

MENSAJE DE S.E. LA
PRESIDENTA DE LA REPUBLICA
CON EL QUE INICIA UN
PROYECTO DE ACUERDO QUE
APRUEBA EL CONVENIO PARA LA
UNIFICACIÓN DE CIERTAS
REGLAS PARA EL TRANSPORTE
AÉREO INTERNACIONAL,
ADOPTADO EL 28 DE MAYO DE
1999, EN MONTREAL, CANADÁ.

SANTIAGO, mayo 29 de 2008.-

M E N S A J E N° 351-356/

Honorable Cámara de Diputados:

**A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CÁMARA DE
DIPUTADOS.**

Tengo el honor de someter a vuestra consideración, el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, adoptado el 28 de mayo de 1999, en Montreal, Canadá.

I. ANTECEDENTES.

Este Convenio tiene como objetivo principal modernizar el Convenio de Varsovia, adoptado el 12 de octubre de 1929, para el efecto de asegurar la protección de los intereses de los usuarios por los daños producidos durante el transporte aéreo internacional.

Según se ha señalado, la aprobación del Convenio de Montreal de 1999, constituirá un importante avance en la legítima compensación

de los daños causados durante el transporte aéreo internacional, además de permitir que Chile pase a reconocer en su legislación un sistema de responsabilidad ágil y moderno.

Por otra parte, la circunstancia de que el Convenio de Montreal de 1999 haya sido ratificado por los Estados Unidos de América, otorga una mayor seguridad en cuanto al éxito internacional de este nuevo Convenio, toda vez que dicho país representa cerca del 40% del transporte aéreo del mundo. En el pasado, intentos de modificación al Sistema Varsovia - La Haya no tuvieron éxito, porque al no ser aprobados por los Estados Unidos de América, se generaba una similar actitud del resto de la comunidad internacional.

Se debe tener presente que el Convenio de Montreal de 1999 exigía para su entrada en vigor internacional el que, a lo menos, 30 países lo hubiesen ratificado; lo que ocurrió con la ratificación de los Estados Unidos de América el 5 de septiembre de 2003, por lo que el convenio comenzó a regir, según en él se establece, 60 días después de dicha ratificación, esto es, el 4 de noviembre de 2003. Actualmente el Convenio cuenta con 86 Estados Partes.

1. Situación Legal Actual.

En materia de responsabilidad del transportista aéreo, existen actualmente en nuestro país dos cuerpos legales aplicables a dicha actividad:

a) El Código Aeronáutico (Ley N° 18.916) aplicable a los vuelos domésticos; y

b) El denominado "Sistema Varsovia - La Haya", aplicable a los vuelos internacionales.

El Convenio de Montreal de 1999 reemplaza al Sistema Varsovia - La Haya y no modifica el Código Aeronáutico.

2. El Sistema Varsovia - La Haya

El Sistema Varsovia - La Haya, está conformado por el Convenio de Varsovia de 1929, su Protocolo Modificadorio, hecho en La Haya en 1955 y los Protocolos Modificatorios N° 1 y N° 2 de Montreal de 1975.

El aludido Sistema estableció un sistema de responsabilidad estructurado sobre la base de:

a. Inversión del peso de la prueba.

Esto significa que, a diferencia de lo que es el sistema normal de responsabilidad, la responsabilidad del transportista aéreo se presume. Es decir, por el sólo hecho de que exista un daño al pasajero durante el vuelo, o durante las operaciones del embarque o desembarque, se presume que dicho daño es imputable al transportista aéreo, quien únicamente podrá eximirse de ella si prueba que adoptó todas las medidas necesarias para evitar el daño, o le fue imposible adoptar tales medidas.

b. Límites indemnizatorios.

Originalmente estos límites estaban establecidos en Francos Oro Pointcaré, pero la dificultad para convertir dicha unidad hizo que los Protocolos Modificatorios de Montreal del año 1975 cambiaran la conversión a los "Derechos Especiales de Giro" (DEG), determinados por el Fondo Monetario Internacional.

Los límites de responsabilidad del Sistema Varsovia - La Haya no son aplicables en el caso que existiera una acción u omisión del transportista o sus dependientes, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

Sin perjuicio de la excepción indicada en el párrafo anterior, lo bajo de los límites establecidos en el Sistema

Varsovia - La Haya, especialmente en el caso de muerte, hacían necesario revisar dichos montos, habiendo existido varios intentos al respecto, hasta la firma del Convenio de Montreal en 1999.

En materia de jurisdicción, el Sistema Varsovia - La Haya señala que en el caso de muerte o lesiones, la acción indemnizatoria se puede ejercer:

- En el tribunal del domicilio del transportador, sea éste su domicilio principal o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido contratado el servicio;
- Ante el tribunal del lugar de destino del vuelo.

El Convenio de Montreal de 1999, amplía las posibilidades para ejercer una acción indemnizatoria.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

Este Convenio consta de un Preámbulo, en el que se indican los propósitos que animan a las Partes a suscribirlo, y de 7 Capítulos en los que se despliegan las disposiciones sustantivas y de forma.

1. Preámbulo.

En el Preámbulo, las Partes reconocen la contribución del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, y al mismo tiempo advierten la necesidad de modernizar dicho texto con los instrumentos conexos. Se reconoce la necesidad de asegurar protección de los intereses de los usuarios de transportes, reafirmando a su vez la conveniencia de un desarrollo ordenado de las operaciones de transporte aéreo internacional y la circulación fluida de pasajeros,

equipajes y cargas conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Finalmente, se destaca el convencimiento que existe en torno a la acción colectiva de los Estados para una mayor armonización y codificación de ciertas reglas sobre transporte aéreo internacional.

2. Disposiciones Generales (Capítulo I).

En el primer Capítulo se delimita el ámbito de aplicación de este Convenio, individualizándolo, en términos generales, como todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración, junto con el transporte gratuito efectuado por aeronaves por una empresa de transporte aéreo.

También se regulan reglas sobre el transporte efectuado por el Estado y el transporte de envíos postales.

3. Documentos y obligaciones de las partes relativas al transporte de pasajeros, equipaje y carga (Capítulo II).

En este Capítulo se regula aspectos particulares del transporte de pasajeros, tales como la entrega al pasajero de un talón de identificación de equipaje.

En relación con el transporte de carga se señala que se deberá expedir una carta de porte aéreo, individualizando su contenido, formalidades y efectos en caso de incumplimiento de los requisitos para los documentos.

A su vez, en relación con la carga de transporte se desarrollan disposiciones particulares sobre la responsabilidad que tendrá el expedidor por la exactitud de las indicaciones y declaraciones sobre la carga inscrita; se señala el valor probatorio de la carta de porte aéreo como el recibo de carga y

se regula el derecho de disposición de la carga, junto con la entrega de la misma.

Finalmente, se regulan las relaciones entre el expedidor y el destinatario y relaciones entre terceros, además de señalar que el expedidor es quien debe proporcionar los documentos necesarios para cumplir con las formalidades de aduana, policía u otras autoridades públicas.

4. Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño (Capítulo III).

En este Capítulo se regulan las responsabilidades del transportista por el daño causado en caso de muerte; lesiones corporales a pasajeros; destrucción, pérdida o avería del equipaje o de la carga; retraso en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. A su vez, se regulan hipótesis que no harían incurrir en responsabilidad al transportista, como por ejemplo, que la destrucción de una carga se haya debido a su naturaleza. Además, se regulan hipótesis de exoneración, tales como que el transportista pruebe la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización.

En cuanto a los límites de responsabilidad respecto de retraso, equipaje y la carga, en términos generales, se restringen los derechos especiales de giro de pasajero en cada una de esas hipótesis. Es decir, en caso de daño causado por retraso en el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limita a 4150 derechos especiales de giro de pasajero, y en el caso de transporte de equipaje, la responsabilidad por destrucción, pérdida, avería o retraso es de 1000 derechos especiales. En el caso del transporte de carga, la responsabilidad se limita a 17 derechos especiales de giro por kilogramo.

Se regula la conversión de las unidades monetarias para determinar los derechos especiales del giro, fijándola, por regla

general, según lo definido por el Fondo Monetario Internacional.

En relación con la duración de los límites regulados, se señala que estos serán revisados por el Depositario cada 5 años, según la fecha de entrada en vigor del Convenio.

Asimismo, se señala que los transportistas podrán estipular límites de responsabilidad más elevados o incluso no estar sujetos a ningún límite de responsabilidad. Ahora bien, se consagra la nulidad de todas aquellas cláusulas que exoneren o fijen un límite inferior de responsabilidad en comparación con el establecido en el Convenio.

Por otro lado, se regulan disposiciones procedimentales, tales como que el recibo del equipaje facturado o la carga sin protesta por parte del destinatario constituirán presunción de que fueron entregados en buen estado; que en caso de fallecimiento de la persona responsable, la acción de ejercerá contra los causahabientes de su sucesión; o la posibilidad de estipular que las controversias se resolverán por arbitraje.

La acción para ejercer el derecho a indemnización se extinguirá dentro del plazo de dos años, contados desde la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o de la detención del transporte.

5. Transporte Combinado (Capítulo IV).

En este Capítulo se estatuye que en el caso de transporte combinado en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del Convenio se aplicarán únicamente al transporte aéreo.

También se podrá insertar en el documento de transporte aéreo condiciones relativas a otros medios de transportes, siempre que se respeten las condiciones del Convenio.

6. Transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportista contractual (Capítulo V).

En esta sección del Convenio se regula la responsabilidad del transportista de hecho, a quien le serán aplicables las disposiciones del Convenio con respecto al transporte que realice.

Las acciones u omisiones del transportista de hecho, sus agentes y dependientes, serán consideradas también con relación al transportista contractual, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones. Así, también, las protestas e instrucciones tendrán el mismo efecto si se dirigen al transportista contractual como al de hecho, salvo algunas que sólo tendrán efecto si se dirigen al primero.

Por otro lado, se regulan las limitaciones de responsabilidad en el pago de una indemnización, restringiendo el total de las sumas resarcibles del transportista de hecho y el contractual y de agentes y dependientes de uno y otro, al señalar que no podrá exceder de la cantidad mayor que pueda obtenerse de cualquiera de dichos transportistas en virtud del Convenio, pero ninguna de estas personas será responsable de una suma más elevada que los límites aplicables a la misma.

También se regulan disposiciones sobre jurisdicción adicional, destinatario de las reclamaciones en el caso que exista un transportista de hecho y la nulidad de toda cláusula que tienda a exonerar al transportista contractual o de hecho.

7. Otras Disposiciones (Capítulo VI).

En este Capítulo se consagra la nulidad de toda cláusula por la cual las partes traten de eludir la aplicación de reglas del Convenio, sean decidiendo la ley que habrá de aplicarse, modificando las reglas relativas a la jurisdicción.

A su vez, el Convenio señala que los Estados Partes deberán exigir a los transportistas que mantengan un seguro adecuado que cubra su responsabilidad.

8. Cláusulas finales (Capítulo VII).

El Capítulo final regula disposiciones vinculadas a la firma, ratificación y entrada en vigor del Convenio, junto con permitir la denuncia y determinar la relación que este Convenio tendrá con otros instrumentos del Convenio de Varsovia, señalando que prevalecerá sobre toda regla que se aplique al transporte aéreo internacional.

III. PROGRESOS DEL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999, EN RELACIÓN AL SISTEMA VARSOVIA - LA HAYA

Los principales avances del Convenio de Montreal de 1999, que lo diferencian del Sistema Varsovia - La Haya, son los siguientes:

1. Consagra la responsabilidad objetiva para el transportista aéreo para cantidades que no excedan los DEG 100.000, en caso de muerte o lesiones.

En virtud de este principio, en el caso que el reclamo del pasajero sea inferior a DEG 100.000 (aproximadamente US\$ 63.200), el transportista deberá pagar sin poder excluir o limitar su responsabilidad. El reclamante sólo debe acreditar la existencia de los daños, su monto y la relación causa -efecto entre dicho daño y el accidente. Es decir, a diferencia del Sistema Varsovia - La Haya, por el sólo hecho de ocurrir el daño a bordo de una aeronave el transportista deberá responder, sin necesidad de que el reclamante deba demostrar su responsabilidad y sin que el transportista pueda exonerarse de ella. Así lo dispone el Artículo 21, párrafo 1, del Convenio de Montreal de 1999.

En cuanto a los límites de responsabilidad, el Sistema Varsovia - La Haya consagraba como límite en caso de muerte o lesiones a los pasajeros, una suma menor de aquella contenida en el Convenio de Montreal de 1999, esto es, no más de DEG 16.600 (aproximadamente US\$ 10.491).

2. Responsabilidad subjetiva para cantidades que excedan los DEG 100.000, en caso de muerte o lesiones.

Además de lo señalado en el punto anterior, en los casos en que el reclamo exceda los DEG 100.000, la responsabilidad del transportista aéreo, a diferencia del Sistema Varsovia - La Haya, puede ser ilimitada.

Por otra parte, al igual que el Sistema Varsovia - La Haya, se invierte el peso de la prueba. Esto implica que por el sólo hecho de ocurrir el daño a bordo de una aeronave, se presume que el responsable es el transportista aéreo, quien sólo podrá eximirse de tal responsabilidad si prueba que:

i. El daño no se debió a la negligencia, acción, u omisión del transportista, sus dependientes o agentes; o

ii. El daño se debió exclusivamente a la negligencia, acción u omisión de un tercero.

Lo anterior, de conformidad con el Artículo 21, párrafo 2, del Convenio de Montreal de 1999.

3. Pagos anticipados en caso de accidente que cause muerte o lesiones.

En el caso que lo exija la ley de la nacionalidad del transportista, éste podrá hacer pagos anticipados, los que no supondrán reconocimiento de responsabilidad y cuya suma podrá deducirse de la cantidad posteriormente pagada como indemnización, de conformidad con el Artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999.

Esta posibilidad no la contemplaba el Sistema Varsovia - La Haya, lo que en la práctica implicaba que no se hicieran pagos a los reclamantes, sí éstos no eran finales y definitivos.

4. Reconoce la denominada "Quinta jurisdicción" en el caso de muerte o lesiones.

El Convenio, en su Artículo 33, amplía las posibilidades de ejercer las acciones indemnizatorias, mediante el reconocimiento de la "Quinta jurisdicción". Debido a ello, la acción se puede presentar ante las jurisdicciones que ya reconocía el Sistema Varsovia - La Haya, y asimismo, ante el tribunal que corresponda al territorio de residencia principal y permanente del pasajero en el momento del accidente, y hacia y desde el cual el transportista explota servicios de transporte aéreo de pasajeros en sus propias aeronaves o en las de otro transportista con arreglo a un acuerdo comercial, todo lo cual constituye una posibilidad más efectiva para el reclamante.

5. Se modifican los límites de responsabilidad, en el caso de retraso de pasajeros.

De acuerdo con el Artículo 22, párrafo 1, del Convenio en comento, para los casos de retraso en el transporte de pasajeros, el límite de responsabilidad del transportista se establece en DEG 4.150 (aproximadamente US\$ 2.622).

6. Se modifican los límites de responsabilidad en el caso de retraso, destrucción, pérdida o avería en el transporte de equipaje.

Según el Artículo 22, párrafo 2, del Convenio, para los casos de retraso, destrucción, pérdida o avería en el transporte de equipaje, el límite de responsabilidad del

transportista se modifica a DEG 1.000 (aproximadamente US\$ 632) por pasajero.

En cuanto a esto, se debe recordar que el Sistema Varsovia - La Haya consagra como límite para caso de destrucción, pérdida, avería o retardo del equipaje, una suma que no excederá de DEG 17 (aproximadamente US\$ 10) por kilogramo de peso bruto de equipaje.

7. Revisión de los Límites de Responsabilidad.

El Convenio, en su Artículo 24, párrafo 2, establece la posibilidad de revisar, cada cinco años, los límites de responsabilidad, de tal manera que se garantiza que dichos límites se vayan actualizando con la realidad.

IV. DECLARACIÓN.

De conformidad a lo previsto en el Artículo 57 del presente Convenio, que dispone en lo pertinente, que se podrá formular una declaración en cualquier momento respecto a la no aplicación del Convenio, el Ejecutivo comunica su decisión de formular una declaración al momento de depositar el correspondiente instrumento de ratificación de Chile.

- Declaración:

"El Estado de Chile, de conformidad a lo establecido en el Artículo 57 letra b) del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, declara que el Convenio no se aplicará al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en Chile o arrendadas por éste, y cuya capacidad total haya sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas."

En mérito de lo expuesto y considerando que con este Convenio colaboramos a la unificación del derecho internacional en materia de carga y transporte aéreo y al

desarrollo del comercio internacional, ruego a
Vuestras Señorías aprobar el siguiente

P R O Y E C T O D E A C U E R D O:

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el "Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional", adoptado el 28 de mayo de 1999, en Montreal, Canadá."

Dios guarde a V.E.,

MICHELLE BACHELET JERIA
Presidenta de la República

ALBERTO VAN KLAVEREN STORK
Ministro de Relaciones Exteriores (s)

RENÉ CORTÁZAR SANZ
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones