

Régimen Legal Aplicable a La Responsabilidad Civil del Transportista por Muerte y Lesión de Pasajeros en el Derecho Internacional del Transporte Aéreo

Por: Iván M. Ruiz

La aviación ha realizado un gran aporte a la humanidad mediante la creación de una red de rutas, que ha originado una mayor facilidad y velocidad en los desplazamientos, permitiendo conducir a personas y cosas a grandes distancias en brevísimos períodos de tiempo. En ese sentido, a raíz de la importancia económica y social que ha adquirido la aviación en las últimas décadas, su regulación constituye un tema de gran importancia en el Derecho Internacional.

Sin embargo, la sola existencia de la aviación crea diversos peligros, que ponen en riesgo a personas situadas material y jurídicamente en diversas situaciones. No sólo los pasajeros de una aeronave, sino también los terceros que se encuentran en la superficie. Por esta razón es que la responsabilidad del transportista ha sido y sigue siendo el centro de atención de especialistas de todo el mundo.

La regulación de la aviación excede el marco de la legislación nacional, requiriendo de acuerdos entre internacionales entre los Estados, ya que ninguno puede por sí solo invocar derecho alguno para reglarlos con exclusividad. En ese tenor, organismos internacionales, públicos y privados, y juristas se especializan en el tema de la responsabilidad civil del transportista aéreo, creando reglamentos y normas con la intención de hacer la aviación una actividad económica cada vez más segura.

1. Convenio de Varsovia

La primera regulación formal sobre responsabilidad civil del transporte aéreo la encontramos en la Convención de Varsovia de 1929.¹ Sus disposiciones fueron una clara y adecuada respuesta a los problemas que se planteaban en una industria del transporte aéreo no completamente desarrollada. Se estaba deseable establecer un cierto grado de uniformidad entre las distintas legislaciones nacional por medio de un convenio internacional.

En ese tenor se considero oportuno limitar los medios de defensa de lo que podía disponer el transportista según las normas de derecho general suministrando así una sólida base para el resarcimiento al perjudicado, una menor litigiosidad y un cause jurídicamente seguro para un medio de transporte en alza.² Este convenio rige para aquellos contratos en los cuales, según las estipulaciones de las partes, el punto de partida y de destinos estén situados en el territorio de dos Estados partes o en el de una sola, si hay alguna escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.³

1.1. Responsabilidad del Transportista

Mediante este convenio el sistema de la responsabilidad del transportista es de base subjetiva, estableciéndose una presunción de culpabilidad en su contra. No obstante, dicha presunción puede ser desvirtuada mediante la comprobación de las denominadas causales de exoneración, que lo liberan de las obligaciones resarcitorias. En ese tenor la carga de la prueba recaerá directamente sobre el transportista y será apreciada según las reglas procesales que en cada país rijan por el tribunal que entienda el asunto.

¹ Lemoine. *Traite de Droit Arien*, Presses Universitaires de France, Paris, 1947, citado en Julio Poyo-Guerrero Sancho y Luís A. Conde Asorey. *Derecho Aéreo: Notas para su Estudio*, PILOTS, Madrid, 1991, p.14.

² Santiago Areal Ludeña, *La Responsabilidad del Fabricante de Aeronaves en caso de Accidente*, de Alfonso L. Calvo Caravaca y Santiago Areal Ludeña, *Seminario sobre Derecho Aeronáutico*, Universidad Carlos III, Madrid, 1999, p.192.

³ Convenio de Varsovia de 1929, Art. 1.2

1.2. Causas de exoneración

1.2.1. La Debida Diligencia

El transportador puede eximirse de la responsabilidad si prueba que él y sus representantes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.⁴ Esta defensa fue considerada la más importante y característica causal de exoneración de responsabilidad del transportista, quien queda liberado si prueba que él y sus representantes han obrado con la denominada debida diligencia.⁵ Sin embargo, la expresión medidas necesarias ha resultado ambigua.

En ese tenor, se han ofrecido al respecto dos posturas contrapuestas: una restrictiva y otra amplia. La tesis restrictiva considera que las medidas necesarias serían las aptas para evitar el daño, en tanto la corriente amplia sostiene que dichas medidas deben ser las que hubiera adoptado un transportista razonable y diligente (el denominado buen transportista) en el caso concreto.⁶

En ese sentido no resulta suficiente la prueba de que la tripulación y la aeronave se encontraban legalmente habilitadas y que se había cumplido toda la normativa aplicable.⁷ Es una obligación mayor de la mera prueba de que el accidente se debió a acontecimientos imprevisibles e inevitables.

Por otro lado el transportista no puede confiar enteramente en el certificado de navegabilidad y en los resultados de la visita de control para cubrir su responsabilidad. Si

⁴ Convenio de Varsovia de 1929, Art. 20

⁵ *Ibid.*, Art. 21

⁶ Por ejemplo en el caso de un apoderamiento de aeronaves que transportan a un político notoriamente perseguido, al que sus adversarios condenaron a muerte, o del transporte de pasajeros entre países conturbados por agitaciones ideológicas, en lo que existen guerrilleros alzados en armas contra la organización del gobierno constituido, ciertamente faltara la debida diligencia si se ha dejado tomar conocimiento de estas situaciones y la aeronave realiza el viaje como si se tratase, en el primer caso, de un viajero común o se estuviese, en el segundo, en el tiempo de calma y seguridad. Eurico Paulo Valle. *O apoderamiento Ilicito de Aeronave e os Problemas Jurídicos Consecuentes*, Revista Brasileira de Directo Aeronáuticos e do Espaço, Rio de Janeiro, Enero-Diciembre, 1968, No 22, p.81, citado Enrique Mapelli López. *El Contrato de Transporte Aéreo internacional, Comentarios al Convenio de Varsovia*, Editorial Tecnos, Madrid, 1986, p.76.

⁷ Court of Appeals, Paris, 12 de Diciembre 1961.

existiese tal posibilidad no sería nunca responsable, puesto que hay que presumir que ningún transportista se aventuraría a la navegación sin estar en regla con el registro. Por lo que no se puede alegar la solicitud de indemnización al registro correspondiente y no al transportista.⁸ Al respecto en la práctica, dada la dificultad de presentar tales pruebas, la indemnización limitada de esta convención era pagada casi automáticamente.⁹

1.2.2. Culpa de la Víctima

La culpa de la víctima como causal de exoneración de responsabilidad se encontraba regulada en el Artículo 21 del Convenio de Varsovia, el cual se establece: “En el caso de que el porteador probare que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo, el Tribunal podrá, con arreglo a las disposiciones de su propia Ley, descargar o atenuar la responsabilidad del porteador”.

No obstante, una vez probada la culpa de la víctima, la exoneración de responsabilidad no se produce en forma automática, sino que queda a criterio del Tribunal interviniente la decisión de eximir al transportista de su responsabilidad o bien atenuarla. Así lo dispone este mismo artículo al indicar que el Tribunal podrá descartar o atenuar la responsabilidad del transportador, otorgando claramente al magistrado una facultad y no imponiéndole un deber.

No se han establecidos circunstancias específicas de donde se ha exonerado de responsabilidad por culpa de la víctima. La jurisprudencia internacional ha interpretado en diversas formas de cuando existe culpa o no de la víctima. En algunos no ha desvirtuado la presunción en su contra, como en el caso donde no obstante a los pasajeros fueron avisados al comenzar el vuelo (5 hs. antes del accidente) que debían mantener ajustados sus cinturones de seguridad mientras estuvieran sentados, un pasajero no lo haya hecho, no constituye culpa concurrente porque no se dio ninguna orden al respecto cuando la aeronave atravesaba la turbulencia.¹⁰ En otros casos ha establecido de manera contraria, como en el caso del transportador que ha sido liberado de responsabilidad ante la lesión sufrida por un

⁸ Corte de Casación de Italia, Sentencia 31 de marzo de 1939 citada en Enrique Mapelli López. *Ob. Cit.*, p.185.

⁹ Ídem.

¹⁰ U.S. Court of Appeals, Ninth Circuit, *Dunn vs. TWA*, 21 de Septiembre de 1978.

pasajero que, luego de embarcar, regresó a la puerta de salida e intentó llegar a la rampa de embarque para saludar a su hija.¹¹

1.2.3. Fuerza Mayor

El Convenio de Varsovia no aludía en nada a la fuerza mayor ni al caso fortuito, pero estos supuestos, elaborados por las leyes, la jurisprudencia y la doctrina de los diversos países, se podría entender de su existencia siempre y cuando quede demostrado por la línea aérea y que realizó la debida diligencia.¹² Ello en virtud de que, la actividad aeronáutica obliga a apoyarse en elementos técnicos destinados a prever los acontecimientos que, en general, quedan comprendidos dentro de la calificación de fuerza mayor.¹³

Es el mismo caso de la ausencia de la exoneración de responsabilidad por un hecho del tercero. En estos casos el transportista deberá probar que tanto él como sus dependientes han adoptado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas. No obstante, si así no lo hiciera y tuviera que resarcir los daños acaecidos, podrá luego intentar su propio reclamo contra el tercero productor del hecho dañoso.¹⁴

1.3. Límite en las Indemnizaciones

Existe una limitación cuantitativa de las indemnizaciones, regulada en el Artículo 20, que establece que en el transporte de personas, la responsabilidad del porteador con relación a cada viajero se limitará a la suma de ciento veinticinco mil francos. En el caso en que, con

¹¹ U.S. District Court, Southern District of New York, 27 de Junio de 1955.

¹² Enrique Mapelli. *Ob. Cit.*, p.187.

¹³ Federico Videla Escalada. *Manual de Derecho Aeronáutico*, Segunda Edición actualizada, Ed. Zavalía, Buenos Aires, 1996, p. 317.

¹⁴ 214 F.3d 293 (2d Cir. 2000), citado en International Air Transport Association, *The Liability Reporter*, Volume 9, Febrero 2006. En ese mismo tenor, en el caso Wallace v. Korean Air, se determinó que porque el accidente no fue causado por una anomalía en el funcionamiento del avión, la demanda no podría proceder. En este asunto un pasajero que tropezó encima de otro y le provocó una lesión, sin embargo la corte no encontró ninguna relación tenía al funcionamiento del avión.

arreglo a la Ley del Tribunal que entiende en el asunto, la indemnización pudiere fijarse en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite.¹⁵

Este ha sido el punto más criticado que involucró al Convenio de Varsovia, ya que se consideraba que esta suma no correspondía a la realidad económica que conlleva la pérdida de una vida humana, de la cual en muchos casos dependen otras personas. Y más aún se consideró que estos montos no se equiparan con las grandes sumas de dinero que anualmente ganan las mayorías de estas compañías aéreas como resultado del desarrollo que ha tenido esta industria en los últimos años.¹⁶ En ese tenor, la discusión de fondo se reduce a determinar si debe mantenerse vigente el principio de la limitación de la responsabilidad o si corresponde optar por la reparación integral, como en general lo resuelve el Derecho Civil.¹⁷

La justificación fundamental de la limitación ha sido la protección de los transportistas, aunque también se ha dicho que la limitación favorece a los usuarios, ya que les garantiza la percepción de una indemnización razonable que, inclusive, puede ser reforzada mediante los correspondientes seguros aeronáuticos. Finalmente, la naturaleza contractual del transporte implica que el usuario asume voluntariamente los riesgos inherentes al mismo. Y por otro lado, no debemos olvidar que el usuario, al suscribir el contrato de transporte, acepta formalmente la vigencia de la limitación, que debe serle indicada en el documento de transporte bajo pena de pérdida del beneficio.¹⁸

1.4. Pérdida de la Limitación de Indemnización

Esta responsabilidad limitada podría perderse ya sea por incumplimiento de un deber fundamental del transportista: el de extender los documentos del transporte y por una conducta reprobable de su parte. Toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o a señalar un límite inferior al que se fija en el presente Convenio, será nula y

¹⁵ Convenio de Varsovia de 1929, Art. 20

¹⁶ Julio César Morales Vega. *La Responsabilidad Civil en el Transporte Aéreo de Pasajeros*, extraído en la página Web: http://www.legalinfo-panama.com/articulos/articulos_03.htm

¹⁷ *Responsabilidad del Transportador Aéreo Internacional de Pasajeros*, extraído en la página Web: <http://www.salvador.edu.ar/ua1-4-Aeronautico>

¹⁸ *Ídem*.

de ningún efecto; pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio.¹⁹

El límite de responsabilidad que contemplan no puede beneficiar al porteador si el daño producido proviene por dolo suyo o de faltas consideradas como equivalentes a dolo.²⁰ En ese tenor diversos casos se ha establecido que el límite no se cumplirá cuando existe un dolo por parte de la línea aérea, por ejemplo en los casos *Ericsson Limited and Another v. KLM Royal Dutch Airlines and Others*,²¹ y *DFS Trading Ltd v. Swiss Air Transport Co Ltd*.

1.5. Daños Morales e Injurias

En diversas ocasiones se ha indicado que por medio de la Convención de Varsovia no se podía indemnizar los daños morales, sino esta se limita a los daños físicos provocados. Esta limitación se ha establecido en múltiples ocasiones como en el caso *Ehrlich v. American Airlines*,²² y en el caso *Elkhayam v. Lufthansa German Airlines*²³ cuando se rechazó una demanda por las pesadillas producidas a un niño por unas turbulencias.

1.6. Lugar de la Demanda

La acción de responsabilidad será ejercida en el territorio de un Estado parte o ante el Tribunal del lugar de destino, a elección del demandante.²⁴ El Artículo 28 de la Convención de Varsovia que especifica los cuatro lugares dónde se puede incoar una demanda bajo la Convención de Varsovia, se mencionó en *Gambra v. Internacional Lease Finance Corp*²⁵ y *Faat v. Honeywell International Inc.*²⁶ Dicha acción se encuentra sujeta a un plazo de

¹⁹ Convenio de Varsovia de 1929, Art. 32

²⁰ Tribunal Supremo Español, Primera Sala, 20 de junio de 1998, No. 625/1998, Rec.1273/1994.

²¹ *Ericsson Limited and Another v. KLM Royal Dutch Airlines and Others* [2005] HK CFI 885, citado en *International Air Transport Association, The Liability Reporter*, Volume 9, Febrero 2006.

²² *Olympic Airways v. Husain*, 540 U.S. 644, 124 S.Ct. 1221, 2004, citado *Idem*.

²³ S.D. Tex., WL 743054, 2005, citado *Idem*.

²⁴ Convenio de Varsovia de 1929, Art. 32.

²⁵ 377 F.Supp.2d 810, citado *International Air Transport Association, The Liability Reporter*, Volume 9, Febrero 2006.

²⁶ 2005 WL 247570, D.N.J. 2005, citado *Idem*.

caducidad de dos años contados a partir de la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debió haber llegado o de la detención del transporte.²⁷

2. El Protocolo de La Haya de 1955

Por las controversias anteriormente indicadas, las disposiciones del texto de Varsovia pronto entraron en crisis, más aún tras la finalización de la segunda guerra mundial y generalizado el transporte aéreo. Principalmente por las múltiples críticas a los límites de las indemnizaciones por la muerte y lesión de los pasajeros, que constan en este acuerdo. En ese tenor, la sociedad internacional se vio en la necesidad de crear un instrumento para modificar el sistema jurídico del transporte aéreo.

En ese tenor, la buena acogida que desde un principio recibió el Convenio de Varsovia por parte de los Estados soberanos,²⁸ no fue obstáculo para que pronto se alzaran voces a favor del incremento cuantitativo de las indemnizaciones por daños a los pasajeros en caso de accidente. En ese sentido, se llevaron a cabo estudios encaminados a fijar un límite de responsabilidad sustancialmente más elevado que el establecido en 1929, trabajos que culminaron en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado, celebrado en la Haya del 6 al 28 de septiembre de 1955.²⁹

2.1. Modificaciones Introducidas

Este instrumento (aunque optó por mantener en los mismos términos los demás límites) modificó lo correspondiente a los daños sufridos por pasajeros, que fueron duplicados. Esta reforma fue calificada de fundamental y hasta se ha sostenido que fue el motivo básico para permitir la supervivencia del régimen del Varsovia.³⁰

²⁷ Convenio de Varsovia de 1929, Art. 32

²⁸ Incluido los Estados Unidos desde el 19 de octubre de 1934.

²⁹ Manuel Botana Agra. *La Limitación de la Responsabilidad del Transportista Aéreo Comunitario por Daños a los Pasajeros en Caso de un Accidente: Un Estudio del Reglamento (CE) 20227/1997*, Marcial Pons, Barcelona, 2000, p.17.

³⁰ Federico Videla Escalada. *Ob. Cit.*, p.556.

Por otro lado también instauró la abreviación de trámites que las personas físicas o jurídicas habrían de sufrir, para ver colmadas sus aspiraciones indemnizatorias. En ese tenor se simplifica los documentos referidos al transporte, suprimiendo datos, a la vez que se establecen avisos más expeditos respecto a la responsabilidad. Además de incluyó otros supuestos en las figuras titulares en la posible relación jurídica derivada del contrato de transporte aéreo.³¹

En otro tenor mediante el Protocolo de la Haya se modifica las causales que producen la pérdida del derecho del transportista a beneficiarse con las limitaciones cuantitativas de la responsabilidad. Es decir, el transportador no podrá ampararse en este beneficio si no expide el correspondiente billete de pasaje o si, expedido, éste no contiene el aviso relativo a la aplicabilidad del régimen de responsabilidad limitada.

A diferencia del texto de Varsovia, el protocolo hace hincapié especialmente en la prueba de las causales de pérdida del beneficio. Tal como lo establece el Artículo 13, que modifica el Artículo 25 del Convenio de Varsovia, el cual establece que los límites de responsabilidad previstos en el Artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.

Se destaca que al igual que en el Convenio de Varsovia, el transportista es, en principio, responsable y debe destruir la presunción, para lo cual deberá invocar y probar la existencia de una causal de exoneración de responsabilidad.³²

³¹ José Daniel Parada Vásquez. *Derecho Aeronáutico*, Primera Edición, Madrid, Industria Gráfica MA, S. L., p.565.

³² El Protocolo de La Haya de 1955, Art. 14.

3. Convenio de Guadalajara de 1961

Como pieza que complementaria el Convenio de Varsovia, la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado, celebrada en Guadalajara (México) en agosto-septiembre de 1961, aprobó el denominado Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual.³³

Este convenio versa sobre el transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea parte en el contrato de transporte, al que denomina transportista de hecho. Sujetándolo a las disposiciones del Convenio de Varsovia. Es decir, por un lado el transportista de derecho se encuentra vinculado con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, mientras que el transportista de hecho solamente con respecto al transporte que realice.³⁴

En ese tenor, el convenio establece la responsabilidad solidaria de los transportadores contractuales y de hecho.³⁵ Así como el total de las indemnizaciones obtenibles del transportista de hecho, del contractual y de los dependientes de uno y otro no excederá de la cantidad mayor obtenible de cualquiera de ellos, pero nadie será responsable por encima de los límites que le sean aplicables.³⁶ En ese sentido, el demandante podrá optar por accionar contra el transportista de hecho, contra el contractual o contra ambos, conjunta o separadamente, pero si se ejercita la acción sólo contra uno, éste tendrá derecho a traer al otro al juicio.³⁷

³³ Este convenio se firmó en Guadalajara en fecha 18 de septiembre de 1961 y entró en vigor con carácter general el 1 de mayo de 1964. Manuel Botana Agra. *Ob. Cit.*, p.19.

³⁴ Convenio de Guadalajara de 1961, Art. 2.

³⁵ *Ibid.*, Art. 3.

³⁶ *Ibid.*, Art. 6.

³⁷ *Ibid.*, Art. 7.

4. El Acuerdo de Montreal de 1966

Este surge como consecuencia de la postura adoptada por Estados Unidos, que no ratificó el Protocolo de La Haya y amenazó con denunciar el Convenio de Varsovia por considerar que los topes indemnizatorios aplicables en caso de daños a pasajeros eran extremadamente bajos. En ese aspecto, en su momento, el Tribunal Supremo de este país expresó que en 1929 las partes en el Convenio de Varsovia estuvieron más preocupados con la protección los transportistas y el nacimiento de una nueva industria, que por la recuperación de los pasajeros muertos y heridos.³⁸

Aunque, en ocasiones se ha querido afirmar que los Estado Unidos era parte del Protocolo de La Haya, como es en el caso *Avero Belgium Insurance v. American Airways*,³⁹ donde se consideraba que al firmar el Protocolo No. 4 de Montreal, se adhería al anterior tratado. Sin embargo, se determinó que los Estados Unidos nunca habían adoptado el Protocolo de Haya y su adhesión a Montreal Protocolo No. 4 no significó que accedió a este instrumento y ha expresado una intención a no ser ligada por él.

El acuerdo de Montreal es también un Acuerdo IATA-CAB, ya que fue suscrito entre la International Air Transport Association y la Civil Aeronautic Board. Aunque de acuerdo con los lineamientos de derecho internacional este acuerdo no puede ser considerado como un convenio internacional ya que se celebró entre la Administración Aeronáutica de los Estados Unidos (organismo de Derecho Público) y las Aerolíneas de Transporte Aéreo que operan dentro de los Estados Unidos de América (personas de Derecho Privado).⁴⁰

Tal como se ha expresado, el objeto fundamental del Acuerdo fue elevar los límites de responsabilidad establecidos por el Convenio de Varsovia – La Haya, los que se aplican a los transportes que tienen como punto de partida, de destino o escala, algún lugar del territorio de Estado Unidos. Así es como los topes fueron elevados a la suma de U\$75.000 por

³⁸ Supreme Court in *Eastern Airlines v. Floyd* 499, U.S. 530, 546, 1991, citado *International Air Transport Association, The Liability Reporter*, Volume 9, Febrero 2006.

³⁹ 423 F.3d 73; 30 Avi. Cas. (CCH) 16,620, 2d Cir. 2005, citado *Ídem*.

⁴⁰ *Supra Nota* 16.

pasajero, salvo que se trate de procesos promovidos en un país donde las costas se fijan por separado, en cuyo caso, con exclusión de las mismas, el máximo asciende a U\$S58.000.⁴¹

La otra gran modificación introducida por el Acuerdo fue la renuncia por parte de los transportistas a invocar el causal de exoneración relativa a la adopción de las medidas necesarias para evitar el daño. Y se instauró también la obligación de dar aviso a los pasajeros acerca de la vigencia del régimen de responsabilidad limitada. A tal fin se incluye el texto del aviso y se imponen especificaciones de carácter formal, como el tamaño de letra y el lugar donde debe figurar.⁴²

5. El Protocolo de Guatemala de 1971.

Este instrumento al igual que el Protocolo de La Haya fue elaborado para modificar parcialmente el Convenio de Varsovia. Éste quiebra el sistema de responsabilidad subjetiva y opta, para daños a pasajeros y equipajes, por la teoría del riesgo, que constituye una verdadera garantía real a favor de los damnificados. Es decir que la responsabilidad deriva simplemente de la producción del hecho dañoso

5.1. Responsabilidad del Transportista

En ese tenor, el transportista es responsable por el sólo hecho de que la muerte o lesión del pasajero ocurra a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque y desembarque. Así surge del Artículo 17, que establece que el transportista será responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal del pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

Mediante este convenio se eleva los topes indemnizatorios en el transporte de personas a la suma de 1.500.000 francos Poincaré, pero no por persona, como se venía sosteniendo en el

⁴¹ Federico Videla Escalada. *Ob. Cit.*, p.537.

⁴² El Acuerdo de Montreal de 1966, Art. 2.

Sistema de Varsovia, sino por el conjunto de las reclamaciones deducidas por la muerte o lesiones de cada pasajero.⁴³

6. Protocolos de Montreal No. 1, 2, 3 y 4 de 1975

El primero protocolo fija los montos máximos de las indemnizaciones en Derechos Especiales de Giro, unidad monetaria elaborada por el Fondo Monetario Internacional mediante la combinación de un conjunto de monedas de significativa representación. Por su parte, el Protocolo No. 2 acuerda al tribunal la facultad de otorgar, además de la indemnización fijada y conforme a su propia ley, una suma correspondiente a costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante.⁴⁴

Mientras que el Protocolo No. 3 fija un monto indemnizatorio en caso de retraso y establece las condiciones en las que procede la facultad de conceder discrecionalmente al demandante las costas procesales, incluyendo los honorarios profesionales.⁴⁵ Finalmente, el Protocolo No. 4 resulta de especial interés por cuanto modifica el Convenio de Varsovia - La Haya, al intentar alinear el régimen de responsabilidad en el transporte aéreo de mercaderías con el establecido por el Protocolo de Guatemala para el transporte aéreo de pasajeros.

7. Convenio de Montreal de 1999

Esta convención fue creada y firmada por los representantes de 52 países en una conferencia internacional convocada por la Organización de Aviación Internacional Civil (OACI) en Montreal el 28 de mayo de 1999 y en vigor el 4 de noviembre de 2003 con los representantes de 30 países que formalmente la ratificaron conforme a sus respectivos

⁴³ Supra *Nota* 16.

⁴⁴ Protocolo de Montreal No.2 del 1975, Art. 22.4

⁴⁵ Protocolo de Montreal No.3 del 1975, Art. 22.3.a) y b)

procedimientos.⁴⁶ Este texto reúne por primera vez en un mismo texto el régimen de responsabilidad contractual y del transportista de hechos, regimenes que hasta entonces estaban contenidos en texto diferentes.⁴⁷

El Preámbulo a Montreal la Convención verifica que los intereses de los portadores de aire y sus aseguradores no eran factores en el bosquejar de sus provisiones claves.⁴⁸ Este perfila los objetivos del tratado como:

- Modernización y consolidación Varsovia régimen de responsabilidad de Convención;
- Aseguración la protección de pasajeros prometidos(ocupados) en carro internacional por avión;
- Los acontecimientos de camillero que aseguran de operaciones de transporte de aire internacionales y flujo liso de pasajeros, equipaje y carga;
- Armonización y codificación las reglas que gobiernan carro internacional por avión.⁴⁹

7.1. Responsabilidad Objetiva

Adoptando la modificación introducida por el Protocolo de Guatemala de 1971, el Convenio introduce el sistema de responsabilidad objetiva, en tanto responsabiliza al transportista por el daño causado en caso de muerte o lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.⁵⁰ La única diferencia visible se encuentra en el reemplazo del término “hecho” utilizado en Guatemala por el de “accidente”.

⁴⁶ Michael J. Holland. *Aviation and Space Law, Montreal Convention To Take Effect On November 4, 2003*, No. 2, September de 2003, p.1, extraído de la página Web: www.condonlaw.com/att_holland.htm

⁴⁷ Ricardo Rueda. *Hacia el Restablecimiento en Europa de un Derecho Común de Responsabilidad de Transporte Aéreo Internacional*, Revista Española de Derecho Internacional, AEPDIRI, Vol. LVI, 2004, No.2, p.807.

⁴⁸ Thomas J. Whalen. *La Nueva Convención: Montreal Convención*, Derecho Espacial, Vol. XXV, No 1 2000, p. 14.

⁴⁹ Kevin R. Sutherland, *The Montreal Convention of 1999, Welcome to a Brand New Day in International Aviation Law*, Aerospace Law Committee Committee Perspectives, extraído de la página Web: www.condonlaw.com/attachments/ksutherland_montreal_99.pdf

⁵⁰ Convención de Montreal de 1999, Art.17

Sin embargo, se debe aclarar que esta responsabilidad objetiva se establece sólo cuando el daño causado en caso de muerte o lesión corporal del pasajero no exceda de 100.000 derechos especiales de giro por pasajero. Ya que este convenio ofrece sin duda una importante novedad en lo que respecta a los límites de responsabilidad por muerte y lesión de pasajeros, ya que declara la responsabilidad ilimitada.⁵¹ Debido a que para un monto que exceda de esta suma, el transportista podrá librarse si demuestra que por un lado, que el daño no se debió a la negligencia, acción u omisión indebida suya o de sus dependientes o agentes, y/o que el daño se debió únicamente a la negligencia, acción u omisión indebida de un tercero.⁵²

7.2. Moneda de Pago de Giros Especiales

Mediante este convenio se incorpora como moneda de pago los Derechos Especiales de Giros introducidos originalmente por los Protocolos de Montreal de 1975. Así como también se indican los límites prescriptos serán revisados por el Depositario cada 5 años.⁵³

7.3. Pagos Adelantados

Se establece que en caso de accidentes de aviación que resulten en la muerte o lesiones de los pasajeros, el transportista hará, si lo exige su ley nacional, pagos adelantados sin demora a quienes tengan derecho a reclamar la indemnización, sin que constituyan reconocimiento de responsabilidad y con la posibilidad de ser deducidos de la indemnización pagada posteriormente.⁵⁴

⁵¹ Ricardo Rueda. *Ob. Cit.*, p.808.

⁵² Convención de Montreal de 199, Art.21

⁵³ *Ibíd.*, Art.24.1

⁵⁴ *Ibíd.*, Art.29.

7.4. Transportista de Hecho

El convenio como se ha señalado, regula asimismo la cuestión de a responsabilidad del transportista no contractual o de hecho, al que dedica su capítulo V, si bien en este punto no aporta nada nuevo al régimen de hecho sin integridad. Este capítulo, al igual que Guatemala, comienza declarando la aplicación de las disposiciones del convenio tanto al transportista contractual como el transportista de hecho, el primero por la totalidad del transporte contemplado en el acuerdo u el segundo solamente por el transporte llevado a cabo.⁵⁵

7.5. Daños punitivos

Continúa la tendencia a no indemnizar los daños punitivos, ejemplares u otros no compensatorios, en ese sentido toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el convenio, en un contrato o en un acto ilícito, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el convenio. Sin que esto afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos.⁵⁶ Sin embargo, se indica que ninguna de las disposiciones del convenio afecta a la cuestión de si la persona responsable de daños de conformidad con el mismo tiene o no derecho de acción regresiva contra alguna otra persona.⁵⁷

⁵⁵ Ricardo Rueda. *Ob. Cit.*, p.810.

⁵⁶ Convención de Montreal de 1999, Art.28.

⁵⁷ *Ibíd.*, Art.37.

8. Conclusión

La rápida y cada vez más generalizada utilización de las aeronaves como medio de transporte, obligo a reglamentar con relación a las indemnizaciones debidas por los daños ocasionados por los siniestros. En un principio este sistema se sustentó básicamente sobre los principios de la ilimitación y de la culpa.

Con relación a la ilimitación, la aplicación de este sistema al transporte aéreo se tornaba insostenible o, cuando menos, gravosos en exceso para los arriesgados y todavía frágiles portadores aéreos, pues a los elevados costes que aplicaba la puesta en marcha de una empresa de este tipo, se sumaban la incertidumbre de su rentabilidad, y sobre todos, la imprevisibilidad del coste de los resarcimientos a los que había que hacer frente en caso de siniestros dañosos. Se comprende así los primeros intentos de los transportistas aéreo se centraran en la implantación de un sistema de responsabilidad cuyo pilar angular fuese el de su limitación.

Durante este proceso de evolución se llegó a la necesidad de crear un límite en las indemnizaciones, lo cual ha sido un tema de gran controversia desde su creación; estos cambios han culminado hasta ahora con el Convenio de Montreal. El cual se creó para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional con el objetivo de modernizar y consolidar el Convenio de Varsovia de 1929 y los instrumentos a él relacionados. A tal fin se ocupa de cuestiones tales como la documentación en el transporte aéreo, las relaciones entre las partes, responsabilidad del transportista, la extensión de la indemnización por daños y el transportador de hecho.

En otro tenor, con relación a la culpa, este convenio reafirmó la responsabilidad objetiva relativa a las indemnizaciones por lesiones y muertes de pasajero. Es decir, la regla de responsabilidad objetiva permite a los jueces y tribunales decidir la responsabilidad del demandado sin consideración hacia el nivel de diligencia exigible, y sin detenerse a determinar el cuidado observado por las líneas aéreas.