

**INFORME DE LA COMISIÓN DE
RELACIONES EXTERIORES**, recaído en el
proyecto de acuerdo, en segundo trámite
constitucional, que aprueba el Convenio para
la Unificación de Ciertas Reglas para el
Transporte Aéreo Internacional.

BOLETÍN N° 5.929-10

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de informaros el proyecto de acuerdo de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. la Presidenta de la República, de fecha 29 de mayo de 2008.

Se dio cuenta de esta iniciativa ante la Sala del Honorable Senado en sesión celebrada el 30 de julio de 2008, donde se dispuso su estudio por la Comisión de Relaciones Exteriores.

A la sesión en que se analizó el proyecto de acuerdo en informe asistieron, especialmente invitados, el Director Jurídico del Ministerio de Relaciones Exteriores, señor Claudio Troncoso; el Vicepresidente Legal de Lan, señor Cristián Toro; el Vicepresidente de Asuntos Corporativos de esa misma compañía, señor Eduardo Opazo, y el Fiscal de Sky Airline, señor Felipe Volante.

- - -

Asimismo, cabe señalar que, por tratarse de un proyecto de artículo único, en conformidad con lo prescrito en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, vuestra Comisión os propone discutirlo en general y en particular a la vez.

- - -

ANTECEDENTES GENERALES

1.- Antecedentes Jurídicos.- Para un adecuado estudio de esta iniciativa, se tuvieron presentes las siguientes disposiciones constitucionales y legales:

a) Constitución Política de la República. En su artículo 54, N° 1), entre las atribuciones exclusivas del Congreso Nacional, el constituyente establece la de "Aprobar o desechar los tratados internacionales que le presentare el Presidente de la República antes de su ratificación."

b) Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, promulgada por decreto supremo N° 381, de 5 de mayo de 1981, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial del 22 de junio de 1981.

c) Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, acordado el 12 de octubre de 1929, y el Protocolo que lo modifica suscrito en La Haya el 28 de septiembre de 1955, ambos promulgados por el decreto ley N° 2.381, de 1978, publicado en el Diario Oficial del 13 de agosto de 1979.

2.- Mensaje de S.E. la señora Presidenta de la República.- El Mensaje señala que 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.

Agrega que 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, añade que 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 Acuerdo, toda vez que dicho país representa cerca del 40% del transporte aéreo del mundo. Agrega el Ejecutivo que, 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 por parte del resto de la comunidad internacional.

Hace presente el Mensaje 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 Tratado 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.

En lo que respecta a la situación legal actual, señala el Ejecutivo que 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.

Precisa el Mensaje que el Convenio de Montreal de 1999 reemplaza al Sistema Varsovia – La Haya y no modifica el Código Aeronáutico.

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.

Manifiesta el Mensaje que 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.

Añade que 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, indica que el Sistema Varsovia - La Haya norma 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, o ante el tribunal del lugar de destino del vuelo.

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

Agrega el Mensaje que 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.

Finalmente, el Mensaje deja constancia que, de conformidad a lo previsto en el artículo 57 del Convenio, que dispone 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, del siguiente tenor:

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.”

3.- Tramitación ante la Honorable Cámara de Diputados.- Se dio cuenta del Mensaje Presidencial, en sesión de la

Honorable Cámara de Diputados, el 18 de junio de 2008, donde se dispuso su análisis por parte de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana.

Dicha Comisión estudió la materia en sesión efectuada el día 8 de julio de 2008 y aprobó, por unanimidad, el proyecto en informe.

Finalmente, la Sala de la Honorable Cámara de Diputados, en sesión realizada el día 29 de julio de este año, aprobó el proyecto, en general y en particular, por la mayoría de sus miembros presentes (81 votos a favor, ninguno en contra y una abstención).

4.- Instrumento Internacional.- El instrumento internacional en informe consta de un Preámbulo, y 7 Capítulos, con 57 artículos.

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.

En el Capítulo I se delimita el ámbito de aplicación del 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.

En el Capítulo II 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.

En el Capítulo III se norman 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. 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 de procedimiento, 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 se 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.

En el Capítulo IV 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.

En el Capítulo V se contempla el transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportista contractual. 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.

En el Capítulo VI 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, o 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.

Finalmente, el Capítulo VII 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.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Gazmuri, colocó en discusión el proyecto.

En primer lugar, la Comisión analizó la opinión que la Junta de Aeronáutica Civil envió por escrito, que, en lo sustantivo, señala que la ratificación 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 civil ágil y moderno.

A continuación, el Vicepresidente Legal de Lan, señor Cristián Toro, señaló que el transporte de pasajeros doméstico se regula por el Código Aeronáutico. Agregó que, a su vez, para efectos del transporte internacional de pasajeros, es aplicable el Convenio de Varsovia de 1929, el cual incluye una serie de modificaciones y Protocolos no ratificados por todos los países que son parte de dicho Tratado internacional. Añadió que en Chile se aplican las modificaciones de la Haya y los Protocolos 1, 2 y 4.

Indicó que el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional de 28 de Mayo de 1999, Convenio de Montreal, entró en vigencia el 4 de noviembre de 2003. Indicó que entre los países que lo han ratificado se encuentran Estados

Unidos de América, Canadá, Perú, Ecuador, México, Brasil, Colombia, Unión Europea, España, Alemania, Reino Unido y China.

Enfatizó que LAN Airlines apoya la ratificación del Convenio de Montreal por parte de la República de Chile.

Destacó, entre los aspectos principales del Convenio, los siguientes:

En primer lugar, se refirió a las indemnizaciones y compensaciones en el transporte de pasajeros. Explicó que en caso de muerte o lesiones de pasajeros, se establece una responsabilidad objetiva de hasta 100.000 derechos especiales de giro (DEG), equivalentes a aproximadamente US\$ 148.000. Añadió que cualquier reclamo de indemnización en exceso de dicho límite, exige demostrar culpa o negligencia del transportista. Añadió que el Convenio de Varsovia establecía un límite a este respecto de 16.600 DEG, alrededor de US\$ 25.000, y la responsabilidad del transportista aéreo estaba sujeta a la prueba de culpa o negligencia.

Agregó que se aumenta la indemnización por pérdida o daños de equipaje de 17 DEG por kilogramo (US\$ 25 aproximadamente) a un límite de 1.000 DEG (alrededor de US\$ 1.480).

Además, indicó que se establece una indemnización por retrasos de hasta 4.150 DEG (US\$ 6.000), concepto que no se encontraba contemplado por el Convenio de Varsovia.

En lo que se refiere al transporte de carga, explicó que, si bien el Convenio de Montreal mantiene el límite de indemnización por pérdida, daño o avería de la carga de 17 DEG por kilogramo establecido en el Convenio de Varsovia, los tribunales ordinarios de justicia de la República de Chile no han respetado este tope. Se estima que con la aprobación del Convenio de Montreal, se podrá reforzar la aplicación de dichos límites en atención a que se trata de un convenio moderno y de reciente entrada en vigor.

En segundo término, respecto de la misión de billete pasaje y guía de porte aéreo en forma electrónica ("*E-Ticket*" y "*E-Freight*"), indicó que el Convenio de Montreal reconoce expresamente los medios de contratación electrónica y consagra la simplificación del contenido de los billetes de pasaje y guías de porte aéreo, lo cual ha sido una tendencia en la aeronáutica internacional. Lo anterior, y especialmente respecto a transporte de pasajeros, no afecta la calidad y contenido de la información que debe entregarse a los pasajeros en virtud de la ley de protección de los derechos de los consumidores y del Código Aeronáutico,

pero, permite entregarla por medios distintos al billete de pasaje (correo electrónico, página web, etc.).

Manifestó, en relación a los seguros, que consagra la obligatoriedad de las líneas aéreas en cuanto a mantener seguros comprometidos por sus responsabilidades bajo el Convenio de Montreal.

A continuación, entregó también una tabla comparativa de indemnizaciones y compensaciones:

Concepto	Código Aeronáutico (transporte doméstico)	Convenio de Varsovia	Convenio de Montreal
Atraso Transporte Pasajeros	Hasta 250 UF		Hasta 4.150 DEG
Daño de Equipaje	Hasta 40 UF	Hasta 17 DEG x Kg.	Hasta 1.000 DEG x Pax
Equipaje en Cabina		Hasta 332 DEG	
Daño Carga	Hasta 1 UF	Hasta 17 DEG x Kg.	Hasta 17 DEG x Kg.

Nota: 1 DEG equivale a \$ 938,300 a Octubre de 2008 (Fuente: Banco Central de Chile).

Luego, el Fiscal de Sky Airline, señor Felipe Volante, señaló que el Convenio de Montreal tiene por principal objetivo modernizar el Convenio de Varsovia de 1929 y sus Protocolos y complementos, como el Protocolo de la Haya, los que actualmente forman el sistema conocido como “Sistema Varsovia – La Haya”, que es aplicable al transporte aéreo internacional de personas, equipajes y carga en nuestro país.

Agregó que ciertamente para Sky Airline este es un asunto muy relevante, ya que si bien hoy sólo realizan un vuelo regular al extranjero, a la ciudad de Arequipa en Perú, tienen considerado iniciar en el mediano plazo vuelos regulares a Lima, Buenos Aires y La Paz.

Enseguida, destacó, entre los avances que contiene el Convenio de Montreal respecto del Sistema Varsovia – La Haya, los referidos a las normas sobre el retraso. Explicó que el régimen de horarios constituye en los servicios aéreos regulares un elemento básico en la relación contractual y, por lo tanto, exige al transportador una particular diligencia en la ejecución de la prestación.

Añadió que el retraso aéreo ha sido objeto de una profunda reflexión doctrinal, especialmente en Europa, sin embargo, ni en las Convenciones Internacionales ni en las leyes internas de los Estados se define qué se entiende por retraso en la salida o llegada de un vuelo. Indicó que el Convenio de Montreal, que no escapa a esta realidad, en su artículo 19 responsabiliza al transportista del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, carga o equipaje pudiendo eximirse sólo si éste prueba haber adoptado todas las medidas necesarias para evitar el daño.

Agregó que el Convenio de Montreal culminó con el proceso evolutivo de la responsabilidad del transportador aéreo, dando lugar a la consagración de un régimen objetivo de responsabilidad que se condice plenamente en la tendencia moderna de proteger y defender los intereses de los usuarios de servicios.

Sin embargo, señaló que esta obligación de resultado en el horario previsto, debe ser analizada teniendo en consideración que coexiste con las obligaciones de seguridad, protección y vigilancia del transportista hacia la persona transportada, por lo que la interpretación rígida de la obligación relativa al traslado con arreglo al horario previsto pudiere ir en detrimento de la seguridad de los pasajeros.

Indicó que cualquier retraso -por mínimo que sea- supone un incumplimiento contractual y debería generar responsabilidad para el transportista. No obstante, teniendo en consideración las diversas circunstancias que concurren en la aviación comercial, estimó que el retraso para que sea indemnizable debe ser considerable o apreciable, y reunir los siguientes requisitos copulativos que la sentencia del Tribunal Superior de España del año 2000 estableció:

a) El retraso debe ser injustificable, es decir, causado por el mero interés de la compañía aérea.

b) Debe ser importante en términos de magnitud, en el caso que resolvió el tribunal fue de 10 horas.

c) Debe generar un daño material acreditable o una afección en la esfera síquica, daño moral, que sea justificable (tensión, inamovilidad, falta de explicaciones) excluyendo la sola molestia, aburrimiento o enfado que suele originarse como consecuencia del retraso de un vuelo.

Resaltó que es importante dejar establecido este punto, no sólo por el proyecto de acuerdo en estudio, sino que también a los demás proyectos de ley en tramitación que abordan esta materia tan sensible para las compañías aéreas.

Siguiendo este razonamiento, señaló que el proyecto en discusión y las demás iniciativas actualmente sometidas a la discusión en el Parlamento, serían particularmente enriquecidas si el Ejecutivo o la autoridad aeronáutica profundizara en el aspecto que viene desarrollándose. En consecuencia, es importante dejar establecido que el transportador no debería ser responsable por el retraso sino que por los daños que éste ocasione.

Finalmente, citó una reflexión que realza el profesor español Jesús de Paz Martín en su obra “La responsabilidad en el transporte aéreo internacional. De Varsovia a Montreal”, donde indica expresamente que: “La interpretación rígida de la obligación de resultado relativo al traslado con arreglo al horario previsto pudiese ir en detrimento de la seguridad de los pasajeros.”.

A continuación, los señores miembros de la Comisión formularon una serie de preguntas a los invitados, que se reseñan a continuación.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra reflexionó acerca de la dificultad que existe para determinar la naturaleza del atraso, ello, porque nadie culparía a la línea aérea de un retraso que se produjera por motivos técnicos, pero en Chile no hay una entidad superior que califique si un atraso es razonable. Añadió que en ocasiones se dan excusas que no parecen atendibles, lo que se presta para conjeturas.

Señaló que las personas, en relación a los extravíos de equipaje, deben incurrir en gastos para cubrir la falta de sus pertenencias, aunque sea por pocos días, y que, muchas veces no existe un reembolso de esos gastos cuando el equipaje aparece.

Finalmente consultó porqué Estados Unidos de América accedió a ratificar estas reformas.

El Honorable Senador señor Larraín coincidió en que muchas veces los atrasos no corresponden a razones de seguridad. Agregó que le parece apropiado que sea la empresa la que deba probar que existió fuerza mayor por razones técnicas, porque si se exigiera lo contrario sería imposible para el usuario hacerlo y no habría ningún resguardo.

Agregó que ninguna compañía puede cubrir todos los tramos que realizan sus clientes, razón por la cual deben hacerse las conexiones, y eso impone también una responsabilidad adicional para las compañías. Consultó acerca de quién califica si el retraso obedece a negligencia, fuerza mayor o seguridad de los pasajeros.

Por su parte, el Honorable Senador señor Romero formuló dos consultas. La primera, dice relación con la posibilidad de que el reclamante pueda ejercer la acción en su domicilio y que se introdujo el año 1999, estimó importante conocer la jurisprudencia que se ha producido hasta la fecha sobre esta materia, especialmente si la hubiera en Chile de tribunales ordinarios, y los criterios adoptados en nuestro país en relación con otros.

En segundo lugar, consultó qué se entiende por extravío o hurto de equipaje.

Respondiendo las inquietudes de los Honorables señores Senadores, el Vicepresidente Legal de Lan, señor Toro, señaló que en lo que respecta al atraso, en Europa existen parámetros para medirlo, específicamente son quince minutos. En Estados Unidos de América, se debe informar y justificar ante el equivalente al Ministerio de Transportes, sin embargo no hay sanción, cada aerolínea establece la indemnización, salvo en los vuelos internacionales.

Agregó que el retraso es molesto, pero en el caso específico de Lan, hay un proceso de cambios internos, que pueden justificar algunos inconvenientes. En todo caso, aclaró que del 100% de los retrasos, un tercio son de responsabilidad de las aerolíneas, otro tercio lo son del sistema nacional de aviación, esto es, clima, tráfico, control de tráfico, equipaje, mangas, etc., y el tercio restante, se atribuye a causas de arrastre, esto es, porque los aviones deben volar varias rutas, lo que permite abaratar los costos y se produce el retraso en algún tramo.

Indicó que Europa es la zona que más sanciona. Sin embargo, no han mejorado su puntualidad en el periodo 2004-2008. Destacó que al mes de octubre de este año, Lan tiene cerca de un 97% de puntualidad, por los nuevos sistemas que se están aplicando. Agregó que, proporcionalmente a su población, en Chile las personas viajan mucho más que en países como Brasil, Perú o Colombia.

En lo que respecta al extravío, manifestó que enviará la tabla de pagos. Agregó que desde el momento que el pasajero reclama, se activa de inmediato una búsqueda a nivel global por algunos días antes de darla por perdida.

Finalmente señaló que actualmente no hay normas objetivas sobre atrasos y el Convenio de Montreal no modifica la situación.

El Fiscal de Sky Airline, señor Felipe Volante, indicó que es solamente una percepción de los pasajeros el que no hay autoridad que juzgue si las causas alegadas por la aerolínea son efectivas o

no. Al respecto, expresó que si hay, jurisdiccionales, como los juzgados de policía local o, administrativas, como SERNAC.

Observó que la decisión de aterrizar o no, depende muchas veces de otros factores, por ejemplo, un avión más antiguo permite mayor intervención del piloto.

Indicó que la judicialización de estos asuntos muchas veces lleva a tener que probar en sede jurisdiccional, causas técnicas que son muy complejas y que pueden obedecer a diferentes factores. En lo que respecta al extravío de equipajes, señaló que normalmente las compañías de seguros fijan un deducible correspondiente al monto mínimo del Tratado.

Hizo presente el señor Troncoso que si bien el Tratado no admite reservas, sí se permiten declaraciones de acuerdo al tenor del artículo 57, y Chile optó por hacer una declaración respecto de la letra b) de esa disposición, del siguiente tenor:

“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.”.

Hizo presente que muchos países han formulado similar declaración, como Canadá, Alemania, España, Bélgica, Singapur, Malasia, etc. Agregó que la declaración viene en el Mensaje, por lo que es conveniente que quede expresa constancia de su aprobación en el Congreso.

Plantearon los Honorables Senadores su preocupación acerca de lo que ocurre en ese caso con los vuelos tipo “charter” en que viajan sólo militares, por ejemplo rumbo a Haití.

Señaló el señor Troncoso que en ese caso su reclamo queda entregado a la legislación civil.

Observó el señor Volante, que cuando el charter opera dentro de Chile se le aplica el Código Aeronáutico, pero no si se trata de un vuelo internacional.

Sobre lo anterior, los Honorables señores Senadores solicitaron al Ejecutivo, representado por el Director Jurídico de la Cancillería, señor Troncoso, que se expliquen las razones que se tuvieron en

vista para efectuar esa declaración, antes de la aprobación del Convenio en la Sala.

Sometido a votación, el proyecto de acuerdo fue aprobado en general y en particular por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Gazmuri, Larraín, Muñoz Barra, Romero y Pizarro.

- - -

En consecuencia, vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de proponeros que aprobéis el proyecto de acuerdo en informe, en los mismos términos en que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE ACUERDO

“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.”.

- - -

Acordado en sesión celebrada el día 11 de noviembre de 2008, con asistencia de los Honorables Senadores señores Jaime Gazmuri Mujica (Presidente), Hernán Larraín Fernández, Roberto Muñoz Barra, Sergio Romero Pizarro y Jorge Pizarro Soto.

Sala de la Comisión, a 13 de noviembre de 2008.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional.

(Boletín N° 5.929-10)

I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: contribuir a la unificación del derecho internacional en materia de carga y transporte aéreo.

II. ACUERDO: aprobado en general y en particular por la unanimidad de los miembros de la Comisión (5x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: artículo único que aprueba el Convenio el que, a su vez, consta de un Preámbulo y 7 Capítulos, con 57 artículos.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Mensaje de S.E. la Presidenta de la República, enviado a la Cámara de Diputados.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: en general y en particular, por la mayoría de sus miembros presentes (81 votos a favor, ninguno en contra y una abstención).

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 30 de julio de 2008.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe. Pasa a la Sala.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: Convenio de Varsovia, para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, acordado el 12 de octubre de 1929, y el Protocolo que lo modifica suscrito en La Haya el 28 de septiembre de 1955, ambos promulgados por el decreto ley N° 2.381, de 1978, publicado en el Diario Oficial del 13 de agosto de 1979.

Valparaíso, 13 de noviembre de 2008.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario