

RESPONSABILIDAD EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Lic. Ronald Monge Zúñiga

INTRODUCCIÓN

*“Los transportes transforman el mundo desde un punto de vista político --control territorial--, social --ampliación del marco de relación de los individuos--, y económico --nuevos mercados e intercambios--, rompiendo muchas de las antiguas estructuras espaciales.”*¹ Y la prestación de este servicio se traduce en un contrato de servicio, objeto de estudio del derecho. Estos contratos tendrán como objeto el traslado de personas o de cosas y cada uno de ellos tendrá sus propias implicaciones legales.

En términos generales, cuando los contratos son celebrados dentro de un mismo país, y sus efectos se dan dentro de ese mismo territorio, los conflictos que se presenten se dilucidarán bajo el ordenamiento jurídico interno. Sin embargo, tratándose de contratos celebrados entre personas que desarrollen sus actividades en países diferentes, ante un incumplimiento de obligaciones, las partes deben acudir al ordenamiento jurídico internacional que regula la materia mercantil, también conocido como *“lex mercatoria”*.

El “Sistema de Varsovia”, como ha sido llamado en la doctrina, es la normativización

que existe en la *lex mercatoria* que regula el contrato de transporte aéreo internacional. Es producto del esfuerzo de los empresarios de la industria aeronáutica, los comerciantes y los gobiernos del mundo para contar con un sistema legal uniforme que regule el contrato de transporte aéreo internacional.

El contar prácticamente con un único cuerpo normativo, responde a unos de los principios del Derecho Aeronáutico² denominado *“Tendencia a la Uniformidad”*, el cual consiste en que los legisladores de cada Estado se obligan *“a no legislar más que al amparo de las convenciones internacionales... Si los legisladores de cada Estado elaboraran sus normas de Derecho aéreo teniendo en cuenta tan sólo el espíritu y necesidades propias del país, las aeronaves, pasajeros y mercaderías se verían sucesivamente y en pocas horas, sometidas a principios muy distintos, con la consiguiente traba respecto del libre y eficaz desenvolvimiento del transporte aéreo.”*³

Este “Sistema” surge casi inmediatamente después que los aviones comerciales empezaron a transportar personas; con la aprobación del Convenio de Varsovia en la Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, en la ciudad

1. Gámir, Agustín y Ramos David. Pág. 17.

2. Dado que es una rama del derecho reciente, es común ver que se hable de Derecho Aéreo y Derecho Aeronáutico de forma indistinta, por parte de algunos autores; sin embargo, para efectos del presente trabajo, se opta por este vocablo, dado que se entiende como el *“conjunto de normas y principios relativos a la navegación aérea y a los medios que la facilitan o permiten, encierra un concepto mucho más restringido y preciso, adecuado a la esencia de nuestra disciplina. El derecho aeronáutico es parte del derecho aéreo.”* Bauza, Alvaro; págs. 22 y 23.

3. Bauza, Alvaro; pág. 28.

de Varsovia en 1929; y que procuró ser modificado posteriormente mediante el Protocolo de la Haya de 1955, el Protocolo de Guatemala de 1971 y Protocolo de Montreal de 1975. Recientemente, y con el fin de evitar confusiones al momento de tener que aplicar sus numerales, todos estos textos han sido modernizados y refundidos mediante el Convenio de Montreal de 1999.

Gracias a estas convenciones se logra superar las tendencias políticas e ideológicas que podría enfrentar este contrato si estuviera sujeto a la normativa de cada país; y que de cierta forma es el principal obstáculo para el flujo de mercaderías y personas entre diversos territorios⁴.

Entender los alcances que debe tener un contrato de esta naturaleza, y la normativa que existe; permitirá entender las eventuales implicaciones que conlleva un incumplimiento del contrato. De ahí que el presente trabajo se centra en el estudio del tema de la responsabilidad por incumplimientos del contrato de transporte aéreo internacional, regulados en el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, conocido como Convenio de Montreal de 1999, que entró recientemente en vigor en nuestro país desde el pasado 25 de marzo del 2011, mediante ley número 8.928 publicada en la Gaceta número 60 de ese mismo día; y que fue ratificado por medio del decreto ejecutivo número 36.543 del 29 de marzo del 2011; y del Convenio de Varsovia de 1929 y sus modificaciones del Protocolo de la Haya de 1955, aprobadas por las leyes N° 4462 y 4462 – A del 10 de noviembre de 1969.

TRASCENDENCIA DEL TRANSPORTE Y DEL TRANSPORTE AÉREO

Si bien en principio el transporte aéreo inicio como una actividad de transporte de personas, su rápida evolución le ha permitido transportar cargas, convirtiéndose así en otro medio de transporte para el comercio.

Sin importar el medio que se utilice, el transporte es una actividad de trascendencia económica y jurídica que amerita una intervención público-administrativa⁵.

Desde el punto de vista del comercio (nacional e internacional), la mercadería debe ser transportada desde el lugar donde el fabricante o proveedor la tiene almacenada, hasta el lugar donde el comerciante (mayorista o detallista) o el consumidor requieren que le sea entregada para disponer de ella.

Los empresarios deben ir a otros mercados a fin de obtener mejores precios en los productos que comercializa, o para poder ofrecer los suyos. Todo esto en suma permite el desarrollo económico de los países y le da trascendencia política al tema, por la cuantía de los negocios que beneficiarán la riqueza del país.

La economía globalizada refuerza la necesidad de realizar inversiones que permitan un desarrollo pacífico de esta actividad, como lo es invertir en: A) Flotillas de vehículos terrestres, marítimos y aéreos, dedicados al transporte de mercancías; B) Vías terrestres y fluviales que faciliten

4. Gámir, Agustín y Ramos, David. Pág. 25.

5. Broseta, Manuel y Martínez, Fernando. Pág. 151.

el traslado de mercaderías y personas de un punto a otro; C) Puertos, aeropuertos y aduanas modernos y ágiles. Por ende, se está frente a negocios multimillonarios de inversión de infraestructura que permite el desplazamiento de toda la producción que un país ha generado para que sea consumida en el exterior.

Es aquí donde el transporte aéreo juega un papel protagónico, ya que si bien no tendrá la capacidad de transportar las mismas mercaderías que pueden ser trasladadas vía marítima, este medio de transporte vence las limitaciones que existían en función de la distancia y el tiempo que se requerían para trasladarse de un punto a otro, lo que a su vez permite ampliar el espectro de relaciones comerciales a nivel global.

A pesar de que el avión es un invento con poco más de un siglo, su evolución desde la Primera Guerra Mundial y su triunfo de poder realizar travesías intercontinentales a finales de la década de 1920⁶, lo ha convertido en el medio de transporte más rápido y seguro del mundo. Hoy, muchas mercaderías han encontrado en el transporte aéreo el medio idóneo para ser trasladadas.

Hasta hace algunas décadas, estos negocios y contratos estaban casi que reservados para las grandes empresas importadoras o exportadoras de productos de un país, por ser las únicas que tenían la capacidad de tener contactos en el exterior para hacer este tipo de negocios. Sin embargo, en la actualidad el desarrollo de una sociedad

de consumo en un mundo globalizado y tecnológico, ha permitido que prácticamente cualquier persona puede realizar negocios a nivel mundial, sea con fines de consumo o fines de comercio, porque:

1. Se cuenta de avances tecnológicos que facilitan la comunicación con cualquier proveedor del mundo, como lo es la Internet y los teléfonos inteligentes;
2. Hay medios electrónicos de pago efectivo y aceptado a nivel mundial;
3. Los flujos comerciales han aumentado por progresiva eliminación de barreras al libre comercio⁷.

De ahí que su estudio es importante tanto para el simple turista que realiza su viaje de vacaciones, como para quien desde su casa decide realizar una compra por internet a Miami, o para el grande empresario que cotidianamente utiliza este medio para enviar o recibir su mercancía.

LOS CONTRATOS MERCANTILES MODERNOS

En nuestro país, bajo una concepción muy clásica y general, por contrato se entendían como aquella *“... relación jurídica nacida del acuerdo de los contratantes, que crea obligaciones, sea a cargo de cada una de ellos, sea a cargo de uno solo...”*⁸ De ahí que se afirma que el contrato es ley entre las partes, porque *“no tiene efecto más que respecto a las cosas que han sido objeto de la convención y solamente entre las partes contratantes”*⁹.

6. Gámir, Agustín; Ramos David. Pág. 38.

7. Gámir, Agustín y Ramos, David. Pág. 75.

8. Perez Vargas, Victor. DERECHO PRIVADO. Citando resolución de Casación N° 173 de las 10:20 horas del 10 de diciembre de 1940. Pág. 208.

9. Pothier, pág. 58.

Recordemos que en esta materia, rigen los Principios del Derecho Contractual¹⁰: 1) Libertad de Contratación: Cada persona es libre de contratar o no, 2) Fuerza Obligatoria o *Pacta Sunt Servanda*: Un contrato perfeccionado es vinculante para las partes, 3) Libertad de Configuración: Las partes pueden escoger el modelo que mejor se ajuste a sus necesidades, de ahí que pueden determinar contenido del contrato como lo es el tiempo, el modo, el alcance de las prestaciones, etc.; 4) Buena Fe: Que consiste en a fidelidad del compromiso de hacer o de abstenerse de hacer; y 5) Reciprocidad en los cambios o Conmutatividad: Existe una reciprocidad e igualdad en el trato convenido. Sin embargo, los contratos mercantiles modernos, en su mayoría carecen de una negociación y el contrato de transporte es uno de ellos. *“La dinámica del comercio actual requiere modalidades de contratación ágiles, expeditivas, uniformes, propias de una actividad económica de masa. Estas exigencias han ido forjando nuevas características en los contratos mercantiles, alejándolos cada vez más de las clásicas estructuras del contrato civil.”*¹¹

El contrato de transporte, por su naturaleza y fin es tratado como un contrato de adhesión, y le permite empresa porteadora tener: *“1) Celeridad en las contrataciones; 2) facilitar la racionalización de la empresa, 3) seguridad jurídica; 4) ahorro de costos; 5) posibilitar y facilitar los cálculos, y 6) otorgar sensación de*

*trato igualitario a la clientela.”*¹² Sin embargo, también puede presuponer una desigualdad o destrucción de la relación de paridad entre los contratantes¹³.

Los contratos adhesivos están formados al igual que todo otro contrato, por condiciones generales¹⁴ y condiciones particulares¹⁵. Normalmente las condiciones generales se tratan de cláusulas predispuestas definidas por parte de quien brinda el servicio o bien, y lo único que el cocontratante aporta al contrato son los datos para completar las condiciones particulares.

Sin embargo, las condiciones generales en este tipo de contrato, no solo son generadas por políticas propias de la empresa porteadora, sino que también pueden provenir de normas de orden público que las autoridades de un país hayan establecido¹⁶, o de las reglas que han sido acordadas a través de los convenios internacionales, bilaterales o multilaterales, que regulan el transporte aéreo internacional, como las que establece el Sistema de Varsovia. En estos últimos casos, su inclusión no obedece al criterio del empresario ni a voluntad del particular, y su aplicación será obligatoria. Así que la eficacia de las condiciones generales de un contrato de transporte aéreo internacional, serán analizadas bajo diversas reglas, dependiendo de su origen.

Es por eso que frente a los potenciales abusos que se pueden dar en este tipo de

10. De Reina, Gabriel. Págs 24 - 30.

11. Farina, Manuel. Pág. 55.

12. Farina, Juan M. Pág. 60.

13. Stiglitz, pág. 252

14. Condiciones que se aplican a todos los contratos.

15. Aquellas que varían de contrato en contrato, como lo son las partes, el precio, el plazo, etc.

16. Farina, Juan M. Pág. 63.

contrato, la doctrina se aparta del principio tradicional “*pacta sunt servanda*” y permite la parte débil del contrato de adhesión, pueda liberarse de obligaciones y renunciaciones que resultasen ilegales, aunque en principio haya consentido a ellas.

En general la doctrina, al analizar la figura de las cláusulas predispuestas y los contratos de adhesión, como una primera limitación, afirma que la eficacia de una cláusula predispuesta dependerá que la misma haya podido ser conocida por el destinatario y entendida con un intelecto normal. Da importancia a la información que haya sido divulgada en cualquier tipo de medio publicitario o que se le haya hecho saber al suscriptor. Además, en el caso de los contratos de transporte aéreo internacional, los instrumentos internacionales prevén la nulidad de las cláusulas que establezcan límites pecuniarios inferiores a los establecidos en ellas, como el artículo 26 del Convenio de Montreal de 1999 que dice: *“Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en el presente Convenio será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones del presente Convenio.”*¹⁷ Además, Juan M. Farina indicaba que la esencia de un contrato determina las obligaciones y derechos de las partes, por lo que no se pueden pretender insertar condiciones generales que desnaturalicen el contrato, como sería en un contrato de transporte que sea el transportista quien decide cuando envía la mercadería y en el estado que quiera.

Aunado a estos límites, es importante complementar el entendimiento de un contrato con las reglas de interpretación que pueden observarse. En ese sentido, Santos Briz, en su libro *Derecho Económico y Derecho Civil* proponía que las condiciones generales de un contrato, se podían interpretar a la luz de dos reglas básicas de interpretación:

- *Al tenor literal de la letra:* Por lo que debía considerarse otras circunstancias, como la conducta total de los participantes, la finalidad del negocio, los intereses en juego y conexión con otros negocios.

- *Al tenor del lenguaje usual:* Lo que podía racionalmente esperarse que se entendiera.

Y es que si bien, estos contratos de adhesión son producto de constante experiencia adquirida, *“Puede decirse que todo contrato es hipotéticamente susceptible de interpretación, no sólo porque contenga expresiones ambiguas u oscuras, o también porque padece de ciertas omisiones, sino porque la controversia sobre la voluntad común de los contratantes puede exigirle aún del contrato que se aprecie de la mayor completitud o claridad. En cualquier caso es evidente que existe una imposibilidad material de prever todo”*¹⁸

Algunos otros autores, elaboran reglas de interpretación más complejas, como las siguientes y que de alguna forma permiten de una forma más precisa llegar a interpretar mejor los contratos, y que solo se mencionan, dado que no es el objeto del presente estudio: 1. La intencionalidad de las partes,

17 En el mismo sentido, el artículo 23 del Convenio de Varsovia establecía la misma prohibición.

18 De Reina, págs. 215 y 216.

2. La cláusula confusa y el efecto deseado, 3. La cláusula confusa y la naturaleza del contrato, 4. La ambigüedad requiere de la costumbre nacional, 5. Incorporación de cláusulas de uso, 6. La contextualidad, 7. En caso de duda, se interpreta contra quien estipulo una obligación y se descarga a quien la contrajo, 8. El objeto de un contrato se limita al pactado, 9. No se puede alegar ignorancia de las universalidades, 10. Las restricciones previstas para un caso particular, no pueden extenderse a los demás casos, 11. La pluralidad de una cláusula implica varias cláusulas particulares, y 12. Lo indicado al final de una frase, es común para toda la frase.

EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Para el Convenio de Montreal el contrato de transporte aéreo internacional es: "...todo transporte en que, conforme lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un estado Parte..." (Art. 1.2).

Si el contrato de compraventa es el contrato más antiguo, importante y común en materia comercial; el contrato de transporte, es el segundo contrato de mayor importancia, ya que se trata del "... eslabón imprescindible que co-

munica a las partes en la comercialización de bienes y servicios"¹⁹, será siempre una actividad accesoria o complementaria a la compraventa.

Guillermo Jiménez ofrece una de las clasificaciones del contrato de transporte más adecuada y amplia, basada en los siguientes criterios²⁰:

- 1) Por medio utilizado: Terrestre, fluvial, marino, aéreo, o el mixto también denominado consecutivo o multimodal.
- 2) Por razón de su objeto: Personas o cosas.
- 3) Forma de prestar el servicio: Línea regular y transporte discrecional.
- 4) Ámbito geográfico: Transporte interno o internacional.

Por lo que el contrato de transporte aéreo internacional es una sub-especie del contrato de transporte, y por ende compartirá su misma naturaleza jurídica; sin embargo por la naturaleza del medio²¹ de transporte, resulta necesario hacer algunas diferenciaciones en relación con los otros contratos de transporte por tierra o agua.

La doctrina en general admite que el contrato de transporte es "...aquel por el que una persona, llamada porteador, se obliga, a cambio de un precio, a trasladar de un lugar a otro un bien u otra persona determinados, o

19 Gherzi, Carlos. Pág. 451

20 Jimenez, Guillermo. Pág. 515.

21 Broseta, Manuel y Martínez, Fernando. Pág. 182.

a ambos a la vez”²² Algunos otros autores al referirse al transporte de carga²³, le agregan el elemento de “poner a disposición de la persona designada”.²⁴

En cuanto a su naturaleza jurídica del contrato de transporte, las posiciones más antiguas y superadas, centraban su análisis en que el servicio implicaba un deber de custodiar la cosa²⁵ y que debía ser tratada adecuadamente por el porteador, en consecuencia lo asemejaban al contrato de depósito, locación de cosas, locación de servicios, o el mandato; pero ninguna de estas figuras contempla la figura del pasajero ni del destinatario. Incluso, Mapelli compararía junto con el Tribunal Supremo de España, que el contrato de transporte es: “un arrendamiento de locación de servicios y, como tal, un contrato bilateral y oneroso del que nacen prestaciones recíprocas para ambas partes y mezcla de consensual y real, porque aunque se perfecciona por el consentimiento no produce la plenitud de efectos jurídicos, sino merced a la entrega real de las cosas que han de ser transportadas, respondiendo el porteador de los daños y perjuicios que se originen por incumplimiento del contrato”²⁶

Sin embargo, las tendencias más modernas conciben la naturaleza de este contrato como una locación de obra, dado que el fin que se persigue es una obligación de resultado²⁷, y no se está frente a una obligación de medios; aunque algunas otras corrientes actuales lo conciben “como una institución

con elementos propios y distintos de toda otra figura”²⁸.

En el contrato de transporte en general, encontramos las siguientes características²⁹:

1. SINALAGMATICO O BILATERAL: Ambas partes tienen obligaciones.
2. ONEROSO: El servicio se brinda a cambio de un pago. Sin embargo, para efectos del contrato de transporte aéreo internacional, desde el Protocolo de Guatemala de 1971, se le atribuye responsabilidad a la empresa porteadora, aunque no haya realizado cobro alguno por la prestación del servicio (Numeral 1).
3. CONSENSUAL: Es por medio del acuerdo de voluntades que el contrato se perfecciona.
4. TIPICO: Se regula en normativas nacionales e internacionales.
5. NO FORMAL: Si bien existen algunos documentos de naturaleza formal que deberían ser expedidos, su ausencia o defectos, no invalida el contrato. El Convenio de Montreal tiene varias estipulaciones al respecto que refuerzan esta característica, como lo son los artículos 3.5 y 9.
6. ADHESIVO: Por tratarse de una contratación en masa, las condiciones generales del contrato ya han sido predispuestas por la empresa o por el ordenamiento jurídico, por lo que no se debe negociar preliminarmente.

22 Jiménez, Guillermo. Pág. 512.

23 Benito, Lorenzo. Págs. 269 y 270.

24 Broseta, Manuel. Pág. 151

25 “El porteador asume directamente la custodia de la cosa, comprometiéndose a guardarla desde que la recibe del cargador hasta que la entrega al destinatario.” Garrigues, Joaquín. Pág. 203.

26 Mapelli, pág. 23

27 Broseta, Manuel y Martínez, Fernando. Pág. 153.

28 Gherzi, Carlos. Pág. 453

7. DE COLABORACIÓN: Por su función económica y social, cada parte del contrato, presta su esfuerzo en la integración de actividades de producción.

8. FUNGIBLE: Porque puede ser ejecutado por el porteador (porteador contractual) o por un tercero (Porteador efectivo o de hecho) Esto último es fundamental, ya que permite mantener la responsabilidad solidaria del transportista contratado, aunque el daño o el incumplimiento haya sido provocado por el porteador efectivo o de hecho; y en todo caso el perjudicado está en la libertad de accionar contra uno o contra otro, o contra ambos (Art. 45 Convenio Montreal).

En cuanto a que si se puede hablar que es un contrato REAL en el caso del transporte de carga, algunos autores afirmaban que si era un rasgo de este tipo de contrato, porque solo se puede perfeccionar con la entrega de la cosa al porteador; sin embargo, parece más adecuada la tesis de Joaquín Garrigues, que dice que la entrega de la mercadería al porteador no es el momento de perfeccionamiento del contrato, sino solo un acto de ejecución, por lo que el perfeccionamiento del contrato se da con el acuerdo.

Los elementos³⁰ que integran el contrato de transporte aéreo internacional, son:

A) **ELEMENTOS PERSONALES:**

- En el transporte de personas se habla de pasajero (Persona física que requiere el servicio), y el porteador, transportista

o transportador (Aerolínea que brinda el servicio).

- En el transporte de mercancías se habla del expedidor, consignante, remitente o cargador (Persona física o jurídica que requiere el servicio); el porteador o transportista (Quién se contrata para que del servicio); y el consignatario o destinatario (A quien se le envía la mercancía y eventualmente puede ser el mismo cargador).
- B) **ELEMENTOS REALES:** Si se trata de un contrato transporte de mercaderías, el objeto sería las mercaderías. Si se trata de un contrato de transporte de personas, el objeto sería la persona y su equipaje.
- C) **ELEMENTO REPRESENTATIVO O FORMAL:** Se trata de la carta de porte en el transporte de mercancías; y del billete o boleto de vuelo y del talón de equipaje en el transporte de personas.

Dentro del Convenio de Montreal, en su artículo 11, se admite la naturaleza probatoria de la carta de porte aéreo, y dentro de la doctrina existe esa aceptación: *"...es testimonio, hasta que se pruebe lo contrario, de la conclusión del contrato, del recibo de la mercadería y de las condiciones del transporte. Las indicaciones de la carta de transporte aéreo, en relación a peso, dimensiones, embalaje de la mercadería y número de bultos, sirven de testimonio hasta que se pruebe lo contrario"*³¹. Sin embargo existe la controversia si es o no un título

29 Gherzi, Carlos. Págs. 453 y 454; Broseta, Manuel y Martínez, Fernando. Pág. 153.

30 Perez, Victor. El Contrato de Transporte Aéreo Internacional. Pags. 30-33

31 Tupini, Giorgio; pág. 79.

valor, quienes lo apoyan lo razonan de esta forma: “... *documenta una relación causal, el transporte y cuya literalidad puede ser contrastada por la realidad de las relaciones entre las partes (y entre un eventual adquirente de la misma que no actúe de buena fe) ... La carta de porte, además de ser documento probatorio del contrato, tiene el carácter de título de tradición o representativo de mercadería - incorpora el derecho a la prestación del transporte y a la entrega de la carga-, lo que permite disponer de ellas mediante la transmisión del documento. Debido a esta circunstancia, el destinatario debe entregar la carta de porte a cambio de la mercancía...*”³². Sin embargo, aunque el documento parece tener todas las características necesarias para considerar este documento como un título valor; se le ha criticado esta naturaleza en virtud del Convenio de Montreal de 1999, eliminó la frase del Convenio de Varsovia que decía: “*Nada en este Convenio impedirá la expedición de una carta de porte aéreo negociable*”³³ y que el I.A.T.A. tiene predispuesto que salvo que se diga lo contrario que no es negociable³⁴ condición que también se indica en el artículo 15 del Convenio Montreal; por lo que en ese sentido que queda claro que existe la intención de evitar su libre circulación. Tal vez la crítica más fuerte para descartar la naturaleza de título valor, radica en la posibilidad que tiene el cargador de disponer de la mercancía antes de ser entregada al consignatario, razón por la cual, la literalidad del documento cede ante la manifestación del expedidor.

En relación a los derechos y obligaciones de las partes, se pueden resumir en las siguientes:

- **OBLIGACIONES EN TRANSPORTE DE PERSONAS:** El pasajero debe pagar por el servicio, presentarse en el lugar y hora que el transportista le indicó para prestar el servicio, con su equipaje de mano y el equipaje facturado bajo los parámetros preestablecidos por la empresa. La aerolínea por su parte debe trasladar de forma segura a la persona al destino acordado, expedir el talón del equipaje facturado (Art. 3.3 Convenio Montreal), cumplir el itinerario de vuelos y reservar el espacio en el avión (Art. 3.1. y 3.2 Convenio de Montreal). Esta obligación es importante hoy en día, dado que es posible sustituir el tradicional boleto de viaje impreso por uno electrónico. Además, cuando el contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros está cubierto por el Convenio de Montreal, la aerolínea debe informarlo al pasajero (Art. 3.4. Convenio de Montreal).
- **DERECHOS EN EL TRANSPORTE DE PERSONAS:** Las partes, además de recibir la contraprestación de su cocontratante podrán: A) La aerolínea puede negarse a realizar el traslado de una persona por razones de seguridad, integridad física de los demás usuarios o salud; B) El pasajero tiene derecho a ser indemnizado (Art. 17 Convenio de Montreal) en caso de avería total o

32 Jimenez, Guillermo. Pág. 519.

33 Broseta, Manuel. Pág. 184. Perez, Victor. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. Pág.32

34 Perez, Victor. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. Pág. 32.

parcial del equipaje, pérdida o retraso en la entrega del equipaje; por sufrir lesión. En caso que se produzca la muerte del pasajero, su sucesión puede solicitar la indemnización correspondiente.

- **OBLIGACIONES EN EL TRANSPORTE DE MERCADERÍAS:** El cargador debe pagar por el servicio, entregar la mercadería con las respectivas indicaciones de embalaje, declarar la naturaleza de la carga y realizar los trámites necesarios para poder importarla o exportarla (Arts. 6 y 16 Convenio de Montreal), entregarla en el lugar y momento convenido; e indemnizar los daños producidos por brindar declaraciones irregulares, inexactas o incompletas en el embalaje de la mercadería (Art. 10 Convenio de Montreal). El transportista deberá redactar la carta de porte aéreo³⁵ (Arts. 4, 5, 7 y 8.a Convenio de Montreal) manipular la carga considerando las indicaciones del embalaje, trasladarla de forma segura al lugar convenido y en el plazo acordado, informar al expedidor las imposibilidades que se den de seguir sus instrucciones (Art. 12.2 Convenio de Montreal), e informar al destinatario la llegada de la carga (Art. 13.2 Convenio de Montreal).
- **DERECHOS EN EL TRANSPORTE DE MERCADERÍAS:** Las partes además de recibir la contraprestación de su contratante, podrán: A) El cargador

puede disponer de la mercancía en cualquier momento desde su entrega, hasta antes de la entrega de la misma al consignatario o cuando éste la haya rechazado, periodo de tiempo en el que puede cambiar su destino, su destinatario, o pedir que se le regrese (Art. 12 Convenio de Montreal); B) El transportista puede rechazar los bultos mal acondicionados para el transporte; registrar el bulto en caso de sospechas (Art. 11 Convenio de Montreal) y realizar las anotaciones al embalaje correspondiente³⁶. C) El destinatario puede recibir la carga una vez que presente su carta de porte (Art. 13.1 Convenio Montreal); puede rechazarla porque la carga presente alguna anomalía o por simple voluntad; puede reclamar una indemnización en caso de retraso en la entrega por un periodo superior a los 7 días naturales (Art. 13.3 y 52 Convenio de Montreal).

Este sería el marco general del contrato de transporte aéreo internacional, por lo que en el siguiente capítulo se procede a analizar los casos regulados en el Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya y el Convenio de Montreal, de aquellos incumplimientos que generan responsabilidad civil del transportista. Evidentemente los demás supuestos por no estar regulados en estos cuerpos normativos, deben ser resueltos con base en el ordenamiento jurídico interno, como lo serían los casos de overbooking y overselling.

35 Según artículo 51 del Convenio de Montreal esta obligación no es exigida para casos de transporte brindado en circunstancias extraordinarias.

36 Sobre este punto es importante tener presente que si de la inspección se confirma que era cierta la información del expedidor, los gastos de la diligencia y del nuevo acondicionamiento del embalaje serán a cargo del transportista; y en caso contrario, serán a cargo del expedidor.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

“Las relaciones contractuales son por definición, vínculos finitos, en tanto conllevan en si la misión ineludible de agotarse ante el cumplimiento de las obligaciones que emanan de ellas. De tal manera, el decurso natural de la relación contractual determina su extinción, en el tiempo y modalidades establecidas por las partes vinculadas. No obstante, la relación puede contener un defecto congénito o enfrentar una vicisitud, que provoquen una reacción – de mayor o menor entidad – que genere en definitiva la extinción de la relación”³⁷

Como se ha indicado anteriormente, en nuestro país la responsabilidad civil contractual en el Contrato de Transporte Aéreo Internacional, está delimitada por el “Sistema de Varsovia”, siendo su primer cuerpo normativo la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, conocido también como el Convenio de Varsovia de 1929:

“Apenas había nacido este medio de transporte cuando ya los juristas habían intentado echar las bases amplias sobre las que pudiera lograrse una armonía internacional y se consiguiesen unos principios de justicia y equidad con un fundamento uniforme.”³⁸

“El desarrollo rápido de las comunicaciones aéreas había determinado una serie de problemas concernientes a la responsabilidad de las empresas de transporte aéreo y las garantías que se concederían a los pasajeros y a los transportadores. Tales problemas no se podían resolver en forma unilateral por cada Estado considerando la internacionalidad del transporte aéreo y su capacidad de transportar de una nación a otra su carga.

Después de un excelente trabajo de preparación hecho por la C.I.T.E.J.A en octubre del 1929, se reunió en la capital de Polonia una conferencia, que aprobó el texto de la Convención de Varsovia... ”³⁹

Su principal virtud fue lograr unir los intereses contrapuestos entre empresarios y usuarios; y los sistemas jurídicos anglosajones y romanistas; lo que constituyó el primer gran paso que se dio para la internacionalización y uniformidad del Derecho Aeronáutico.

El pecado de la Convención de Varsovia de 1929 radica en que al momento de gestarse, también la industria aeronáutica recién había nacido, por lo que “... se orientaba a proteger al transportador y evitar que las indemnizaciones gravitaran pesadamente sobre su patrimonio...”⁴⁰ En ese momento, el riesgo de accidentes con consecuencias fatales, era muy alto, por lo que las demandas que podían surgir en ese momento, podían implicar la bancarrota de las empresas porteadoras, y por ende

37 De Reina, pág. 367.

38 Bonet, Jose; pág. 60.

39 Giorgio Tupini, pág.77

40 Folchi, Mario, Pág. 61.

la frustración del desarrollo de la industria aérea. Este riesgo es visible en los sistemas de responsabilidad del Common Law, que no solo consideran la reparación plenaria del daño, sino también permiten una sanción punitiva por el daño⁴¹. De ahí que la idea de fijar límites de responsabilidad civil era para proteger al porteador, haciendo posible que la industria siguiera con su desarrollo.

Posteriormente, los Protocolos de la Haya y Guatemala, y con una industria aeronáutica más madura y segura, procuran reducir el desbalance que existía en la Convención de Varsovia, mejorando los límites económicos a favor de la persona perjudicada:

“La variación manifiesta del potencial de las modernas empresas de aeronavegación ha orientado el ordenamiento hacia otro objetivo distinto. La construcción del régimen de reparación se formula a partir del daño, inclinándose decididamente a proteger al damnificado. Por ello, la certidumbre, rapidez y la indemnización suficiente, fueron objetivos señalados por la presentación de Estados Unidos de América a la reunión del Subcomité Jurídico que tuvo lugar en Montreal en setiembre de 1969. El Protocolo de Guatemala implantó el régimen de responsabilidad objetiva para las personas y los equipajes transportados y elevó de manera sustancial los montos indemnizatorios para los daños ocasionados a esas dos categorías.”⁴²

En nuestro país se ratificó el Convenio de Varsovia de 1929 hasta el 29 de octubre de 1969, mediante la Ley N° 4.462, en conjunto con el Protocolo de La Haya de 1955 mediante la ley N° 4462 – A del 10 de noviembre de 1969. También se aprobó el Protocolo de Guatemala de 1971 por ley N° 5103 del 15 de noviembre de 1972, aunque este Protocolo nunca llegó a entrar en vigor⁴³ dada la resistencia a nivel internacional que existía de aumentar los límites de la responsabilidad civil. Debido a que estamos en una etapa de transición hacia las nuevas reglas del Convenio de Montreal, el estudio de ambos textos es importante.

No han variado los supuestos de responsabilidad civil que regulan estos convenios internacionales, ni la existencia de límites contractuales de responsabilidad, siendo ésta su mayor crítica. En síntesis estos son los supuestos: 1. Los daños al pasajero (Muerte o lesión), 2. Avería del equipaje o la carga (Entrega pero en un estado distinto al que se recibió), 3. El retraso (El servicio se ejecuta en un plazo distinto al acordado), y 4. La pérdida de equipaje o carga (Falta de entrega).

Por su parte el Convenio de Varsovia/Haya seguía un criterio de imputación de la responsabilidad civil subjetiva, el cual partía de una presunción de culpa del transportista pero de naturaleza *iuris tantum*. El transportista tenía la carga de la prueba si

41 El artículo 29 del Convenio de Montreal, conserva esta intención al prohibir que las acciones de responsabilidad civil otorguen indemnizaciones punitivas.

42 Folchi, Mario, págs. 61 y 62.

43 Perez, Víctor. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. Pág. 24.

quería liberarse de responsabilidad civil por lo que debía demostrar que había adoptado las medidas necesarias para evitar que se produjera el daño, o que se encontraba en una imposibilidad de adoptarlas. Gracias a la modificación que se dio con el Protocolo de la Haya, se eliminaron como causales eximentes de responsabilidad la falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación.

Por su parte el Convenio de Montreal de 1999 *“optó por un sistema intermedio estableciendo un régimen dual de responsabilidad, que se concreta en un régimen subjetivo, bajo la variante de presunción de culpa con reparación integral del daño, en el caso de transporte de pasajeros, y en un régimen objetivo con limitación de indemnización, para el transporte de equipajes y mercancías, como se había establecido en los Protocolos de Guatemala de 1971 y N. 4 de Montreal de 1975, manteniendo el régimen subjetivo con presunción de culpa, con límite de indemnización, para la responsabilidad por retraso.”*⁴⁴

De esta forma el régimen de responsabilidad objetiva del Convenio de Montreal, da pasos que se ajustan a las tendencias más modernas, mediante las cuales se protege a la víctima de soportar injustamente el daño, por el riesgo que se genera con la actividad que es desplegada por la otra parte y que no puede controlar; sin importar que en la conducta del responsable exista dolo o culpa y más orientado a atribuirle la responsabilidad al guardián

de “la cosa”, como ocurre en la legislación francesa. En ese mismo sentido, resulta también beneficioso que el contenido del contrato de transporte aéreo sea visto como una obligación de resultado y no una obligación de medios; ya que esto le permite al afectado accionar válidamente contra el responsable con solo el alegato del daño producido, sin tener que asumir la prueba de demostrar la culpa o dolo en el incumplimiento.

Únicamente, el afectado tendría la carga de la prueba para demostrar que existió dolo o temeridad (entendida como culpa equivalente a dolo) para poder superar los límites de indemnización previstos en estos cuerpos normativos (Arts. 25 del Convenio Varsovia y 22.5 del Convenio de Montreal).

En ambas normativas se limita la cuantía de la reparación económica que debe asumir el porteador, y establece límites económicos preestablecidos en sus normas (Arts. 24 y 27 del Convenio de Varsovia/Haya y 29 del Convenio Montreal), los cuales vendrían a formar parte de las condiciones generales de este tipo de contrato a favor del porteador. Además, solo autoriza a los Tribunales a otorgar indemnizaciones compensatorias, y en el Convenio de Montreal prohíbe expresamente el otorgamiento de indemnizaciones punitivas. Por lo que podemos ver que este régimen de responsabilidad civil es muy fin con el sistema indemnizatorio de tradición francesa, como el que tiene nuestro país.

44 Pérez, Victor. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. Pág. 26.

A) **RESPONSABILIDAD POR MUERTE Y LESIONES DE LOS PASAJEROS:**

TEXTO VARSOVIA/HAYA

El porteador es responsable del daño ocasionado, que en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se ha producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque. (Art. 17)

1. En el caso 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, descartar o atenuar la responsabilidad del porteador. (Art. 18)

TEXTO MONTREAL 1999

1. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de 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 o desembarque. (Art. 17.1)

Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto del reclamante, en la medida en que está negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. Cuando pida indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exonerado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él... (Art. 20)

2. El transportista no será responsable del daño previsto en el párrafo 1 del artículo 17 en la medida que exceda de 100.000 derechos especiales de giro por pasajero, si prueba que: a) El daño no se debió a negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o b) el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero. (Art. 21.2)

Estos artículos permiten apreciar la evolución del sistema de responsabilidad subjetiva a la objetiva, y como se ha indicado este es más beneficioso para el perjudicado, ya que basta que se dé el presupuesto de hecho que ésta última norma prevé, que exista la relación de causalidad adecuada entre la falta y el daño, y que no exista una eximente de responsabilidad. En el caso concreto, en Montreal solo se admite el hecho de la víctima como eximente de responsabilidad,

por lo que ni la fuerza mayor o el caso fortuito, podrían liberarlo de responsabilidad.

En el Convenio de Varsovia el transporte de personas tiene un límite indemnizatorio de 250.000 francos por cada pasajero, y admitía que se pactara entre las partes un monto superior (Art. 22.); en cambio en el Convenio de Montreal el límite es de 100.000 DEG -Derecho Especiales de Giro- (Art. 21.1)

B) RESPONSABILIDAD POR DAÑOS O PÉRDIDA DEL EQUIPAJE:

TEXTO VARSOVIA/HAYA

1. El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados..., cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.
2. El transporte aéreo, con arreglo al sentido del párrafo precedente, comprendería el periodo durante el cual los equipajes ... se hallen bajo custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.
3. El periodo del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo (Art. 18)

TEXTO MONTREAL 1999

2. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propio del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.
3. Si el transportista admite la pérdida del equipaje facturado... el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.
4. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término "equipaje" significa tanto el equipaje facturado como el equipaje no facturado. (Art. 17.2-5)

La normativa de Varsovia, regulada en el mismo artículo los daños a equipaje facturado y a la carga; mientras que con el Convenio de Montreal se separan estos supuestos. Para este supuesto el Convenio de Montreal, admite como eximente de responsabilidad la fuerza mayor y condiciones propias del equipaje.

En el Convenio de Varsovia la indemnización por el equipaje facturado, tenía un límite de 250 francos por kilo, y estableció las

siguientes reglas: 1) Se puede indemnizar por un monto superior, si el cargador hubiera hecho una declaración por un monto superior y hubiera pagado la tasa suplementaria. 2) Si trata de pérdidas o averías parciales, solo se considera el peso del bulto, salvo que afecte el valor de los otros bultos, en cuyo caso se considerará el peso total de los bultos⁴⁵. 3) Si se trata de equipaje de mano, la suma es de 5.000 francos (Art. 22.2 y 3). En el Convenio de Montreal, se aplican las mismas reglas,

45 Esta fue una novedad que se introdujo a través de la modificación del Protocolo de la Haya de 1955.

solo que el monto por kilo es de 1000 DEG y cubre tanto el equipaje de mano como el facturado; y establece una protección por.

C) RESPONSABILIDAD POR DAÑO EN LA CARGA:

TEXTO VARSOVIA/HAYA

1. El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de... mercaderías, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.
2. El transporte aéreo, con arreglo al sentido del párrafo precedente, comprendería el periodo durante el cual... o mercaderías se hallen bajo custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.
3. El periodo del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo (Art. 18)

TEXTO MONTREAL 1999

1. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.
2. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción o pérdida o avería de la carga se debe a uno o más de los hechos siguientes:
 - a) la naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propios de la misma;
 - b) el embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes;
 - c) un acto de guerra o un conflicto armado;
 - d) un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga.
3. El transporte aéreo, en el sentido del párrafo 1 de este Artículo, comprende el período durante el cual la carga se halla bajo la custodia del transportista.
4. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo ni por aguas interiores efectuado fuera de un aeropuerto. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho ocurrido durante el transporte aéreo. Cuando un transportista, sin el consentimiento del expedidor, remplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por otro modo de transporte, el transporte efectuado por otro modo se considerará comprendido en el período de transporte aéreo. (Art. 18)

El nuevo régimen, al igual que en el supuesto de la responsabilidad por equipaje, establece cuáles son sus límites físicos de custodia; solo que como eximentes de la responsabilidad establece el caso fortuito, culpa de la víctima (embalaje defectuoso) o propios de la carga; y siempre el porteador conservando la carga de la prueba; pero en ese sentido existe una mezcla la responsabilidad objetiva y la subjetiva.

En el Convenio de Varsovia se conservan las mismas reglas y montos que para el equipaje facturado (Art. 22.2); y en el Convenio de Montreal aunque las reglas son las mismas, el monto de la indemnización es inferior que el del equipaje, quedando en 17 DEG por kilo (Art. 22.3.).

D) RESPONSABILIDAD POR RETRASOS:

TEXTO VARSOVIA/HAYA
El porteador es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de viajeros, mercancías o equipajes. (Art. 19)
TEXTO MONTREAL 1999
... si el equipaje facturado no ha llegado a la expiración de los veintiún días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte. (Art. 17.3) El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas. (Art. 19)

En este supuesto, ambas regulación establecen un régimen de responsabilidad civil subjetiva, por lo que basta que el porteador demuestre su diligencia y la de sus colaboradores para liberarse de la responsabilidad del retraso.

En el primer convenio rigen las mismas reglas y monto para la indemnización de equipajes y carga (Art. 22.1 y 2); y en el segundo Convenio de igual forma se aplican los mismos montos y reglas, según sea el objeto afectado, salvo para el caso del transporte de pasajeros donde fija un límite de 4.150 DEG por pasajero (Art. 22).

Finalmente, cabe indicar que el plazo para accionar en cualquiera de todos estos supuestos, caduca a los 2 años a partir de la fecha de llegada al destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o de la detención del transporte (Arts. 29 Convenio de Varsovia y 35 Convenio de Montreal) y admitían el cobro adicional a los límites pecuniarios preestablecidos, según sean las leyes de la jurisdicción competente, que versarían sobre las costas y los otros gastos del litigio (Arts. 22.4 Convenio de Varsovia y 22.6 Convenio de Montreal).

JURISPRUDENCIA NACIONAL SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL DEL TRANSPORTISTA AÉREO INTERNACIONAL

No ha sido usual que nuestros estrados judiciales se lleguen a conocer los conflictos derivados de un contrato de transporte aéreo internacional, pese a la gran cantidad de contratos que pueden generarse diariamente para prestar este servicio.

Esto podría deberse a que el empresario o el pasajero desconoce el derecho que le asiste en caso de incumplimiento; o porque las empresas dedicadas al transporte aéreo internacional aplican por su propia cuenta la normativa del Sistema de Varsovia, o porque ante un conflicto ofrecen soluciones que resultan satisfactorias para el afectado.

Entre los casos que se han llegado a conocer en nuestros Tribunales en la última década, y que se han resuelto considerando el régimen de responsabilidad del transportista aéreo del Convenio de Varsovia, están:

A) Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia. Resolución de Casación N° 803-F-S1-2010 de las 13:45 horas del 5 de julio del 2010:

Síntesis del caso: Se da una pérdida de maletas entre Costa Rica y Ginebra, por lo que el afectado acudió a la Comisión del Consumidor para que se ordenara a la empresa de transporte aéreo de pasajeros que le compensara la pérdida, y le recogiera

el equipaje y lo trajera al país. La Comisión del Consumidor, conoce el asunto y emite el voto 068-08 el día 6 de febrero del 2008 mediante el cual le previene a la empresa denunciada a tomar las precauciones necesarias para evitar que se den estas situaciones, y ordenó la publicación en un medio de comunicación social de la parte dispositiva del acto. *“En cuanto a la reparación, aclaró que carecía de competencia para conocer dicho extremo, además de haber sido renunciada en forma expresa durante la audiencia oral y privada debido a que el denunciante recuperó sus maletas por sus propios medios”*. Inconforme con lo resuelto la empresa denuncia incoo un proceso contencioso contra el Estado, por considerar que la actuación de la Comisión del Consumidor, basada en la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, era contrario al ordenamiento jurídico, al no considerar el artículo 28 del Convenio de Varsovia, según el cual solo un órgano jurisdiccional puede resolver y aplicar los mecanismos de resolución de conflictos por ese hecho.

El fallo casado en su oportunidad resolvió: *“ Se acoge parcialmente la excepción de falta de derecho opuesta por el Estado únicamente en lo referido a que la Comisión Nacional del Consumidor tenía suficiente competencia para conocer la denuncia interpuesta por el señor René Castro Salazar y por ende para dictar el Voto No. 068-2008 aquí impugnado, así como respecto de la validez de la sanción referida a la prevención que se realizara a la actora a efecto de que tomara las precauciones necesarias para que situaciones como la denunciada no se vuelvan a presentar. En lo demás se rechaza esa excepción. En consecuencia, se declara parcialmente con lugar la demanda en los siguientes términos, entendiéndose denegada en lo no otorgado*

expresamente: **1)** Por ser disconforme con el ordenamiento jurídico, se anula parcialmente el Voto No. 068-2008, dictado por la Comisión Nacional del Consumidor a las 17 horas 45 minutos del 6 de febrero de 2008, únicamente en lo referido a la sanción impuesta a la empresa American Airlines Inc (sic) en el acápite b) de su parte dispositiva, que señala "...b) Se ordena a AMERICAN AIRLINES INC, la publicación en un medio de comunicación social de la parte dispositiva: sanción impuesta, nombre o razón del infractor y la índole de la infracción, cumpliendo ella los gastos que genere el cumplimiento de lo ordenado, de conformidad con el artículo 60 de la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor..." **2)** En lo demás, el acto impugnado es válido y conforme a derecho. **3)** Se resuelve este asunto sin especial condenatoria en costas....". Se aclara que el motivo por el cual acogió anular la condenatoria de publicar en un medio de comunicación, fue porque consideraron los jueces que hubo una falta motivación a esa sanción.

Este recurso permitió a la Sala entrar a resolver la siguiente interrogante:

¿LA RESPONSABILIDAD DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO ESTÁ LIMITADA ÚNICAMENTE A LA APLICACIÓN POR PARTE DE LOS JUECES DE LOS MECANISMOS PREVISTOS EN EL CONVENIO DE VARSOVIA?

El casacionista argumentó (Considerando II): "... el Convenio de Varsovia regula la pérdida del equipaje de los pasajeros de un vuelo internacional, así como el tema de la responsabili-

dad del porteador. En este sentido, insiste, los Estados se encuentran inhibidos de formular esquemas de responsabilidad o sancionatorios diferentes a los contenidos en el tratado. Arguye, la normativa internacional, al ser una fuente directa y vinculante, modifica la interpretación de una disposición nacional de rango inferior, así como la forma en que esta se aplica... Explica, el Convenio de Varsovia establece un sistema exclusivo y excluyente para tratar los reclamos relacionados con equipaje, el cual implica que las controversias serán del conocimiento de los tribunales que resulten competentes en razón de territorio, más nunca de órganos públicos del Poder Ejecutivo"

Para efectos de la Sala (Considerando III), el numeral 28 del Convenio de Varsovia, y siguientes numerales evidencian que se limitan a regular únicamente las acciones buscan la reparación de un daño sufrido como consecuencia del servicio de transporte aéreo internacional, por lo que secundan el argumento del tribunal de instancia: "...es claro que la resolución impugnada en ningún momento se pronunció respecto de una eventual responsabilidad patrimonial de la sociedad actora en los hechos denunciados, razón por la cual no resulta procedente la aplicación del Convenio de Varsovia, toda vez que como se indicara al inicio de este Considerando, en lo alegado por la parte actora, el citado convenio internacional regula la responsabilidad patrimonial de las empresas dedicadas al transporte aéreo internacional de personas y equipajes respecto, entre otros, del extravío de este último. Sin embargo, en el caso concreto no estamos ante ese supuesto: el acto impugnado no resuelve sobre el extremo petitorio referido a la compensación por las pérdidas sufridas por el denunciante por el extravío del equipaje, por considerar que

está fuera de su competencia en virtud del numeral 53 de la LPCDEC ya citado....”

En cuanto a la competencia que tendría la Comisión del Consumidor de aplicar las normas del Convenio, la Sala lo concibe viable, dado que lo que resuelvan los órganos administrativos competentes por la materia, no agota la discusión de un tema y puede ser conocido por los órganos jurisdiccionales quienes resolverían en definitiva el conflicto: “... *En este sentido, los tratados internacionales aprobados por la Asamblea Legislativa que versen sobre la materia del transporte aéreo, y dentro de ellos el de Varsovia, en tanto normas jurídicas vigentes, resultan plenamente aplicables por cualquier órgano administrativo o jurisdiccional que sea el competente para resolver una controversia en la que se discuta el cumplimiento o no del marco regulatorio específico del transporte, tráfico y regulación aérea, siempre dentro de su ámbito competencial, definido por el derecho interno. Por lo expuesto, el agravio debe ser rechazado*

**B) Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia:
Sentencia de Casación N°
214 del 10 de marzo del
2009.**

Síntesis el Caso: Se trata sobre el incumplimiento de una empresa de transporte aéreo, que había sido contratada para que trajera un motor, una caja de cambios y un sistema de suspensión de un carro, desde Praga hasta Costa Rica. El servicio se pagó por adelantado, y debía ser entregado el 5 de diciembre del 2004, para que estos componentes pudieran ser instalados en un carro de carreras para la carrera de “Las Tres

Horas de Costa Rica” que tendría lugar el día 12 de diciembre del 2004. Una parte de la suspensión llegó el día 9 de diciembre, y el resto el 12 de diciembre.

La mercadería presentaba daños, por ello el demandante tuvo que correr con otro carro, realizar una serie de gastos adicionales y perdieron un patrocinio que cubriría los gastos del transporte del copiloto que venía de Brasil.

El fallo casado en su oportunidad resolvió: “*condenó a la accionada al pago de ¢5.254.666,00 en concepto de patrocinio del vehículo Skoda, gastos aéreos Sao Paulo San José viceversa, compra de dos llantas y de sensor de motor para un vehículo Suzuki Ignis, arrendamiento de ese automóvil, preparación del carro Skoda, arreglo del motor que se trajo de República Checa y pago de bodegaje. Asimismo, le impuso el pago de los intereses legales desde la firmeza de la sentencia y hasta su efectivo pago”*

La Sala básicamente entró a analizar los siguientes tres aspectos:

**GUIA DE PORTE SIN FECHA
DE ENTREGA DE LA CARGA
(Considerando III):**

- Se tiene demostrado que la empresa de transporte tiene una serie de formulas predispuestas para colocar los datos del transporte y que carecen de referencia de la fecha de entrega, pese a que expresamente se solicita en el artículo 329, inciso c del Código de Comercio. La empresa de transporte argumenta a su favor que el servicio carecía de un plazo de entrega.

- Por su parte la Sala: A) Rechaza la posibilidad de estar frente a un contrato sin plazo de entrega, lo cual considera contraviene los principios de buena fe y equidad en los negocios; B) Defiende que el tiempo de cumplimiento es una condición esencial de todo negocio jurídico y que en nuestro ordenamiento el artículo 627 inciso 2 del Código Civil lo evidencia como un requisito de validez de las obligaciones al afirmar que la prestación debe ser **cierta** y posible; C) Afirma que el legislador previno esta omisión, y brinda una solución en los artículos 774 del Código Civil y 418 del Código de Comercio, según estas normas, el acreedor puede exigir de inmediato la obligación, salvo que por la naturaleza de la obligación, disposición de ley o costumbre, requiera un plazo; y lógicamente cuando el contrato prevea una fecha; D) Admite que el contrato de transporte puede ser verbal o escrito, según artículo 329 del Código de Comercio.
- Para dar una solución sobre este aspecto, razonó de la siguiente forma: *“...No es inusual que los contratantes recojan a través de la escritura (si la usan) tan sólo algunos de los aspectos medulares del negocio, pero otros, por muy diversas razones, se dejen por fuera. Ello no permite decir que la falta de respaldo gráfico obliga a tener por inexistentes tales acuerdos, si a través de otros medios probatorios, analizados según las reglas de la sana crítica, pueden ser acreditados. Además, debe agregarse que, en un caso como el que se debate, es el transportista quien está en condiciones de fijar una fecha definitiva o aproximada (de modo razonable) de cumplimiento, en tanto es él quien conoce su negocio y quien,*

además, elabora las fórmulas de la guía de porte, por lo que la fecha de entrega debería constar en ellas como dato a completar. Así, su propia omisión no puede ser obstáculo para rechazar a priori el examen de otros medios de prueba...”

- La Sala admitió el testimonio del mecánico para confirmar cual era el plazo de entrega de la mercadería, dado que fue quien llenó la fórmula del servicio contratado, y a pesar que no pudo identificar quien de la empresa de transporte le afirmó la fecha de entrega de la mercadería; bajo la tesis que: *“... en negociaciones con dependientes -como suele ocurrir en las grandes empresas-, es usual tratar con diversas personas, por lo que resulta desproporcionado e irrazonable para dar validez a su dicho, exigir que pueda identificar puntualmente a todos y cada uno de los sujetos con los que interactuó...”*

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS Y PERJUICIOS CON BASE EN EL CÓDIGO CIVIL, CÓDIGO DE COMERCIO Y LEY DE LA PROMOCIÓN DE LA COMPETENCIA Y DEFENSA EFECTIVA DEL CONSUMIDOR. (Considerando IV):

- El fallo casado había condenado a la empresa de transporte aéreo por daños y perjuicios con base en las normas de responsabilidad contractual del Código Civil (1023), el Código de Comercio (334 y 335) y Ley de la Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del

Consumidor (32), por considerar que el Convenio de Varsovia no estaba vigente por haber sido sustituido por el Convenio de Montreal. Además, el Convenio solo rige para aspectos del transporte, no para otros daños y perjuicios que se provoquen. Es importante tener presente que al momento de emitir el fallo,

- La Sala a contrario de lo que había interpretado el *Ad quem*, reconoce la vigencia del Convenio de Varsovia, y que el Convenio de Montreal de 1999, solo había sido suscrito por Costa Rica, pero no estaba vigente. Reconoce además, que existe un régimen de responsabilidad que debe aplicarse según lo prevé el numeral 22, inciso 2 del Convenio de Varsovia, pero que este numeral solo regula los daños que se derivan por el retraso, pérdida o avería de la mercadería, pero no limita a que sea la única indemnización, por lo que entiende que en caso que el incumplimiento cause otras consecuencias lesivas las mismas podrían indemnizarse. Este razonamiento, se adecúa a los alcances del artículo 41 de la Constitución Política, por lo que el afectado puede pedir la indemnización por pérdida, avería o retraso de la mercadería, bajo el Convenio de Varsovia; y bajo otras normas otros daños y perjuicios que producto de ese incumplimiento haya provocado un efecto negativo en su patrimonio: *“... Se señala entonces, como sentido de la responsabilidad civil el dar reparación. Esto supone alcanzar la indemnidad del damnificado, ergo, colocarle en idéntica situación a la que tenía de previo al evento dañoso, lo que, a la luz del caso debatido supondría reconocer el límite indemnizatorio*
- *previsto para los daños de los bienes transportados, pero no sobre otros menoscabos infligidos a otros bienes jurídicos. Luego, esta fórmula de cálculo será usada -tan sólo- para determinar el monto que corresponde cubrir por concepto de los daños que experimentó la mercadería transportada...”*
- Adicionalmente, la Sala para el caso en concreto valida la aplicación de regla de indemnización del Convenio por los daños provocados a la mercadería traída; pero debido a que en esa instancia no contaba con la información requerida y la misma debe ser fijada por el juez de ejecución, advierte que encaso que el monto que dé, sea superior al otorgado en instancia, no podrá concedérsele ese monto, debido a que el actor había estado conforme con el monto otorgado por no casar la sentencia: *“... está establecido el patrón de cálculo equivalente al franco y que corresponde a la cantidad de oro señalada y en la calidad descrita. Sin embargo, en vista de que no se cuenta en esta fase con el parámetro necesario para liquidarlo, esta tarea debe realizarse en la etapa de ejecución de sentencia, con el auxilio de un experto, que determine el valor monetario de esa unidad de medida. Ahora bien, considerando la incerteza absoluta de ese dato, no puede descartarse que esa fórmula de cálculo conduzca a una indemnización mayor que la concedida por los juzgadores de la instancia precedente respecto de ese pedimento. Si así fuera, se quebrantaría la prohibición de reforma en perjuicio contenida en el artículo 565 del Código Procesal Civil, lo que no puede prohiarse, en tanto que sólo el demandado recurrió*

contra el punto y el actor se conformó con la condena. Considerando que el monto concedido por el Tribunal por concepto de daños del motor correspondió a ¢138.744,00 es ese el tope que podrá otorgarse en caso de que el sistema de cálculo que debe aplicarse arroje una suma mayor. En síntesis, debe anularse el fallo del Tribunal, y resolviendo sobre el fondo revocar el del Juzgado, para, en su lugar, condenar a la demandada por los daños sufridos en el motor durante el transporte. La indemnización debe ser fijada multiplicando el equivalente monetario de 65.5 miligramos de oro con ley de novecientas milésimas por 100, que corresponde al peso del bulto transportado (según el documento de folio 2). La suma concedida no podrá ser superior a ¢138.744,00.”

PREVISIBILIDAD COMO CAUSAL DE RESARCIMIENTO (Considerando V):

- “Por otro lado, en su cuarto reparo objeta el carácter imprevisible de los daños concedidos, pues no le fue informado el destino de la mercadería. La previsibilidad o no de los daños causados como criterio que permite o excluye su resarcibilidad, es particular del Derecho Civil Francés (artículo 1151 del Código Civil Napoleón), no así del Derecho Civil Costarricense, pues en ninguna norma se desarrolla esa circunstancia de su potencial anticipación como sustento del deber de indemnizar. Esa característica responde al criterio del Derecho Francés de establecer un diferente parámetro indemnizatorio entre el incumplimiento culposo y el doloso, tratamiento extraño

a la normativa patria, porque de conformidad con la Constitución Política, el daño (sin mayores distinciones, lo que equivale a decir, doloso o culposo) genera, en todo caso, el deber de reparar o indemnizar, según fue expuesto. Es su carácter directo e inmediato (nexo de causalidad) lo que permite concluir el deber de indemnizar (numeral 704 del Código Civil). En suma, la censura debe desestimarse.”

CONSIDERACIONES FINALES

Pese a que la industria aeronáutica ha tenido un desarrollo muy reciente dentro de la historia de la humanidad, su trascendencia económica ha permitido que se logren importantes acuerdos en el plano legal de aceptación casi mundial. Si bien la regulación que existe, es una mezcla de la responsabilidad civil objetiva y subjetiva, que implica una variedad de eximentes de responsabilidad que se deben aplicar para cada supuesto regulado; su principal logro es brindar un tratamiento uniforme al tema de la responsabilidad civil.

En nuestro país, los criterios que han sido esbozados por la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia al momento de tener que aplicar el Convenio de Varsovia con su respectiva modificación del Protocolo de la Haya, responden adecuadamente a los criterios de interpretación que deben realizarse de una obligación de resultados que ha sido plasmada en un contrato de adhesión; así se denotó cuando resolvieron la falta de indicación del plazo de entrega en la carta de porte aéreo, no otorgándole ventaja al porteador de esa omisión; y por el contrario, permitiéndole al perjudicado que

podiera demostrar la existencia de ese plazo por medio de una prueba testimonial, lo cual resulta ajustado a nuestro ordenamiento jurídico interno. También resultó de suma importancia que se destacara la esencialidad que tiene el plazo de entrega dentro de un contrato de transporte, tal y como Garrigues había defendido en su oportunidad; y que al darse una ejecución tardía, acarrea responsabilidad para el porteador.

Por otro lado, los magistrados al momento encontrar el acomodo para que coexistan las normas internas de indemnización compensatoria y de protección al consumidor con las del Convenio de Varsovia, por el portillo de la norma constitucional; viene a ser la solución más justa sin entrar en conflicto con el espíritu de los Convenios de Unificación de Reglas, ya que los supuestos que están regulados son sumamente puntuales, y el Convenio de Montreal únicamente prohíbe a los tribunales otorgar indemnizaciones punitivas, con lo que se habilitan las demás indemnizaciones compensatorias para proteger la lesión del patrimonio del acreedor, y las demás sanciones de índole no económico.

Por lo tanto, los Convenios Internacionales son una limitación para aplicar un parámetro diferente de responsabilidad en los casos regulados, pero no implica, la desaplicación del resto de las normas jurídicas internas; y gracias a sus disposiciones, el régimen de responsabilidad del Convenio de Montreal, viene a ser un nuevo avance a favor de la protección de los intereses del cargador y del pasajero del transporte aéreo internacional, al atribuirle de forma objetiva el riesgo del servicio de transporte, al porteador aéreo.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS:

Bauza Araujo, Álvaro. PRINCIPIOS DE DERECHO AÉREO, doctrina, legislación y jurisprudencia. Editorial Martín Bianchi Altuna. Montevideo, Uruguay. 1954.

Benito y Endara, Lorenzo. DERECHO MERCANTIL. Segunda Edición revisada y puesta completamente al día por Emilio Miñana Villagrasa. Editorial Reus S.A., Madrid España. 1932.

Bonet Correa, José. LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO AÉREO. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, España. 1963.

Broseta Pont, Manuel. MANUAL DE DERECHO MERCANTIL. Décimo séptima edición, Volumen II: Contratos Mercantiles, Derecho de los Títulos-Valores y Derecho Concursal. Editorial Tecnos. España 2010.

De Reina Tartiére, Gabriel (Coordinador). CONTRATOS CIVILES Y COMERCIALES: Parte General. Primera Edición. Editorial Heliasta. Buenos Aires, Argentina. 2010.

Farina, Juan M. CONTRATOS COMERCIALES MODERNOS (Modalidades de contratación empresarial) Editorial Astrea, Buenos Aires - Argentina. 1993

Folchi, Mario O. y Consentino, Eduardo T. DERECHO AERONÁUTICO Y TRANSPORTE AÉREO. Editorial Astrea. Buenos Aires, Argentina. 1977.

Gámir, Agustín y Ramos David. TRANSPORTE AÉREO Y TERRITORIO. Primera Edición. Editorial Ariel S.A. España. 2002.

Garrigues, Joaquín. CURSO DE DERECHO MERCANTIL. Séptima edición. Volumen I. Editorial Porrúa. México. 1981.

Ghersí, Carlos Alberto. CONTRATOS CIVILES Y COMERCIALES. Parte General y Especial. Quinta Edición. Tomo II. Editorial Astrea. Buenos Aires, Argentina. 2002.

Jiménez Sánchez, Guillermo Jesús. LECCIONES DE DERECHO MERCANTIL, revisada y puesta al día. Décimo Segunda Edición. Editorial Tecnos. Madrid, España. 2008.

Mapelli, Enrique. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, COMENTARIOS AL CONVENIO DE VARSOVIA. Editorial Tecnos. Madrid, España. 1968.

Perez Vargas, Víctor. DERECHO PRIVADO, Segunda Edición. San José, Costa Rica. 1991.

Pothier. TRATADO DE LAS OBLIGACIONES. Editorial Heliasta SRL. Argentina. 1993

Martínez Martínez, Eustaquio. JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA CONVENCIÓN DE VARSOVIA DE 1929. Referente a la Responsabilidad Civil del Porteador Aéreo. Editorial Jurídica de Chile. Santiago de Chile. 1962.

Stiglitz, Rubén S. CONTRATOS CIVILES Y COMERCIALES, parte general I. Editorial Abeledo-Perrot. Buenos Aires, Argentina. 1998.

Tupini Marsili, Giorgio. DERECHO AÉREO INTERNACIONAL, primera edición. Editorial UNED. San José, Costa Rica. 1981.

TESIS:

Mora Valverde, María Gabriela y Zamora Román, Karen. ANALISIS JURISPRUDENCIAL DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO POR DAÑOS CAUSADOS A PERSONAS Y COSAS. Tesis para optar por grado de Licenciatura. Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica. 1992.

Viquez Quirós, Carlos José. ANALISIS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTISTA AÉREO POR DAÑOS CAUSADOS A LOS PASAJEROS: CRÍTICAS Y PROPUESTAS AL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999. Tesis para optar por grado de Licenciatura. Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica. 2007.

REVISTAS:

Perez Vargas, Víctor. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. Revista Iustitia Número 175 - 176, páginas 21 - 34

REGIMEN DEL CONVENIO DE VARSOVIA (Textos Esenciales). Primera edición. Departamento Jurídico IATA. 1981

INTERNET:

Seminario 7 mayo de 2009. Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial. Consultado vía internet en página <http://www.instibaerospa.org/cont/cursos/D44.pdf>