones de los tribunales.

Esperamos que ante la víspera del Mundial de Fútbol de 2018 y el inevitable pero predecible incremento de los casos de pérdida o deterioro del equipaje, demoras o cancelaciones de los vuelos internacionales de y hacia Rusia, nuestro trabajo sea de utilidad para los letrados hispanoparlantes en el caso de tener que brindar asesoramiento jurídico en estas situaciones.

La Federación de Rusia es parte de la mayoría de los tratados que protegen los derechos de los pasajeros aéreos. Los más aplicados por los tribunales rusos son: Convenio de Varsovia de 1929 para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional y el Protocolo de la Haya de 1955.

Además, de conformidad con la Ley Federal de 03.04.2017 N° 52, Rusia ratificó el Convenio de Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional. Dicho Convenio entró en vigor en Rusia el 21 de agosto de 2017.

Rusia es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Los requisitos establecidos en las normativas de la OACI se usan para la elaboración de documentos y manuales que regulan el funcionamiento de todos los servicios de aviación civil de la Federación de Rusia, personal de aviación, aeronaves y flotas de motor, instalaciones de comunicación, organización e instalaciones técnicas del servicio de control de tránsito aéreo. Los tratados internacionales celebrados por la Federación de Rusia forman parte de su sistema de derecho. Según el art. 15, inciso 4 de la Constitución de la Federación de Rusia, art. 7, inciso 2 del Código Civil de la Federación de Rusia y art. 3 del Código Aéreo de la Federación de Rusia, si el tratado internacional establece otras normas que las previstas por la ley interna rusa, se aplican las reglas del tratado internacional.

Sin embargo, en las relaciones que no están reguladas en los tratados internacionales se aplica el derecho interno ruso.

Es decir, los tratados internacionales suscritos por Rusia tienen primacía ante el derecho interno ruso, las relaciones jurídicas o algunos aspectos que no están reguladas por dichos tratados van a regirse por las normas rusas. Por ejemplo, la pérdida del equipaje en un vuelo internacional va a regirse por las normas de Montreal o Varsovia, mientras que la cuestión del resarcimiento por daño moral causado por la pérdida del mismo va a ser resuelta por los tribunales rusos aplicando la ley rusa sobre la protección de los derechos del consumidor.

Por lo tanto mencionamos las normas más importantes del derecho interno ruso consideradas más relevantes que son: Código Civil de la Federación de Rusia, Código Aéreo de la Federación de Rusia, Ley Federal de la Federación de Rusia de 07.02.1992 N° 2300-I “Sobre la protección de los derechos de los consumidores”, Resolución del Pleno de la Corte Suprema de la Federación de Rusia N° 10 (20.12.1994) “Algunas cuestiones de la aplicación de la normativa sobre el resarcimiento del daño moral”, Resolución del Pleno de la Corte Suprema de la Federación de Rusia N° 11 (09.02.2012) “Sobre la

preparación de los casos civiles para el juicio”, Resolución del Pleno de la Corte Suprema de la Federación de Rusia N° 17 (28.06.2012) “Sobre la práctica judicial en la defensa de los derechos de los consumidores”.

La definición legal de transporte aéreo internacional está contenida en el art. 101, párrafo 2 del Código Aéreo de Rusia:

“Transporte aéreo internacional es transporte aéreo en que el punto de partida y el punto de destino están situados: en los territorios de dos Estados Partes; en el territorio de un Estado Parte, si se ha previsto la escala (escalas) en el territorio de cualquier otro Estado”.

El Código Aéreo de Rusia coincide con la definición dada en el art. 2, segundo párrafo de la Convención de Varsovia y en el art. 1, segundo párrafo del Convenio de Montreal.

Jurisprudencia comentada

1. Pérdida del equipaje²

El 26 de septiembre de 2013 la señora D. realizó un vuelo internacional, al llegar al punto de destino final en Rusia, no recibió su equipaje. El vuelo fue operado por la compañía aérea rusa “UTair Aviation” (en ruso, Авиакомпания ЮТэйр). Como la temperatura en la ciudad del destino final era entre -0.7 y -1.5 C° y la ropa de abrigo que llevaba, estaba en la valija perdida, y la pasajera damnificada tenía que regresar a su casa que estaba en otra ciudad en ropa de verano, debido a lo cual se enfermó e incurrió en gastos para la compra de medicamentos. La pasajera interpuso una demanda ante el tribunal de primera instancia, reclamando la indemnización por la pérdida del equipaje, el daño a la salud y el daño moral. El tribunal resolvió satisfacer parcialmente el reclamo, fijando el monto de la indemnización más bajo de lo pretendido por la actora dándole la razón en el resto de sus pretensiones. El transportista “UTair Aviation” pagó por la pérdida del equipaje el monto indicado por el tribunal pero se negó a indemnizar el daño a la salud y el daño moral. La demandante apeló el monto de la indemnización por la pérdida del equipaje y el daño moral. Alegó que el tribunal, calculando la suma de la

² Апелляционное определение Верховного Суда Республики Бурятия от 28 мая 2014 г. по делу N 33-1624. (Resolución de apelación de la Corte Suprema de la República de Buriatia de 28/05/2014 del fallo N 33-1624) www.consultant.ru

compensación, no tomó en cuenta el hecho de que en el equipaje perdido se encontraba ropa nueva, comprada por la recurrente en el extranjero y que su costo era más alto que la indemnización fijada por el tribunal *a quo*. También reclamó que no fue tomado en consideración el alto grado de sufrimiento moral causado por la pérdida del equipaje.

UTair Aviation también recurrió la sentencia de la primera instancia. Adujo que no existía fundamento alguno para la indemnización del daño a la salud y el daño moral ya que la pasajera no había probado que éstos fueran culpa de la compañía aérea.

La alzada rechazó ambas apelaciones y confirmó la sentencia de la primera instancia.

Respecto a la pretensión de la actora por el supuesto bajo monto de la indemnización por la pérdida del equipaje, el tribunal de apelaciones sostuvo que los razonamientos del recurso de apelación presentado por la pasajera no podían ser tomados en cuenta debido a que las disposiciones del art. 400 del Código Civil de la Federación de Rusia, el art. 119, tercer párrafo del Código Aéreo de la Federación de Rusia y la Convención de Varsovia limitan la responsabilidad del transportista. El tribunal *ad quem*, citando en el texto de la sentencia el art. 22, segundo párrafo del Convenio de Varsovia, indicó que dicho Convenio limita la responsabilidad del transportista hasta 250 francos oro por kilo salvo casos cuando el pasajero haya declarado el valor del equipaje. Como la demandante no usó su derecho de indicar el valor de su valija a la hora de despacharla, la alzada opinó que el tribunal *a quo* fijó correctamente el monto de la indemnización por el equipaje perdido, aplicando las normas tanto del derecho interno ruso como las internacionales. Respecto a la compensación por el daño moral el tribunal de apelaciones adhirió a los argumentos de la primera instancia que lo resolvió, aplicando la Ley Federal de la Federación de Rusia N° 2300-I (07.02.1992) “Sobre la protección de los derechos de los consumidores”. Según el art. 15 de la ley citada, el daño moral causado al consumidor será indemnizable por el causante del daño si existe la culpa de éste. Además, conforme al mismo artículo, el monto de la indemnización por el daño moral será fijado por el tribunal y no dependerá del monto de la indemnización por el daño patrimonial y de daños y perjuicios sufridos por el consumidor.

La instancia de apelación opinó igual que el tribunal *a quo* que de los hechos del caso quedó probada la culpa del transportista, por lo tanto éste está obligado a pagar por el daño moral pero la suma concreta de la indemnización queda a criterio del tribunal que conoce el caso. La alzada llegó a la conclusión que el monto fijado fue efectuado correctamente y que el tribunal *a quo* lo hizo “tomando en cuenta los requerimientos de razonabilidad y justicia, carácter de los daños y consecuencias para el consumidor”. Con esos fundamentos rechazó la apelación de la actora.

La apelación de la compañía aérea no prosperó, teniendo UTair Aviation que pagar la indemnización fijada.

En lo referente al daño a la salud, el tribunal de apelaciones resolvió este punto también aplicando la Ley Federal de la Federación de Rusia N° 2300-I (07.02.1992) “Sobre la protección de los derechos de los consumidores”, art. 14, primer párrafo, según el cual el daño causado a la vida, salud o al patrimonio del consumidor debido a los defectos constructivos, de fabricación, de receta u otras falencias del producto (del trabajo, del servicio) se indemnizará en su totalidad. Sin embargo, según el cuarto párrafo del mismo artículo, el fabricante (ejecutante, vendedor) se eximirá de la responsabilidad, si prueba que el daño ha sido causado debido a fuerza mayor o no cumplimiento por el consumidor de las reglas establecidas de uso, guarda o transportación del producto (del trabajo, del servicio).

Vemos que la normativa interna rusa impone la carga probatoria al transportista para eximirse de la responsabilidad. Es decir, en el derecho interno ruso rige la presunción de la culpabilidad del transportista igual que en los instrumentos internacionales tales como el Convenio de Varsovia y el Convenio de Montreal de los cuales Rusia es parte.

Como el transportista no presentó ninguna prueba y tampoco pidió pericia alguna a los tribunales, la alzada dio razón al juez de primera instancia que basándose en la presunción de la culpa de la compañía aérea en causar el daño a la salud de la pasajera, la condenó a pagar la indemnización.

Al momento de los hechos de este caso, en Rusia todavía no estaba vigente el Convenio de Montreal, por eso la indemnización por la pérdida del equipaje fue calculada en 250 francos de oro por kilo, lo que correspondía a 20 dólares estadounidenses por un kilo. Es evidente la ventaja para los pasajeros

actuales ya que con la ratificación del Convenio del Montreal la suma compensatoria por kilo de equipaje perdido será más alta.

2. Demora en la entrega del equipaje perdido³

Dos pasajeros de Siberia salieron de vacaciones a Sri-Lanca (04.03.2011), tomando el vuelo Novosibirsk – Dubái - Colombo, operado hasta Dubái por la compañía aérea rusa S7 Airlines (en ruso, Авиакомпания Сибирь). Saliendo de Novosibirsk, despacharon su equipaje hasta su destino final, ciudad de Colombo (Sri-Lanca). Al llegar a Colombo, advirtieron que una valija no había llegado a destino. Los empleados del aeropuerto les informaron que su equipaje nunca llegó de Dubái. Estando en Sri-Lanca, los pasajeros llamaron reiteradas veces al servicio del equipaje perdido, no obteniendo resultado alguno. Al regresar a Rusia (24.03.2011), los pasajeros se comunicaron con la compañía aérea, la que les informó que tenían que mandar su reclamo por escrito, especificando sus pretensiones. El mismo fue enviado como carta documento el 01.04.2011 y recibida por la aerolínea el 06.04.2011. Pero no fue respondido. Después de 80 días de espera, el equipaje extraviado fue entregado a sus dueños junto a una suma de dinero en compensación por el daño moral. Los pasajeros no se quedaron satisfechos y presentaron una demanda ante los tribunales de la ciudad de Obsk por el incumplimiento del contrato de transporte. Pidieron astreintes por cada día de demora en la entrega del equipaje más un mayor resarcimiento por el daño moral causado por el extravío del equipaje, debido a lo cual se quedaron durante las vacaciones en el cálido clima tropical sin ropa de verano. Y en consecuencia se vieron obligados a incurrir en gastos no previstos para suplir el faltante. Fundamentaron su pretensión con la Ley “Sobre la protección de los derechos de los consumidores”, art. 28, inciso 5, que dispone que el consumidor damnificado tiene derecho a solicitar el pago de los astreintes en caso de violación de los plazos de cumplimiento del servicio por parte del prestador. La compañía demandada sostuvo que no es aplicable dicha ley porque el equipaje fue entregado y la aerolínea realizó el pago por el daño moral.

³ Апелляционное определение Новосибирского областного суда от 26 апреля 2012 г. по делу N 33-2931/2012. (Resolución de apelación del Tribunal del Distrito de Novosibirsk de 26/04/2012 del fallo N 33-2931/2012) www.consultant.ru

La primera instancia hizo lugar parcialmente a la demanda. Sobre el resarcimiento por daño moral le dio la razón a los demandantes, disminuyendo el monto peticionado. En la cuestión de los astreintes negó la petición, considerando que para el cálculo de los mismos deberían haber sido aplicadas las normas del Convenio de Varsovia, concretamente el art. 22, segundo párrafo que contiene otro mecanismo de cálculos del monto indemnizatorio por la demora del equipaje, lo que defiere del cálculo efectuado por los demandantes.

La sentencia fue apelada por los actores ante el Tribunal del Distrito de Novosibirsk. Los demandantes se agraviaron de que la primera instancia, el Tribunal de la ciudad de Obsk, no aplicó las normas del derecho material que deberían haber sido aplicados al caso.

La segunda instancia confirmó la sentencia del *a quo* respecto al monto por el daño moral, considerando que la compañía demandada violó los derechos de los demandantes como consumidores del servicio que incluye la entrega del equipaje en tiempo y forma. Por eso fue aplicada la Ley “Sobre la protección de los derechos de los consumidores”. Según el art. 15, el daño moral del consumidor es indemnizable, si existe culpa del prestador del servicio. En este caso la culpa del transportista está probada, la no entrega a tiempo del equipaje está documentada, por lo tanto la aerolínea está obligada a resarcir el daño moral.

Respecto al presunto bajo monto, la instancia del *ad quem* citó el art. 1101 del Código Civil de la Federación de Rusia, según el cual el monto del resarcimiento por el daño moral es fijado por el tribunal, tomando en consideración los requerimientos de razonabilidad y justicia, carácter de los daños y consecuencias para el consumidor. La segunda instancia consideró que la suma que figura en la sentencia se ajusta a lo que dispone la norma citada.

Al contrario, sobre la cuestión del pago de los astreintes opinó que el *a quo* debería haber resuelto la petición de los mismos independientemente de la norma del derecho alegada por los demandantes. Argumentó su decisión, citando la Resolución del Pleno de la Corte Suprema de la Federación de Rusia N° 11 (09.02.2012) “Sobre la preparación de los casos civiles para el juicio”. Según el punto 6 de esa Resolución, “para determinar la ley aplicable

al caso hay que tener en consideración el conjunto de datos: el objeto y la causa de la demanda, objeciones expresadas por el demandado respecto a la demanda y otras circunstancias que tienen valor jurídico para la resolución correcta del caso”.

La causa de la demanda constituye un hecho fáctico (demora en la entrega del equipaje extraviado), la citación de la norma concreta por parte de los demandantes para fundamentar su pretensión no es determinante para que el juez decida la ley aplicable para dirimir el caso.

Como la primera instancia ya constató que hubo violación del derecho del demandante como consumidor a recibir en tiempo razonable su equipaje, la aplicación de la ley adecuada está dentro de las obligaciones del juez ya que es su deber encuadrar el hecho en una norma determinada, dándole calificación legal. Según la instancia de revisión, debería haber sido aplicado el art. 120 del Código Aéreo de la Federación de Rusia que prevé, entre otras cosas, la responsabilidad del transportista por la demora en entrega del equipaje y el método de calcular el monto indemnizatorio.

Según el art. 120, por el retraso del vuelo o en la entrega a un pasajero su equipaje, el transportista debe pagar una multa equivalente al veinticinco por ciento del salario mínimo establecido por la ley federal por cada hora de retraso, pero no más del cincuenta por ciento de la tarifa del flete a menos que demuestre que la demora se debió a insuperable fuerza, eliminación de un mal funcionamiento de la aeronave que amenaza la vida o la salud de los pasajeros u otras circunstancias que no dependen del transportista.

En este caso vemos una vez más que el daño moral aun en un vuelo internacional suele resarcirse por el derecho interno ruso, concretamente por la ley de defensa del consumidor.

Respecto del pago compensatorio por la demora en la entrega del equipaje también se aplicó la norma interna, el Código Aéreo de la Federación de Rusia.

Debemos aclarar que a partir de la ratificación por Rusia del Convenio de Montreal fueron introducidas modificaciones en el Código Aéreo para adecuarlo a las normas de dicho Convenio. Así, conforme al art. 119, inc. 3 del Código Aéreo en su nueva redacción, por la pérdida, faltante o daño (avería) del equipaje y equipaje de mano en el transporte internacional aéreo, el

transportista es responsable de acuerdo con los tratados internacionales, suscriptos por la Federación de Rusia. Es decir, desde el 30 de septiembre de 2017 los tribunales rusos en los casos de demora en la entrega del equipaje en vuelos internacionales tendrían que aplicar el Convenio de Montreal, art. 22, inciso 2, según el cual el monto indemnizatorio sería de hasta 1000 derechos especiales de giro por pasajero. Ese monto, si lo convertimos en rublos, es mucho más alto de lo que fija el Código Aéreo de la Federación de Rusia. Esto es otra ventaja de la ratificación del Convenio de Montreal para los pasajeros.

3. Deterioro del equipaje⁴

El señor G., en 2012 viajó de Sharm el-Sheij (Egipto) a Moscú, facturando su equipaje hasta la capital rusa. Al llegar al aeropuerto de destino, advirtió que su valija tenía las manijas rotas y un agujero en un costado. Además un frasco de perfume que estaba adentro, se rompió, y la ropa, los libros y otros objetos personales fueron dañados, lo que no permitía su uso futuro. Por ello se labró un acta (PIR) en el aeropuerto. El pasajero realizó el reclamo a la compañía aérea por daño moral y patrimonial. La compañía demoró más de 30 días en responder el reclamo, proponiendo una suma inferior a la pretendida por el damnificado. Por lo cual el pasajero interpuso una demanda ante el juez de paz del distrito judicial de la ciudad Elektrostal (Oblast de Moscú), reclamando una compensación por el deterioro del equipaje, astreintes por cada día de demora en conceder la indemnización, resarcimiento del daño moral y gastos de su representante legal.

El juez de paz hizo lugar a la demanda en forma parcial, estableciendo que el transportista era responsable por la avería del equipaje conforme al art. 116 del Código Aéreo de la Federación de Rusia y el art. 796 del Código Civil de la Federación de Rusia. Dichos artículos establecen la responsabilidad del transportista, entre otras cosas, por el equipaje. Según el art. 119, inciso 3 del Código Aéreo de la Federación de Rusia, como el vuelo era internacional, el transportista es responsable por el daño al equipaje de conformidad con los tratados internacionales, suscriptos por la Federación de Rusia.

⁴ Решение мирового судьи судебного участка №289 Электростальского судебного района Московской области от 30 июля 2013 года по делу №2-205/289-13. (Resolución del juez de paz del distrito judicial №289 de la ciudad Elektrostal, Oblast de Moscú de 30/08/2013 del fallo №2-205/289-13) www.consultant.ru

Para fijar el monto del resarcimiento por el equipaje averiado fue aplicado el art. 22 del Convenio de Varsovia de 1929 con sus modificaciones del 18.09.1961 que establece la responsabilidad del transportista en 250 francos oro por kilo de equipaje (20 dólares estadounidenses por kilo), pagados en rublos de curso legal al día de la sentencia.

Para dirimir la cuestión de los astreintes citó el art. 23 de la Ley “Sobre la protección de los derechos de los consumidores”, según el cual por la violación de los plazos para cumplir con las pretensiones del consumidor se establece un monto del 1% de la suma del daño por cada día de incumplimiento.

Además el tribunal impuso una multa a la compañía aérea por no haber cumplido en tiempo y forma la pretensión del pasajero damnificado, basándose en el punto 46 de la Resolución del Pleno de la Corte Suprema N° 17 (28.06.2012), conforme el cual en caso de que las pretensiones del consumidor damnificado no hayan sido satisfechas voluntariamente por el prestador del servicio, el tribunal impone la multa a favor del consumidor independientemente de que éste lo haya peticionado en su pretensión o no. De acuerdo con el art. 13, inciso 6 de la Ley “Sobre la protección de los derechos de los consumidores”, la multa por tal incumplimiento será del 50% de la suma sentenciada al consumidor (daño patrimonial, astreintes, daño moral).

La cuestión del daño moral fue resuelto de acuerdo con las disposiciones del art. 15 de la Ley “Sobre la protección de los derechos de los consumidores” que prevé el resarcimiento del daño moral. El tribunal de paz disminuyó el monto peticionado por el demandante, apoyando su postura con la Resolución del Pleno de la Corte Suprema de la Federación de Rusia N° 10 (20.12.1994) “Algunas cuestiones de la aplicación de la normativa sobre el resarcimiento del daño moral”. Según el primer punto de esa resolución, el tribunal para fijar el monto indemnizatorio también debe establecer con qué se confirma el hecho de que el damnificado padeció sufrimientos morales y/o físicos, en qué circunstancias y con qué acciones o inacción fueron causados, el grado de culpabilidad del causante, qué sufrimientos morales y/o físicos padeció el damnificado, en cuánto éste evalúa su compensación y otras circunstancias, relevantes para la resolución del caso en particular.

El tribunal opinó que el monto peticionado por el pasajero era muy elevado, y que no se ajustaba a los requerimientos de la Resolución, por ello, bajó la suma de la compensación por daño moral a 5000 rublos (aproximadamente 150 dólares estadounidenses al momento de la sentencia).

En lo referente a los gastos de la representación legal, el tribunal resolvió otorgarle al pasajero la tercera parte de lo pretendido, “partiendo de la complejidad del caso, cantidad de audiencias, volumen del trabajo efectuado por el representante (preparación de los documentos, participación en las audiencias) y basándose en los principios de razonabilidad y justicia”.

Si al momento de los hechos, año 2012, hubiera sido ratificado el Convenio de Montreal por Rusia, el tribunal tendría que haber aplicado su art. 22, inciso 2 y la pasajera habría obtenido una compensación mayor por el daño patrimonial, lo cual a su vez habría contribuido a la justicia en defensa de los derechos de los pasajeros ya que pagando por la representación de sus intereses en el tribunal 30000 rublos, el damnificado obtuvo la módica suma total de 31400 rublos. Tomando en consideración la angustia, la necesidad de contratar un representante legal, la espera de 151 días pasados desde la avería del equipaje hasta la primera audiencia y otras emociones negativas, opinamos que la sentencia es bastante frustrante porque de hecho el demandante obtuvo una indemnización de 1400 rublos ($31400 - 30000 = 1400$), lo que en el momento de la resolución del caso (30 de julio de 2013) equivalía a 42 dólares estadounidenses.

4. Demora del vuelo

Dos pasajeros⁵ demandaron a la compañía aérea “Qatar Airways” por la demora del vuelo internacional operado por esa compañía. Los demandantes adquirieron los pasajes de tarifa no retornable para el vuelo internacional “Moscú – Doha – Malé – Doha – Moscú”. Los pasajes fueron adquiridos en Moscú. Tenían que salir de Moscú el 30 de septiembre de 2008 a las 2.00 a.m. y llegar a Doha a las 6.05 a.m. el 30 de septiembre de 2008, salir de Doha a las 8.20 a.m. el 30 de septiembre de 2008, llegar a Malé a las 15.00 p.m. el 30

⁵ Определение Московского городского суда от 3 ноября 2011 г. N 4г/8-8340. (Resolución del Tribunal de la Ciudad de Moscú de 03/11/2011 del fallo N 4g/8-8340) www.consultant.ru

de septiembre de 2008 y salir a las 16.00 p.m. el 30 de septiembre de 2008 con una aerolínea local hacia la isla Hanimaadhoo, donde estaba su hotel.

De facto los pasajeros salieron de Moscú 13 horas después de lo previsto en el pasaje, lo que provocó la llegada al destino final con dos días de demora.

La demanda fue interpuesta ante el tribunal de distrito Tagansky de la ciudad de Moscú. Los demandantes pidieron indemnización por daño patrimonial causado por la demora, por lo que perdieron dos días de vacaciones, indemnización por el daño moral con la imposición de la multa, las astreintes y las costas judiciales sobre la compañía demandada. La demanda fue satisfecha por el tribunal *a quo* que aplicó en este caso las normas del derecho interno ruso concretamente el Código Aéreo de la Federación de Rusia y art. 15 de la Ley Federal de la Federación de Rusia N° 2300-I (07.02.1992) "Sobre la protección de los derechos de los consumidores".

Dicha sentencia fue apelada en el Tribunal Municipal de Moscú que determinó su anulación. Los demandantes presentaron la queja, pidiendo la revisión de la sentencia por la segunda instancia en los términos del art. 387 del Código Procesal Civil de la Federación de Rusia. Según el art. 387, los motivos de anulación o modificación de las decisiones judiciales en el orden de revisión son las violaciones sustanciales de las normas del derecho material o procesal que influyeran en el resultado del caso, y sin la eliminación de las cuales no sea posible la restauración y protección de los derechos violados, libertades e intereses legales, así como la protección de los intereses públicos protegidos por la ley.

La instancia de revisión no hizo lugar a la queja de los demandantes y confirmó la sentencia de la segunda instancia. Los argumentos resumidos de *ad quem* eran:

El acuerdo celebrado entre el demandante y la compañía demandada constituye un contrato de transporte internacional. La compañía aérea "Qatar Airways" es una persona jurídica constituida en Qatar que tiene solamente oficina de representación en Moscú. Qatar es parte del Convenio de Montreal de 1999, mientras que la Federación de Rusia en el momento de los hechos no lo era. Pero tanto Rusia como Qatar son miembros del Convenio de Varsovia de 1929. Las controversias surgidas en el cumplimiento del contrato de transporte internacional se regirán por las normas del Convenio de

Varsovia de 1929, su protocolo de Haya de 1955 y el Convenio de Montreal de 1999.

Según el art. 33 del Convenio de Varsovia y el art. 27 del Convenio de Montreal nada impide al transportista establecer las condiciones que no estén en contra de las disposiciones de dichos convenios. Las tarifas son parte del contrato de transporte. Las condiciones de transporte para cada tarifa están aclaradas en los accesibles sistemas de información que usan los pasajeros para reservar y pagar el pasaje.

Según el art. 3, segunda parte del Convenio de Varsovia, el pasaje constituye una prueba de la celebración del contrato de transporte con sus condiciones. Comprando el pasaje de “Qatar Airways”, los pasajeros celebraron el contrato de transporte internacional y aceptaron sus condiciones entre las cuales estaba la cuestión de la elección del derecho aplicable. El uso de las tarifas no retornables es una práctica internacional habitual que no va en contra de los convenios. Las normas del Código Aéreo de Rusia y la Ley Federal “Sobre la protección de los derechos de los consumidores” no son aplicables en el caso de la persona jurídica extranjera. Los Convenios de Varsovia y de Montreal no prevén la compensación del daño moral.

En el presente caso vemos que no siempre la aplicación de las normas del derecho extranjero favorece al pasajero. Este caso es ejemplar en el sentido de que el tribunal no pudo hacer nada en defensa del pasajero damnificado porque el contrato de transporte internacional no se regía por las normas del derecho ruso. El tribunal se negó a resarcir el daño patrimonial y moral a los pasajeros que perdieron dos días de vacaciones ya que no hubo manera de aplicar la normativa interna rusa, es decir, las normas del Código Aéreo y la Ley “Sobre la protección de los derechos de los consumidores” que amparan los derechos de los pasajeros en el caso de demoras de vuelos internos o internacionales pero operados por compañías rusas.

En 2010⁶, N. demandó a Aeroflot, compañía aérea, domiciliada en Rusia, ante el tribunal Oktiabrky de primera instancia de la ciudad Krasnoyarsk, por daño

⁶ Октябрьский районный суд Красноярска удовлетворил требования пассажира авиакомпании, который по вине перевозчика не смог улететь на отдых в Германию. 17.01.2012. (El tribunal Oktiabrky de la ciudad de Krasnoyarsk ha satisfecho la petición del pasajero de la compañía aérea por la culpa de la cual no pudo irse de vacaciones a Alemania)

patrimonial y moral, por el retraso y cancelación de los vuelos Krasnoyarsk – Moscú - Frankfurt, por lo que se había visto obligado a pagar el alojamiento en Moscú y el viaje en tren hasta Frankfurt, perdiendo 4 días de vacaciones. El tribunal fallo a favor de N. El retraso fue causado, según la compañía aérea por las malas condiciones meteorológicas. El tribunal sentenció que el transportista no puede eximirse de la culpa alegando tales condiciones ya que la nieve en diciembre en Moscú es previsible y el transportista no había cumplido con su obligación de tratar las pistas y los aviones para dicha situación. El tribunal hizo lugar a la demanda y condenó al transportista a resarcir el daño causado al pasajero.

Si los hechos del caso hubieran ocurrido en la actualidad, estando en vigencia el Convenio de Montreal en Rusia, el demandante podría haber recibido una compensación de hasta 4.150 derechos especiales de giro por pasajero en virtud del art. 22, inc.1.

Aunque cabe señalar que respecto al resarcimiento del daño moral, la cuestión no se modificaría ya que el monto a fijar queda al libre albedrío de los jueces rusos. Según la jurisprudencia existente suelen establecerse montos incomparablemente más bajos que en los países europeos, Estados Unidos o Argentina. En el caso arriba citado, el pasajero que perdió 4 días de vacaciones en Europa debido a la demora de los vuelos de Aeroflot, el daño moral causado al damnificado fue estimado en 5000 rublos, lo que al momento de la sentencia correspondía a 180 dólares estadounidenses por persona. En nuestra opinión es una suma extremadamente baja para llamarla resarcimiento del daño moral ya que no puede compensar la pérdida de una parte considerable del reposo esperado durante todo el año.

5. Cancelación del vuelo⁷

Los pasajeros G. y G., planeando pasar su luna de miel en Tailandia, adquirieron pasajes en febrero de 2014 para los vuelos Magadán – Jabárovsk – Bangkok, operados por la compañía aérea “Aurora”, registrada en Rusia. El

http://kraevoy.krk.sudrf.ru/modules.php?name=press_dep&op=1&did=653

⁷ Решение Магаданского городского суда. Дело № 2-4061/2015 от 20 ноября 2015 года. (Resolución del Tribunal de la ciudad de Magadán de 20/11/2015 del fallo № 2-4061/2015) www.sudact.ru

vuelo Magadán – Jabárovsk salió con 27 horas de retraso, causado por las malas condiciones meteorológicas, debido a lo cual los pasajeros perdieron el vuelo de conexión a Bangkok. Para no perder los servicios de hotelería y excursiones contratados en la capital tailandesa, decidieron adquirir nuevos pasajes desde Jabárovsk. Como no había vuelo directo a Bangkok, tuvieron que hacer combinaciones y lograron llegar a su destino final por medio de las conexiones Jabárovsk – Vladivostok – Seúl – Bangkok. Como resultado perdieron dos días de estadía en Tailandia y una parte de las excursiones contratadas. Al regresar a Rusia, demandaron al transportista ante el tribunal de la ciudad de Magadán por daño moral y patrimonial. El tribunal denegó el reclamo por daño moral y patrimonial, considerando que el transportista está eximido de la responsabilidad en virtud de las disposiciones del art. 120, in fine del Código Aéreo, según el cual el transportista es responsable por la demora en la transportación del pasajero, equipaje o carga si no prueba fuerza mayor que le impidió cumplir con el contrato de transporte. Y consideró que de las pruebas obtenidas se desprende que la demora del vuelo Magadán - Jabárovsk y cancelación del vuelo Jabárovsk - Bangkok debido a las condiciones meteorológicas desfavorables, se encuadran dentro del supuesto de fuerza mayor, siendo causa de eximición de la responsabilidad según el art. 120.

Con la entrada en vigor del Convenio de Montreal, la posible resolución del tribunal podría ser la misma pero aplicando el art. 19⁸ del Convenio.

6. Denegación de la subida a bordo⁹

Los pasajeros N. y N. compraron pasajes de la compañía aérea Air France para pasar sus vacaciones en Europa. En total adquirieron 8 pasajes para 4 vuelos operados por Air France. El primer vuelo Moscú - París salió con demora, debido a lo cual perdieron el vuelo de conexión. La compañía

⁸ CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL MONTREAL 1999. Artículo 19. Retraso: ...“Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y otros, adoptar dichas medidas”.

⁹ Решение Замоскворецкого районного суда г. Москвы № 2-5744\2013 от 11 ноября 2013 г. (Resolución del Tribunal Zamoskvoretsky de la ciudad de Moscú de 11/11/2013 de fallo N 2-5744\2013) www.sudact.ru

reconoció su culpa y les ofreció otro vuelo. Los pasajeros aceptaron la oferta y recibieron nuevas tarjetas de embarque. Esperando el nuevo vuelo, la pasajera N. fue al baño debido a una indisposición. Mientras la pasajera estaba en el baño, se inició el embarque, su marido subió al autobús que lo transportaría al avión. Cuando la pasajera salió del baño y se arrimó a la puerta del embarque, los empleados de Air France le negaron la subida aludiendo que había llegado tarde. El marido, preocupado por la ausencia de su esposa, bajó del autobús que estaba por salir y regresó al mostrador de Air France, donde trató de explicar el problema que ocurría. Como resultado les negaron la subida a bordo y anularon los otros pasajes. A pesar de la presunta demora de la pasajera, el embarque no había terminado ya que no había sido anunciado el cierre y una familia que se presentó al mismo tiempo que los pasajeros del conflicto fue admitida sin dificultad alguna. Los pasajeros N. y N. se vieron obligados a comprar pasajes de otra compañía aérea para poder continuar su viaje, sufriendo gastos no previstos. Al regresar a Rusia, los cónyuges interpusieron una demanda ante el tribunal Zamoskvoretsky (Moscú) pidiendo resarcimiento por daño patrimonial y daño moral.

El tribunal Zamoskvoretsky hizo lugar a la demanda parcialmente, otorgándole la razón a la demandante sobre el resarcimiento patrimonial y moral, pero disminuyendo el monto reclamado sobre este último ítem.

De acuerdo con el art. 15, inciso 4 de la Constitución de la Federación de Rusia y el art. 7 del Código Civil de la Federación de Rusia, los principios y las normas universalmente reconocidos del derecho internacional y los tratados internacionales de la Federación de Rusia son parte integrante de su sistema jurídico. Si el tratado internacional de la Federación de Rusia establece otras normas que las previstas por la ley interna, se aplican las normas del tratado internacional.

Según el art.1186 del Código Civil de la Federación de Rusia, el derecho aplicable a las relaciones con la participación de los ciudadanos extranjeros o personas jurídicas extranjeras o a las relaciones civiles complicadas por otro elemento extranjero, asimismo en los casos cuando el objeto de los derechos civiles esté en el extranjero, se determina sobre la base de los tratados internacionales, suscriptos por la Federación de Rusia, el presente Código, otras leyes y costumbres reconocidas en la Federación de Rusia.

Conforme al art. 1210 del Código Civil de la Federación de Rusia, las partes del contrato pueden a la hora de la celebración del acuerdo o con posterioridad, elegir la ley aplicable a sus derechos y obligaciones emergentes del contrato.

Según el art. 1211 del CC, a falta de acuerdo entre las partes sobre el derecho aplicable al contrato, se aplicará el derecho del país con que el contrato tiene el vínculo más estrecho.

Por el derecho del país con que el contrato tiene el vínculo más estrecho se entiende, a menos que lo indiquen la ley, las condiciones o carácter del contrato o el conjunto de las circunstancias del caso, el derecho del país del domicilio o de la actividad principal de la parte que realiza la ejecución que tiene importancia decisiva para el contenido del contrato.

La parte que realiza la ejecución que tiene importancia decisiva para el contenido del contrato de transporte es el transportista.

De ese modo las relaciones en la presente controversia se regirán por el derecho nacional del demandado y el derecho de La Unión Europea a la que pertenece Francia.

Como la compañía Air France tiene su domicilio en Francia, y Francia forma parte de la Unión Europea, al resarcimiento por daño patrimonial el juez ruso aplicó la normativa europea, concretamente el Reglamento (CE) 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo del 11 de febrero de 2004 que establece, entre otras las normas sobre la compensación en caso de denegación de embarque a los pasajeros aéreos. Según el art. 4, inciso 3 de ese documento, en caso de que se deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá pagarles una compensación y reembolso por los vuelos no efectuados. El monto compensatorio está previsto en art. 7, y la obligación de reembolso del pago por los pasajes no usados se desprende del art. 8 del Reglamento.

Sobre el resarcimiento moral el tribunal aplicó el derecho interno ruso, siguiendo la postura doctrinal, conforme a la cual la compensación moral a los pasajeros aéreos se indemniza por la Ley “Sobre la protección de los derechos de los consumidores”.

Por lo tanto el tribunal condenó a la compañía a resarcir el daño moral, fundamentando su resolución con el art. 15 de dicha ley.

Vemos que el tribunal aplicó la ley del domicilio del transportista. La norma europea es más favorable al pasajero ya que prevé, aparte del reembolso del precio pagado por el vuelo perdido, una compensación.

7. Resarcimiento del daño moral en los incidentes aéreos

En todos los casos que hemos comentado se planteaba entre otras cuestiones el resarcimiento del daño moral, pero, aun en los casos cuando ese fue satisfecho, el monto indemnizatorio, fijado por los tribunales, fue sustancialmente más bajo que la compensación otorgada en Europa, países anglosajones o en Argentina.

Por ejemplo, la suma fijada por los tribunales rusos como resarcimiento del daño moral causado por la pérdida del equipaje en el caso comentado ut supra (1. Pérdida del equipaje) fue de 20.000 rublos lo que equivalía en 2013 a unos 700 dólares estadounidenses.

En otro caso¹⁰, la pasajera D. A. adquirió pasajes Moscú - París - Moscú operado por Air France. El 27 de noviembre de 2011, retornando de París a la capital rusa, estando en el aeropuerto, fue informada que su vuelo estaba demorado. La salida del vuelo fue postergada dos veces. Cuando al final fue anunciado el embarque, D. A. se acercó al mostrador de Air France, y los empleados de Air France le negaron la subida a bordo, aludiendo que había llegado tarde. Aunque otros dos pasajeros del mismo vuelo que se habían arrimado al mostrador, pasaron al gate sin ninguna dificultad. Como la compañía no ofreció ninguna compensación pecuniaria, ni vuelo alternativo, la pasajera tuvo que comprar un pasaje de otra compañía. Al regresar a Moscú, denunció a la oficina de representación de la compañía Air France en Rusia por incumplimiento del contrato de transporte que se manifestó en la ruptura unilateral del contrato. Pidió que la compañía resarciera el daño patrimonial y moral. La primera instancia hizo lugar a la demanda parcialmente, bajando el monto compensatorio por el daño moral. La sentencia fue apelada pero el *ad quem* la confirmó. Como en la primera instancia fue probada la sobreventa de

¹⁰ Апелляционное определение Московского районного суда от 18 февраля 2013 г. по делу N 11-214. (Resolución de apelación del Tribunal de ciudad de Moscú de 18/02/2013 del fallo N 11-214) www.consultant.ru

los pasajes (overbooking), la segunda instancia consideró razonable el reembolso del pasaje y respecto al daño moral otorgó 20.000 rublos lo que equivalía en 2011, al igual que en 2013, a unos 700 dólares estadounidenses.

Hay que tener presente que los tribunales argentinos otorgan montos indemnizatorios más elevados, como en el caso “Pérez Luis María y otro c/ Air Europa Líneas Aéreas S.A. y otro s/ daños y perjuicios” del febrero de 2013, donde por la demora y pérdida del equipaje el resarcimiento fue de 30.000 pesos, lo que equivalía a unos 3750 dólares estadounidenses.¹¹

En los casos relatados el bajo monto fue uno de los agravios por los que se presentaron las apelaciones, y siempre la segunda instancia confirmó las sentencias, reflexionamos sobre la razón de tanta firmeza y homogeneidad en la postura de los tribunales.

La reticencia de los tribunales rusos a la hora de aumentar el monto compensatorio podría ser explicada, en nuestra opinión, en que a diferencia de los países anglosajones tal instituto jurídico como el “daño moral” es relativamente nuevo para Rusia. Por primera vez el concepto del daño moral y la posibilidad de su resarcimiento aparecieron en 1990. Más tarde en 1995 el daño moral y su resarcimiento fueron incorporados al Código Civil de la Federación de Rusia, arts. 1099-1101.

En el derecho aéreo ruso la idea de la necesidad de resarcir el daño moral al pasajero se demoró en implementarse hasta finales de los años 90, y fue necesaria la decisión de la Corte Suprema y sus resoluciones posteriores para sentar la doctrina que se aplica en la actualidad.

Uno de los leading case en la materia del resarcimiento del daño moral al pasajero en Rusia fue dirimido por la Corte Suprema de la Federación de Rusia en 1998.¹²

¹¹ <https://aldiaargentina.microjuris.com/2013/06/25/la-linea-aerea-debe-resarcir-al-pasajero-por-el-dano-ocasionado-por-la-demora-en-el-vuelo-y-el-extravio-del-equipaje/> (Consultada 20/12/2017)

¹² Определение Верховного Суда Российской Федерации от 20 августа 1998 года. Дело N 64-B98пр-8. (Resolución de la Corte Suprema de la Federación de Rusia de 20/08/1998 del fallo N 64-B98пр-8) www.consultant.ru

El señor K. adquirió pasajes de ida y vuelta para viajar con su familia de la ciudad rusa Yuzhno-Sajalinsk a la ciudad surcoreana de Busan. La familia K. salió de Rusia el 22 de junio de 1996 con la compañía aérea registrada en Rusia "SAT Airlines" (en ruso - Сахалинские АвиаТрассы) e iban a regresar el 29 del mismo mes desde Busan a Yuzhno-Sajalinsk. El día del regreso a Rusia, al llegar al aeropuerto se enteraron que su vuelo había sido suspendido sin previo aviso y no se les otorgó ninguna compensación económica por ello. Por esa razón tuvieron que ir a Seúl en taxi para tomar otro vuelo, comprando nuevos pasajes.

La familia K. denunció ante los tribunales rusos al transportista, por incumplimiento del contrato de transporte internacional y pidió el resarcimiento por daño patrimonial y daño moral. La primera instancia hizo lugar a su demanda parcialmente, condenando a la compañía a resarcir el daño patrimonial, liberándola de la compensación por el daño moral. La defensa del señor K. apeló la sentencia pero todas las instancias posteriores la confirmaron, llegando la causa a la Corte Suprema de la Federación de Rusia. El argumento de las instancias inferiores para negar el resarcimiento del daño moral consistió en que la posibilidad de compensar el daño moral no estaba prevista en el contrato de transporte, ni en el Convenio de Varsovia de 1929. Aunque la Ley Federal de la Federación de Rusia de 07.02.1992 N° 2300-I "Sobre la protección de los derechos de los consumidores" prevé esa opción, dicha ley no regula esta controversia.

La Corte Suprema revocó la sentencia e hizo lugar a la demanda, reconociendo el derecho a recibir una compensación por daño moral.

Fundamentó su decisión con el Código Civil de la Federación de Rusia, la Ley Federal de la Federación de Rusia "Sobre la protección de los derechos de los consumidores" y la Resolución del Pleno de la Corte Suprema de la Federación de Rusia N° 7 (29.09.1994) "Sobre la práctica judicial en la defensa de los derechos de los consumidores".

La sentencia de la Corte Suprema puede resumirse de la siguiente forma:

El artículo 9 de la Ley Federal "Sobre la entrada en vigor de la Segunda Parte del Código Civil de la Federación de Rusia" prevé que en el caso de que una de las partes en la obligación sea un ciudadano que utilice o tenga la intención de solicitar servicios para necesidades domésticas personales, gozará de los

derechos de la parte en la obligación de conformidad con el Código Civil de la Federación Rusa, así como de los derechos otorgados a los consumidores por la Ley de la Federación de Rusia “Sobre la protección de los derechos de los consumidores”.

Conforme al punto 2 de la Resolución del Pleno de la Corte Suprema de la Federación de Rusia N° 7 (29.09.1994) “Sobre la práctica judicial en la defensa de los derechos de los consumidores” (con sus modificaciones y adiciones posteriores), a las relaciones reguladas por dicha ley también pertenecen las relaciones provenientes de los contratos de transporte de pasajeros.

La posibilidad de aplicar la Ley “Sobre la protección de los derechos de los consumidores” no depende del tipo de transporte, y también es aplicable en los casos de transporte internacional aéreo.

Conforme al art. 2 de la Ley Federal “Sobre la protección de los derechos de los consumidores”, las normas del tratado internacional se aplican, si establecen otras reglas sobre la protección de los consumidores que las previstas en la Ley.

El Convenio de Varsovia al cual remiten las instancias anteriores establece solo algunas reglas y no regula todas las relaciones sin excepción entre el transportista y el consumidor del servicio de transporte, como, por ejemplo, la posibilidad del resarcimiento del daño moral.

La Ley “Sobre la protección de los derechos de los consumidores” que prevé la compensación del daño moral, causado al consumidor, en esta parte no contradice a las normas del derecho internacional, sino las complementa, estableciendo las medidas legales adicionales para proteger los intereses de los pasajeros.

Es por eso que la aplicación de esa ley con respecto a la indemnización por daño moral se extenderá a las relaciones jurídicas que surgieron entre las partes en el presente caso.

Actualmente el resarcimiento del daño moral a los pasajeros se rige por el Código Civil y la Ley “Sobre la protección de los derechos de los consumidores”. El Código Civil es una norma general, mientras que la Ley “Sobre la protección de los derechos de los consumidores” constituye una

norma especial que se aplica a las relaciones entre el consumidor (pasajero) y el transportista (prestador de servicios). Además para establecer pautas y aplicar correctamente la normativa arriba mencionada, y aclarar algunos aspectos puntuales del resarcimiento del daño no patrimonial, fueron elaboradas varias resoluciones por el Pleno de la Corte Suprema, mencionados en la parte introductoria de nuestro trabajo y comentados en la parte jurisprudencial.

Con la ratificación del Convenio de Montreal por Rusia creemos que no va a cambiarse la situación cuando los tribunales rusos apliquen el derecho interno para resarcir el daño moral causado en los vuelos aéreos internacionales ya que la ley de la defensa de los consumidores equipara a los pasajeros con los consumidores.

El destacado especialista en derecho aéreo ruso, Ostroumov¹³, sostiene que la cuestión del daño moral no está claramente regulada en los Convenios de Montreal y Varsovia. Resalta la importancia de la legislación nacional aplicada pero teniendo en consideración las disposiciones de los tratados internacionales.

La misma idea plantea Kozlova¹⁴, diciendo que hay diferentes posturas sobre el resarcimiento del daño moral en los vuelos internacionales porque, dependiendo del país, existen distintas interpretaciones respecto del término daño moral y su contenido en los Convenios de Montreal y Varsovia. Kozlova opina que el daño moral tiene que resarcirse teniendo en cuenta la normativa y jurisprudencia nacional pero con miras a los convenios internacionales.

Aunque adherimos a la solución propuesta por Ostroumov y Kozlova, hacemos notar que el problema puede surgir en caso que en el mismo vuelo internacional viajen pasajeros rusos y de otras nacionalidades, de países donde el monto del resarcimiento por el daño moral es más elevado, y todos decidan litigar en Rusia. En este supuesto caso surgiría la situación en la que

¹³ Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2009. s. 81 (Ostroumov N. N. El contrato del transporte aéreo internacional. Moscú. Statut. 2009. p. 81)

¹⁴ Т.С. Козлова. "Возмещение морального вреда при международной воздушной перевозке пассажиров: проблемы теории и судебной практики". (Kozlova T. S. Resarcimiento del daño moral en el transporte aéreo internacional de pasajeros: problemas de la teoría y la práctica judicial.) <http://www.justicemaker.ru/view-article.php?id=12&art=404>

el tribunal ruso tendría que distinguir entre los pasajeros extranjeros y nacionales a la hora de decidir qué ley aplicar para dirimir la cuestión del daño no patrimonial. Lo que va a significar, si la norma extranjera es más beneficiosa, trato preferencial de los pasajeros extranjeros y discriminación de los ciudadanos rusos, ya que aplicar distintas normativas por el mismo daño moral no sería justo.

Estamos convencidos de que, si Rusia empieza a aplicar un instrumento internacional que beneficia a los pasajeros en compensación por daño patrimonial, debería existir unidad de criterios en el resarcimiento del daño moral. Esperamos que con el tiempo y con la nueva jurisprudencia se aclare esta situación.

Conclusiones

Respecto al resarcimiento del daño patrimonial en incidentes de los vuelos internacionales tanto el derecho interno ruso como los convenios internacionales, celebrados por el país, contienen la presunción de la culpa del transportista y le imponen la carga probatoria para eximirse de la responsabilidad. Antes de la ratificación del Convenio de Montreal por Rusia los tribunales rusos aplicaban las disposiciones del Código Aéreo y Convenio de Varsovia para fijar el monto indemnizatorio por daño patrimonial. La ratificación del Convenio de Montreal conllevó cambios en el Código Aéreo, y en los vuelos internacionales los casos de pérdida, avería o demora del equipaje, o su cancelación o demora van a ser regidos conforme a las disposiciones de los tratados internacionales, suscriptos por Rusia, lo que significa que en la mayoría de los casos van a aplicarse las normas de Montreal.

En la cuestión del resarcimiento del daño moral al pasajero hay una unidad de criterio en la aplicación de La Ley “Sobre la protección de los derechos de los consumidores”, porque los tribunales rusos consideran que los tratados internacionales, celebrados por Rusia, no contienen normas al respecto, y debe aplicarse el derecho interno ruso. El monto indemnizatorio no es alto, lo que provoca apelaciones aunque las mismas no prosperan. Los tribunales de segunda instancia suelen confirmar lo sentenciado por *a quo*, fundamentando su posición con el art. 1100 del Código Civil de la Federación de Rusia y

varios Resoluciones de la Corte Suprema que de hecho dejan al libre albedrío de los jueces el monto indemnizatorio. Arriesgamos a suponer que va a seguir esta tendencia de otorgar compensaciones relativamente bajas, y en esta cuestión la reciente ratificación del Convenio de Montreal no va a mejorar la situación ya que, según la doctrina rusa hasta hoy, dicho Convenio no contiene normas para resarcir el daño moral.

La Federación de Rusia participó activamente en la elaboración del Convenio de Montreal, pero se demoró más de catorce años en ratificarlo, ya que a las empresas transportistas rusas les convenía dirimir sus conflictos mediante el derecho interno ruso o por medio del Convenio de Varsovia, porque los costos por resarcimientos eran significativamente más bajos. Según Bordunov¹⁵, experto de la OACI, durante los Juegos Olímpicos de Sochi, las delegaciones extranjeras y los asistentes a los mismos usaron preferentemente compañías aéreas extranjeras ya que las rusas no les daban las seguridades esperadas, ni se responsabilizaban de las dificultades que se podían presentar. Esto hizo repensar la situación de las pérdidas que esto les significaba al transporte aéreo ruso, y ante el próximo Mundial de Fútbol de 2018, la Federación de Rusia ratificó el Convenio de Montreal en abril de 2017.

Bibliografía

Конституция Российской Федерации. (Constitución de la Federación de Rusia)

Гражданский Кодекс Российской Федерации. (Código Civil de la Federación de Rusia)

Гражданский Процессуальный Кодекс Российской Федерации. (Código Procesal Civil de la Federación de Rusia)

Воздушный Кодекс Российской Федерации. (Código Aéreo de la Federación de Rusia)

¹⁵ В.Д. Бордунов. “Монреальская конвенция - шаг к выгодам и преимуществам”. (Bordunov V.D. “Convenio de Montreal - paso hacia ventajas y beneficios”) <https://www.aex.ru/docs/2/2017/5/29/2611/>

Закон Российской Федерации от 07.02.1992 N 2300-1 "О защите прав потребителей". (Ley Federal de la Federación de Rusia de 07.02.1992 N° 2300-I "Sobre la protección de los derechos de los consumidores")

Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 20 декабря 1994 г. №10 "Некоторые вопросы применения законодательства о компенсации морального вреда". (Resolución del Pleno de la Corte Suprema de la Federación de Rusia N° 10 (20.12.1994) "Algunas cuestiones de la aplicación de la normativa sobre el resarcimiento del daño moral")

Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 февраля 2012 г. №11 "О подготовке гражданских дел к судебному разбирательству". (Resolución del Pleno de la Corte Suprema de la Federación de Rusia N° 11 (09.02.2012) "Sobre la preparación de los casos civiles para el juicio")

Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 28 июня 2012 г. № 17 "О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей". (Resolución del Pleno de la Corte Suprema de la Federación de Rusia N° 17 (28.06.2012) "Sobre la práctica judicial en la defensa de los derechos de los consumidores")

Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004.

В.Д. Бордунов. "Монреальская конвенция - шаг к выгодам и преимуществам". (Bordunov V.D. "Convenio de Montreal - paso hacia ventajas y beneficios") <https://www.aex.ru/docs/2/2017/5/29/2611/>

29 мая 2017 года / Виталий Бордунов / Aviation EXplorer

В.А. Канашевский. "Международные сделки: правовое регулирование". М.: Международные отношения, 2016. (Kanashevskii V.A. "Contratos internacionales: regulación legal" Moscú Mezhdunarodnye otnosheniya, 2016.

Т.С. Козлова. "Возмещение морального вреда при международной воздушной перевозке пассажиров: проблемы теории и судебной практики". (Kozlova T. S. Resarcimiento del daño moral en el transporte aéreo internacional de pasajeros: problemas de la teoría y la práctica judicial) <http://www.justicemaker.ru/view-article.php?id=12&art=404>

Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2015. (Ostroumov N. N. El contrato del transporte aéreo internacional. Moscú. Statut. 2009)

Остроумов Н.Н. "Правовой режим международных воздушных перевозок". М.: Статут, 2015. (Ostroumov N. N. "Régimen legal del transporte aéreo internacional". Moscú, Statut, 2015)