

El Convenio de Montreal de 1999: Reglas Básicas del Contrato de Transporte Aéreo Internacional

Por

Alejandro Piera¹

1. Introducción

El 28 de Mayo de 1999 la Conferencia Diplomática de Plenipotenciarios convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó el *Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional* (Convenio de Montreal).² Como su nombre lo indica, el Convenio de Montreal armoniza ciertas reglas que regulan la responsabilidad contractual del transportista aéreo con respecto al pasajero y al expedidor de cargas. Ha entrado en vigencia el 4 de Noviembre de 2003 y a la fecha cuenta con 102 Estados partes.³ El Convenio de Montreal reemplaza, para aquellos Estados Partes, al denominado “Sistema de Varsovia”⁴ – una compleja red de numerosos instrumentos internacionales que lo precedieron. Para aquellos Estados que todavía no han ratificado el Convenio de Montreal, el sistema de Varsovia continua en vigencia. En Latinoamérica, dieciséis de los veintidós miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ya lo han ratificado. Sin embargo, Aruba, Bolivia, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Venezuela todavía no son Estados Partes. El Paraguay ha sido uno de los primeros países en ratificar el instrumento en el año 2000.⁵

¹ Socio, Guanes, Heisecke & Piera.

² Ver OACI Doc. 9740, *Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional*, hecho en Montreal el 28 de Mayo de 1999 (Convenio de Montreal).

³ La lista de todos los Estados Partes del Convenio de Montreal puede ser observada en la siguiente página web: <http://www.icao.int/cqi/airlaw.pl>.

⁴ El denominado “Sistema de Varsovia” lo integran el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 (Convenio de Varsovia de 1929), el Protocolo que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 (Protocolo de la Haya de 1955), el 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, firmado en Guadalajara el 18 de Septiembre de 1961 (Convenio de Guadalajara de 1961), el Protocolo que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 Modificado por el Protocolo hecho en la Haya el 28 de Septiembre de 1955, firmado en la Ciudad de Guatemala el 8 de Marzo de 1971 (Protocolo de Guatemala de 1971), el Protocolo Adicional Número 1 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929, Firmado en Montreal el 25 de Septiembre de 1975 (Protocolo Adicional de Montreal No. 1), el Protocolo Adicional Número 2 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 Modificado por el Protocolo hecho en la Haya el 28 de Septiembre de 1955, firmado en Montreal el 25 de Septiembre de 1975 (Protocolo Adicional de Montreal No. 2), el Protocolo Adicional No. 3 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 Modificado por los Protocolos Hechos en la Haya el 28 de Septiembre de 1955 y en la Ciudad de Guatemala el 8 de Marzo de 1971, firmado en Montreal el 25 de Septiembre de 1975 (Protocolo Adicional de Montreal No. 3), el Protocolo de Montreal Número 4 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 Modificado por el Protocolo hecho en la Haya el 28 de Septiembre de 1955, firmado en Montreal el 25 de Septiembre de 1975 (Protocolo Adicional de Montreal No. 4).

⁵ Ver Ley No. 1627/2000.

2. Características Salientes del Convenio de Montreal

2.1. El Elemento de Conexión

Dada la coexistencia de números convenios, una de las cuestiones más difíciles es de establecer el instrumento aplicable a un determinado itinerario. El Convenio de Montreal se aplica al transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronave, cuando en un punto de partida y en un punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o en el trasbordo, y éstos estén situados en el territorio de dos Estados Partes o bien en el territorio de un solo Estado Parte, si se ha previsto una escala en cualquier otro Estado Parte.⁶ Debido a la formulación de los elementos de conexión que determinan su aplicación, las disposiciones del Convenio de Montreal pueden aplicarse a un transportista aún cuando el Estado donde éste tenga el asiento principal de sus negocios (domicilio) no lo haya ratificado. Por ejemplo, un transportista boliviano (Estado no Parte) estaría sujeto a las disposiciones del Convenio de Montreal para itinerarios de ida y vuelta (round-trip) que se inicien en algún punto del Paraguay (Estado Parte). En este contexto, un itinerario ASU-VVI-ASU estaría sujeto a los términos del Convenio de Montreal, con independencia al Estado del transportista o la nacionalidad del pasajero. Por ende, aún cuando un Estado optara por no ratificar el Convenio de Montreal, los transportistas designados para usufructuar los derechos de tráfico de dicho Estado pueden quedar sujetos a la aplicación de sus normas, si es que los mismos prestaren servicios aéreos desde y hacia Estados que lo hayan ratificado.

Sin embargo, no caerían bajo el ámbito de aplicación de dicho instrumento itinerarios round-trip que se inicien en un Estado no Parte. Es así que, un VVI-ASU-VVI se encontraría excluido. Éste último se regiría, sin embargo, por las reglas del Convenio de Varsovia de 1929.⁷ En el ejemplo indicado más arriba, el pasajero que haya iniciado su itinerario en el Paraguay tendrá derecho a un esquema de compensaciones superior (Convenio de Montreal) a aquel que lo haya hecho en Bolivia (Convenio de Varsovia). Por ende y como se verá más adelante, la decisión de un Estado de no ratificar el Convenio de Montreal en la práctica solamente produce el efecto de privar a sus ciudadanos la posibilidad de acceder a un esquema consolidado y armonizado de compensaciones más significativas que aquellas contenidas en el antiguo Sistema de Varsovia.

Bien podría darse el caso que pasajeros en un mismo vuelo sean objeto de regímenes jurídicos diferentes y por ende sujetos a compensaciones disímiles. Por “itinerario” se entiende el punto de origen y destino de todo el trayecto descrito en el boleto aéreo del pasajero o la guía aérea para las cargas, no así donde empieza o termina un determinado vuelo. Un itinerario ASU-Ciudad del Este-SAO-Ciudad del Este-ASU se regirá por el Convenio de Montreal y un ASU-Ciudad del Este-ASU por las disposiciones del Código Aeronáutico Paraguayo (CAP), independientemente al hecho que el daño se produzca durante el transcurso del vuelo ASU-Ciudad del Este.

Debido al hecho que Paraguay es un Estado parte del Convenio de Montreal, todos los round-trips que se inicien en nuestro país estarán sujetos a dicho instrumento internacional. En los itinerarios round-trips el punto de origen y destino es el mismo – siempre el punto de partida. Es por eso que el elemento determinante en los itinerarios round-trips es el punto de origen. Si éste se encuentra en un Estado Parte, el convenio en cuestión regirá las relaciones jurídicas emergentes de él. Sin embargo, aquellos itinerarios de ida (one-way) podrían estar sujetos a las disposiciones de otros convenios.

El importante resaltar que el hecho que Paraguay haya ratificado el Convenio de Montreal, en fecha posterior al Convenio de Varsovia o a su modificación por el Protocolo de La Haya, no implica que dicho instrumento aplique para todos y cada uno de los casos. El juez deberá necesariamente determinar caso por caso si los elementos de conexión se encuentran presentes. Esta continúa siendo una materia pendiente para los tribunales paraguayos, ya que la jurisprudencia se ha limitado a aplicar siempre el último instrumento ratificado por el país, sin realizar análisis alguno de los elementos de conexión que determinan

⁶ Ver Convenio de Montreal, *supra* nota 1, Art. 1.

⁷ Bolivia solamente ha ratificado el Convenio de Varsovia de 1929.

la aplicabilidad o no del instrumento.⁸ La ratificación del instrumento es solo un factor a tener en cuenta. Luego habrá que inexorablemente analizar si dichos elementos de conexión se encuentran presentes. Si así no lo fuera, el instrumento no se aplica al caso en cuestión, independientemente al hecho que Paraguay lo haya ratificado.

El Código Aeronáutico Paraguayo solamente se aplicaría en forma supletoria, cuando no exista norma internacional aplicable alguna. En el contexto de vuelos internacionales, la eventual aplicación del CAP en la práctica solamente se daría para itinerarios one-way a Taiwán o Tailandia, ya que ninguno de ellos es parte de instrumento internacional alguno (Convenio de Montreal o Sistema de Varsovia).

2.2. Documentos del Contrato de Transporte

El Convenio de Montreal introduce una significativa simplificación en los requisitos formales que deben obrar en los documentos que evidencian el contrato de transporte: pasaje aéreo (passenger ticket), talón de identificación del equipaje (baggage check) y la carta de porte aéreo (air waybill o guía aérea). Éste únicamente exige que los documentos identifiquen los puntos de partida, destino y por lo menos una escala, en el caso que se hayan previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado.⁹ En el caso de la carta de porte aéreo, el transportista tiene además la obligación de individualizar el peso del envío.¹⁰ La falta de cumplimiento de estos requisitos no invalida la existencia ni la validez del contrato de transporte, quedando, éste sujeto a las reglas relativas a los límites de responsabilidad. Esto contrasta diametralmente con el marcado apego formalista pregonado por el Convenio de Varsovia, en el cual la ausencia de los requisitos formales impedía la aplicación de las reglas relativas a los límites de responsabilidad. Este rigorismo innecesario pasó a constituirse en un impedimento para la implementación de iniciativas tendientes a facilitar y fomentar el desarrollo de la aviación comercial. Las reglas del Convenio de Montreal, por otro lado, brindan el marco jurídico adecuado para que las líneas aéreas lleven adelante ese tipo de iniciativas así como los boletos electrónicos, talones de equipajes con tarjetas de radio frecuencia (radio-frequency identification bag tags) y guías aéreas electrónicas. La primera iniciativa elimina la necesidad de contar con los cupones de boletos tradicionales, lo cual permite una disminución de los costos de distribución del transportista. La segunda permite la utilización de un chip que facilita la ubicación del equipaje del pasajero. Por último, la tercera elimina el interminable número de copias físicas que en la actualidad requiere el formato tradicional de las guías aéreas.

Además de facilitar la experiencia de los pasajeros y los expedidores, consignatarios y transitarios logísticos de las cargas aéreas, todas estas iniciativas permitirán el ahorro de cuantiosas sumas de dinero, lo que a su vez se verá reflejado en tarifas más bajas y competitivas, permitiendo así que el público consumidor acceda con mayor facilidad a los servicios de transporte aéreo. Finalmente, en la sección 3 se analizan de manera específicas los beneficios que aporta el Convenio de Montreal para la iniciativa E-freight.

2.3. La Responsabilidad del Transportista

⁸ Ver por ejemplo Jorge Zaputovich c/ Lloyd Aéreo Boliviano (1985) confirmando un fallo de la Tercera Sala del Tribunal de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Asunción; Albo SRL c/ Líneas Aéreas Paraguayas, Tercera Sala del Tribunal de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Asunción (1987); César Esteban Grillón c/ Varig S.A, Primera Sala del Tribunal de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Asunción (2002). En este caso el pasajero adquirió un boleto MIA-ASU-MIA. El punto de origen y destino era la ciudad de Miami, Estados Unidos. Por ende, el instrumento aplicable debería haber sido el Convenio de Varsovia de 1929. Sin embargo, el tribunal fundamentó su decisión en el Protocolo de La Haya de 1955, basándose en el hecho que Paraguay lo había ratificado; Víctor Villalba c/ Iberia LAE, Cuarta Sala del Tribunal de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Asunción (2008). En este fallo el tribunal utilizó indistintamente disposiciones del Convenio de Varsovia de 1929, Protocolo de La Haya de 1955 y el CAP.

⁹ Ver Convenio de Montreal, *supra* nota 1, Art. 3.

¹⁰ *Ibid.*, Art. 5.

El Convenio de Montreal establece un esquema mixto de responsabilidad del transportista en el caso del daño causado al pasajero por muerte o lesión corporal por la sola razón que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque y desembarque.¹¹

En una primera etapa el transportista asume una responsabilidad objetiva hasta la suma 113.100 Derechos Especiales de Giro (DEG).¹² La única defensa que el transportista podría alegar sería la culpa contributiva de la víctima. En una segunda etapa, en el caso que los daños que sufriera el pasajero excedieran dicho importe, el transportista solamente podrá ampararse en el límite de responsabilidad si prueba en sede judicial que el daño se debió a la culpa concurrente del pasajero o que el daño no se debió a la negligencia u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes.¹³ Ello implicaría que sería el transportista, no el pasajero, quien tenga la carga de la prueba. En esta etapa la responsabilidad del transportista se convierte en ilimitada, demostrándose claramente el marcado interés por la protección de los usuarios del transporte aéreo internacional. Este esquema de responsabilidad del Convenio de Montreal representa un avance digno de ser destacado. En el antiguo Sistema de Varsovia la responsabilidad del transportista se encontraba limitada.¹⁴ Ésta solamente podía ser franqueada en el caso que el pasajero demostrara en sede judicial la intención o temeridad del transportista con respecto al daño. El pasajero corría entonces con una pesada carga probatoria.

En el caso de daños causados por destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado, la responsabilidad del transportista se encuentra limitada a la suma de 1.131 DEG por pasajero. Esta solución brindada por el Convenio de Montreal resulta mucho más beneficiosa que la pregonada en el Sistema de Varsovia, en el cual los montos de los límites estaban atados al peso del equipaje.¹⁵

El Convenio de Montreal también reconoce de manera expresa la responsabilidad del transportista por el daño ocasionado por retrasos en el transporte de pasajeros, equipaje o carga. Este reconocimiento constituye toda una novedad ya que no se encontraba presente en forma expresa en el Convenio de Varsovia de 1929 ni en el Protocolo de la Haya de 1955. El Convenio de Montreal establece en este sentido que la responsabilidad se encuentra limitada a 4.694 DEG. Si el daño fuera el resultado de una acción u omisión del transportista, o la de sus dependientes o agentes, llevado a cabo con intención o temeridad, el transportista no podría beneficiarse con los límites de responsabilidad para el equipaje ni para los retrasos. Ahora bien, obviamente no todos los casos de retraso son fuente de daños y perjuicio en tanto existen situaciones generadas por razones de fuerza mayor, caso fortuito o actos de guerra, como es el caso de las condiciones climáticas, cenizas volcánicas y los riesgos propios de la aeronavegación, como deficiencias técnicas de la aeronave o de la infraestructura aeronáutica, e incluso situaciones violentas como el secuestro de la aeronave, que escapan a la voluntad del transportista. Estas situaciones que no son imputables al transportista deberán ser soportadas por el pasajero. En efecto, el artículo 19 del Convenio de Montreal establece que el transportista podrá eximirse de la responsabilidad emergente de los daños producidos por el retraso cuando demuestre que él o sus dependientes han tomado las medidas necesarias para evitar el daño o cuando haya sido imposible adoptarlas.¹⁶ Estas disposiciones otorgan al transportista una defensa

¹¹ Ver Convenio de Montreal, *supra* nota 1, Art. 17.

¹² 1 DEG equivale a aproximadamente 1,6 US\$.

¹³ Ver Convenio de Montreal, *supra* nota 1, Art. 21.

¹⁴ Los límites de responsabilidad del transportista en materia de daños por muerte o de lesión corporal de un pasajero se encontraban fijados en 125.000 francos Poincaré, en el caso del Convenio de Varsovia de 1929, y 250.000 francos Poincaré, en el caso del Protocolo de la Haya de 1955. Ambos montos resultan sustancialmente inferiores a la cifra de 113.100 DEG consignada en el Convenio de Montreal.

¹⁵ En el Convenio de Varsovia la responsabilidad del transportista por el equipaje estaba limitada a 125 francos Poincaré por kilo. Esta cifra fue incrementada a 250 francos Poincaré por el Protocolo de la Haya de 1955.

¹⁶ Convenio de Varsovia-La Haya Art. 20 "El transportista no será responsable si prueba que el o sus encargados han adoptado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarlas". Convenio de Montreal de 1999 Art. 19 "... el transportista no será

ante los reclamos fundados en retrasos causados por situaciones extraordinarias que escapen la obligación de una debida diligencia en el cumplimiento de las prestaciones. Si tenemos en cuenta de que para acceder a esta exoneración el transportista deberá demostrar que “ha tomado todas las medidas necesarias”, ante el cierre temporal del Aeropuerto por razones climáticas, el transportista deberá realizar la prestación inmediatamente después de que se restablezcan las condiciones, de otra manera, ante el reclamo de los pasajeros, el tribunal podría interpretar que el transportista no ha tomado las providencias necesarias y por lo tanto establecer que no se dan los presupuestos de exoneración establecidos en el Convenio. Nótese además que la carga de la prueba, recaerá siempre en el transportista en tanto que de acuerdo al sistema de imputación de la responsabilidad establecida en los instrumentos que regulan la actividad aeronáutica siempre será presumida su responsabilidad. Es decir, será responsabilidad del transportista el de demostrar que ha tomado todas las medidas para evitar el daño.

2.4. La Infranqueabilidad de los Límites para las Cargas

En el Convenio de Montreal la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de la carga se encuentra limitada a DEG 19 por kilogramo. Este monto es infranqueable. Aún cuando pudiera parecer un retroceso en materia de responsabilidad la solución del Convenio de Montreal con respecto a esta materia refleja la práctica corriente del sector de las cargas aéreas. Si el expedidor o el consignatario de cargas requiriesen una protección adicional, el Convenio de Montreal les otorga la posibilidad que realizar una declaración especial del valor de la carga, con el correspondiente pago de una suma suplementaria.

Un caso interesante sobre la infranqueabilidad del Convenio de Montreal se produjo en Uruguay inmediatamente después de su ratificación en el año 2007. A finales de dicho año un grupo de empresas aseguradoras uruguayas presentó ante la Corte Suprema de Justicia (CSJU) una acción solicitando la declaración de inconstitucionalidad de los Arts. 22, 23 y 24 del Convenio de Montreal por considerar que estas disposiciones, que establecen la infranqueabilidad de los límites de la responsabilidad del transportista en el transporte de las cargas aéreas, contravenían principios consagrados por la Carta Magna uruguaya. La preocupación de las empresas aseguradoras se centró más bien en la infranqueabilidad de los límites de responsabilidad. Esta limitación cambiaría sustancialmente las reglas de juego existentes en la era pre – Convenio de Montreal en el Uruguay, máxime teniendo en cuenta que hasta el año 2007 dicho país solamente había ratificado el Convenio de Varsovia de 1929. En el Uruguay los tribunales – siguiendo con la tendencia de sus pares argentinos – han equiparado el franco point care al valor de mercado del oro. Por lo tanto, de acuerdo con la interpretación judicial uruguaya, 1 franco point caré equivalía a aproximadamente US\$ 300. Así, el límite de responsabilidad de 250 francos point caré establecido en el Convenio de Varsovia equivalía a aproximadamente US\$ 75.000. Por lo general, las empresas de seguros uruguayas aseguraban mercaderías del importador uruguayo. En la práctica, cuando se producía la pérdida de la carga, las empresas aseguradoras abonaban el importe consagrado en sus pólizas a los consignatarios uruguayos y se subrogaban en los derechos de éstos para iniciar acciones legales contra el transportista. Al ratificar Uruguay el nuevo instrumento este esquema perdía vigencia.

En particular, los accionantes alegaron que la infranqueabilidad del límite de responsabilidad atentaba contra el derecho fundamental que tiene todo accionante de acceder a una reparación integral del perjuicio, así como también a la garantía de integridad del patrimonio personal y el derecho a la igualdad ante las cargas públicas. Además de invocar el hecho que las disposiciones cuestionadas en la demanda no se encontraban justificadas en ningún interés general, los accionantes sostuvieron que la limitación proporcionaba un trato discriminatorio a favor del transportista que violentaba el principio de igualdad ante la ley. Al contestar la acción de inconstitucionalidad, el Estado uruguayo sostuvo primordialmente que los accionantes carecían de interés directo y personal para promover la acción. Sin entrar a analizar el fondo de la cuestión, el 6 de Mayo de 2008 la CSJU declaró inadmisibile la acción de inconstitucionalidad presentada por las empresas aseguradoras sosteniendo que los accionantes carecían de legitimación activa,

responsable si prueba que el y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a unos y a otros, adoptar dichas medidas”

ya que no habían demostrado el daño específico que les había producido la ratificación del instrumento por parte del Estado uruguayo.

2.5. La Quinta Jurisdicción

El demandante tiene la opción de entablar su acción legal ante el tribunal del domicilio del transportista, o ante el tribunal de su oficina principal, o del lugar en que el transportista tenga una oficina a través de la cual se haya celebrado el contrato de transporte, o ante el tribunal del destino del itinerario del pasajero o de la carga. En el caso de muerte o lesiones al pasajero, el Convenio de Montreal ha introducido como novedad la denominada “Quinta Jurisdicción”, la cual constituye aquella donde el pasajero tenga su residencia principal y permanente en el momento del accidente.¹⁷ Esta última opción no se encuentra presente en el Sistema de Varsovia. Nada más justo que otorgar a la víctima la posibilidad de accionar ante los tribunales de su propio domicilio. En todos los casos el tribunal debe estar ubicado en el territorio de un Estado Parte.

2.6. Métodos Alternativos de Resolución de Disputas

Recogiendo las tendencias modernas en materia de resolución de conflictos, el Convenio de Montreal permite que las partes intervinientes en un contrato de transporte de cargas puedan resolver sus controversias a través de la sumisión de la cuestión a arbitraje.¹⁸

2.7. Unidad Monetaria

El Convenio de Montreal ha optado por elegir como unidad monetaria al DEG del Fondo Monetario Internacional.¹⁹ Ésta se encuentra formada por una canasta de seis principales monedas internacionales. Debido a que tanto el Dólar Estadounidense como el valor oro han venido siendo utilizados como reservas de activos, las mismas han devenido inadecuadas para soportar la expansión del comercio mundial y el desarrollo financiero internacional. La opción del DEG como unidad monetaria permite que los límites contemplados bajo el esquema de responsabilidad del Convenio de Montreal estén menos sujetos a una pérdida de sus valores debido al debilitamiento de una moneda internacional en particular. Con ello, se evita en cierta manera la depreciación de los valores de los límites.

2.8. Revisión de los Límites

El Convenio de Montreal establece un mecanismo de revisión de los límites de responsabilidad contemplados en DEG. La OACI, como depositaria del convenio, tiene la obligación de revisar dichos límites cada cinco años, a fin de determinar si se ha producido inflación. El proceso de revisión debe ponderar las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el DEG.²⁰ Esta solución, que tampoco se encontraba presente en el Convenio de Varsovia de 1929 ni el Protocolo de la Haya de 1955, permite que los límites de responsabilidad del transportista puedan ser modificados sin la necesidad de adoptar un nuevo convenio internacional. Este proceso de revisión fue llevado a cabo por primera vez por la OACI en el año 2009, encontrándose que los límites deberían ser ajustados en un 13.1%. Dicho incremento entro a regir a partir del 1 de Enero de 2010. Los límites de responsabilidad comentados en el presente artículo ya reflejan dicho incremento.

2.9. Pagos Adelantados

Con el objeto de proteger a las víctimas de accidentes de aviación a través del otorgamiento de compensaciones rápidas y efectivas por parte del transportista, siguiendo el modelo de la legislación Comunitaria Europea, el Convenio de Montreal contempla la posibilidad que, bajo ciertas condiciones y

¹⁷ Ver Convenio de Montreal, *supra* nota 1, Art. 33.

¹⁸ *Ibid.*, Art. 34.

¹⁹ *Ibid.*, Art. 23.

²⁰ *Ibid.*, Art. 24.

siempre y cuando el derecho doméstico así lo exija, el transportista tenga la obligación de proveer pagos adelantados sin demora a las personas que tengan derecho a reclamar indemnización a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas.²¹

2.10. Transportista de Hecho – Transportista Contractual

El Convenio de Montreal dedica un capítulo entero al transporte aéreo efectuado por una persona distinta al transportista contractual.²² Este capítulo incorpora íntegramente las disposiciones del Convenio de Guadalajara de 1961. Aunque de manera indirecta, el capítulo facilita y clarifica la práctica del code-sharing donde parte del transporte aéreo es llevado a cabo por un transportista que no es parte en la relación contractual con el pasajero. El pasajero tendrá ahora un curso de acción legal tanto contra el transportista de hecho como contra el transportista contractual. La importancia de este capítulo en el Convenio de Montreal no debe ser menospreciada. A pesar que la mayoría de sus disposiciones ya se encontraban presentes en el Convenio de Guadalajara de 1961, éste solamente fue ratificado por 85 Estados Partes, número significativamente inferior a los 152 Estados Partes que conforman el Convenio de Varsovia de 1929 y los 137 Estados Partes del Protocolo de la Haya de 1955. Ello quiere decir que bien podría darse el caso que en un itinerario determinado en el cual se apliquen las disposiciones del Convenio de Varsovia de 1929 no se apliquen las del Convenio de Guadalajara de 1961. En la práctica esto privaría al pasajero de la opción de ejercer un curso de acción legal contra el transportista de hecho. El intento unificador del Convenio de Montreal pretende justamente eliminar tal supuesto.

2.11. El Requisito del Seguro Aeronáutico

Como gran novedad el Convenio de Montreal impone la obligación que los transportistas mantengan un seguro aeronáutico adecuado para cubrir su eventual responsabilidad. Esta disposición, que no se encontraba presente en el Convenio de Varsovia, facilitaría el rol de supervisión de los Estados en materia de seguros, particularmente en aquellas jurisdicciones donde los límites de responsabilidad del transportista sean inferiores a los consagrados por el Convenio de Montreal. El CAP también contempla la obligatoriedad del seguro aeronáutico para propietarios y explotadores que operen en nuestro territorio. Estos seguros, según el texto legal, deberán contemplar cuanto menos los supuestos de daños a la aeronave, al personal a bordo, a pasajeros, mercancías, equipajes y a terceros en la superficie. Los seguros deberán ser suficientes para cubrir los límites de responsabilidad derivados del CAP o de los instrumentos internacionales que rijan la responsabilidad del transportista

2.12. El Idioma

El idioma oficial del antiguo Convenio de Varsovia de 1929 es el Francés. Ello quiere decir que cada vez que un tribunal precisaba determinar el alcance de una palabra en particular debía necesariamente recurrir a la versión en Francés. Esto generaba innumerables inconvenientes dada las diversas traducciones que se fueron dando en los otros idiomas. En el Convenio de Montreal, se ha optado, sin embargo, por adoptar los seis idiomas oficiales de la OACI. El Español se encuentra incluido dentro de dicho grupo de idiomas. Esto debería facilitar futuras interpretaciones judiciales.

2.13. El Depositario

A diferencia del Sistema de Varsovia donde existían múltiples depositarios (Polonia, México, OACI), el Convenio de Montreal consagra como único depositario a la OACI. Esto facilita cualquier trámite diplomático en el cual los Estados pudieran estar interesados.

3.E-Freight y su Relación con el Convenio de Montreal

²¹ Ibid., Art. 28.

²² Ibid., Art. 39.

Como parte de su campaña “Simplificando el Negocio”, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA” – por sus siglas en inglés) hace algunos años lanzado la iniciativa E-Freight o cargas electrónicas. Esta representa un proyecto que pretende eliminar el uso del papel de la cadena logística de las cargas aéreas, a fin de implementar procesos simplificados, particularmente en lo que respecta a la utilización de la mensajería electrónica en el intercambio de datos. El contenido de las tradicionales guías aéreas expresadas en interminables copias físicas de papel sería así reemplazo por el envío electrónico de mensajes. La iniciativa en si constituye todo un desafío para la industria, ya que en el contexto de las cargas la implementación de la iniciativa de E-Freight cumpliría las funciones del ticket electrónico y el pasaporte electrónico para un cliente (las cargas) que de hecho no habla ni camina solo. Toda la hoja de vida de dicha carga sería transmitida a toda la cadena logística por medios electrónicos.²³ Esta cadena puede involucrar al embarcador, el agente en origen, las autoridades aduaneras en origen, el transportista, las autoridades aduaneras en destino, el agente en destino, y finalmente el consignatario. E-Freight pretende lograr que toda la cadena logística trabaje conjuntamente para cambiar su *modus operandi*.

Esta iniciativa permitiría eliminar el costo del manejo y procesamiento del papel, además de reducir los tiempos de espera de las cargas aéreas. El intercambio de mensajes electrónicos facilitaría además el rastreo y seguimiento de las cargas aéreas. Esto contribuiría también a elevar los estándares de calidad. Además, E-Freight aportaría su contribución al medio ambiente mediante la reducción en el consumo de papel.

Uno de los requisitos *sine qua non* para la implementación de esta iniciativa es que el marco jurídico aplicable consagre la posibilidad que el documento que evidencia el contrato de transporte en materia de cargas (guía aérea) pueda constar en medios electrónicos. Debido la visión formalista que adoptara en cuanto a documentos del contrato de transporte se refiere, tal posibilidad no se encuentra presente en el Convenio de Varsovia de 1929. El único instrumento del Sistema de Varsovia en el cual se consagra dicha posibilidad es el Protocolo de Montreal No. 4. Sin embargo, éste solamente ha sido ratificado por 56 Estados Partes.²⁴ El Convenio de Montreal, que ya cuenta con 102 Estados Partes, surge así como la alternativa más viable y práctica para dotar las herramientas legales necesarias para que la industria pueda implementar iniciativas que permitan simplificar complejos aspectos de la aviación aerocomercial, uno de cuyos ejemplos es la iniciativa E-Freight.

4. Conclusión

El Convenio de Montreal - además de representar una magnífica oportunidad para modernizar y consolidar en un solo instrumento internacional las reglas del antiguo Sistema de Varsovia que se encuentran dispersas en 8 diferentes instrumentos internacionales - constituye un vehículo legal mucho más favorable al consumidor. Además, este permite que la industria implemente numerosas iniciativas orientadas a simplificar el negocio y justamente a brindar mejores servicios al público.

²³ Es interesante recordar que en el proceso de envío de una carga aérea al menos intervienen los siguientes documentos: Factura, lista de embalaje, certificado de origen, guía aérea master, house waybill, house manifest, declaración de bienes de exportación, liberación de aduana de exportación, manifiesto de vuelo, declaración de carga de exportación, declaración de carga de importación, declaración de bienes de importación y liberación de aduana de importación.

²⁴ A la fecha solamente Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Barbados, Ecuador, Guatemala y Honduras se han adherido al Protocolo Adicional de Montreal No. 4.