MENSAJE DE S.E. LA PRESIDENTA DE LA REPUBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL PROTOCOLO DE MONTREAL Nº 4 ADOPTADO POR LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL EL 25 DE SEPTIEMBRE DE 1975.

SANTIAGO, julio 25 de 2006.-

M E N S A J E Nº 218-354/

Honorable Cámara de Diputados:

A S.E. EL PRESIDENTE DE LA H. CAMARA DE DIPUTADOS.

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el proyecto de Acuerdo que aprueba el Protocolo de Montreal Nº 4, adoptado por los Estados Miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, en Montreal, el 25 de septiembre de 1975, que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, suscrito en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo adoptado en La Haya el 28 de septiembre de 1955.

I. ANTECEDENTES

El Convenio de Varsovia y el Protocolo de La Haya de 1955, fueron promulgados conjuntamente por el Decreto Supremo Nº 458, de 12 de junio de 1974, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial de 13 de agosto de 1979.

II. EL PROTOCOLO DE MONTREAL Nº 4

El contenido de las principales modificaciones introducidas por el Protocolo de Montreal al Convenio de Varsovia, modificado, es el siguiente:

1. En primer lugar, destaca la norma general contenida en el Capítulo II que, en su

artículo XIV, establece que el Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y por el propio Protocolo de Montreal de 1975, se aplicará al transporte internacional, definido en el artículo 1 del Convenio, "si los puntos de partida y de destino mencionados en dicho artículo se encuentran en el territorio de dos Estados Partes del presente Protocolo o en el territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado".

Esta enmienda simplifica la terminología empleada en los dos tratados mencionados para definir el concepto "transporte internacional". Con este objeto, reemplaza la referencia al hecho de "no ser una Alta Parte Contratante" por "cualquier otro Estado", porque con estos términos se expresa igual característica.

2. En segundo lugar, se suprime la expresión "correos y paquetes postales", empleada en el párrafo 2 del artículo II del Convenio y la reemplaza por el concepto genérico de "envíos postales".

Asimismo, se contempla en dicho artículo II una norma especial, relativa a la responsabilidad del transporte de envíos postales, cuyo sentido es que el transportista es sólo responsable ante la administración postal correspondiente, y no ante el expedidor o destinatario del envío postal ni ante ninguna otra persona, y que esta responsabilidad no se regirá por el Convenio, sino por las normas aplicables a las relaciones entre transportistas y administraciones postales (artículo II).

3. En tercer lugar, se simplifica notablemente la documentación relativa a la mercancía. La carta de porte aéreo tradicional puede sustituirse en virtud del protocolo, con el consentimiento del expedidor, “por cualquier otro medio que dejare constancia de la información relativa al transporte que haya de efectuarse”, lo cual permite recurrir al tratamiento de datos por medios electrónicos o computadoras (carta de porte aéreo electrónico) (Artículo III).

4. A continuación, cabe destacar que se introduce el sistema de responsabilidad objetiva en el transporte internacional de mercancías, régimen según el cual el transportista es responsable, independientemente de la culpa en el caso de destrucción, pérdida o avería de la mercancía, por la sola razón de que el hecho que causa el

daño se produjo durante el transporte aéreo. No obstante, puede quedar exento de responsabilidad si la destrucción, pérdida o avería de la mercancía se debe a la naturaleza o vicio propio de ésta; a embalaje defectuoso realizado por personas que no sean el transportista ni sus agentes; a actos de guerra o conflicto armado o a un acto de la autoridad pública, efectuado en relación con la entrada, salida o tránsito de las mercancías (artículo IV).

5. El límite de responsabilidad se fija en Derechos Especiales de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional, del cual Chile es Parte, y no en Franco Oro, moneda que no constituye hoy en día un patrón estable, porque no existe internacionalmente un precio oficial del oro (artículo VIII).

Las enmiendas anteriormente analizadas constituyen mejoras sustanciales en materia de transporte de carga aérea internacional, y son concordantes, en el ámbito de la responsabilidad, con la normativa del Código de Aeronáutica sobre el Transporte Aéreo interno de la carga, al establecer éste, igualmente, la responsabilidad objetiva del transportista, con las mismas eximentes de destrucción, pérdida o avería del transporte.

En mérito de lo expuesto, someto a vuestra consideración el siguiente

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

"**Artículo Unico.-** Apruébase el Protocolo de Montreal Nº 4, adoptado el 25 de septiembre de 1975 por los Estados Miembros de la Organización Civil Internacional, que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, suscrito en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo adoptado en La Haya el 28 de septiembre de 1955.".

Dios guarde a V.E.,

MICHELLE BACHELET JERIA
Presidenta de la República

ALEJANDRO FOXLEY RIOSECO
Ministro de Relaciones Exteriores

SERGIO ESPEJO YAKSIC
Ministro de Transportes y
Telecomunicaciones