

UNIVERSIDAD LATINOAMERICANA DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

U L A C I T

“ EL CONVENIO DE VARSOVIA DE 1929, CON TODAS SUS  
MODIFICACIONES Y ALCANCES DENTRO DEL TRANSPORTE DE  
PASAJEROS, CORREO Y CARGA INTERNACIONAL “

CURSO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO

8 de marzo de 2001

## **INTRODUCCION**

Podemos decir que, el Convenio de Varsovia de 1929 ha constituido un logro importantísimo en lo concerniente a la unificación de las normas que regulan el

transporte aéreo internacional y desde entonces ha sido muy útil en la comunidad internacional, ya que este convenio contiene normas comunes de aplicación en materia de responsabilidad que fue de vital ingerencia para lograr el desarrollo armonioso de la actividad del transporte aéreo.

Sin embargo, al correr el tiempo, por factores económicos principalmente, a este Convenio fue imperativo hacerle ajustes y enmiendas en forma de protocolos aunque los últimos cuatro no han sido ratificados por todos los estados participantes. No obstante lo anterior, existe una propuesta; un nuevo convenio, para la unificación y actualización del Convenio de Varsovia de 1929 realizado en Montreal a principios de 1999 sobre la explotación aérea en materia de transporte de pasajeros, equipaje, mercancía y de responsabilidad civil quien según el Convenio resulte afectado.

## **I. ESTUDIO DE LAS NORMAS CONVENIO DE VARSOVIA DE 1929 RELACIONADAS AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS, CARGA Y CORREO.**

### ARTÍCULO 1

1. La presente convención se aplicara a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado por aeronave mediante remuneración. Se aplicara también a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una empresa de transporte aéreo.
2. Se calificara como “transporte internacional”, a los efectos de la presente Convención, todo transporte en el cual, según las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el de destino, haya o no interrupción del transporte o trasbordo estén situados en territorios de dos Altas Partes Contratantes o en territorio sometido a la soberanía, dominio, mandato o autoridad de la misma Alta Parte Contratante, no será considerado como internacional a los efectos de la siguiente comisión.
3. Para la aplicación de la presente convención, el transporte a ejecutar por aire por varios transportadores sucesivos será considerado como un transporte único, cuando sea apreciado por las partes como una sola operación, ya haya sido estipulada por un sólo contrato o por una serie de contratos deben ser ejecutadas íntegramente en un territorio sometido a la soberanía, dominio, mandato o autoridad de una misma Alta parte Contratante.

### ARTICULO 2

1. La convención se aplicara a los transportes efectuados por el estado a las otras personas jurídicas de derecho publico, en las condiciones previstas por el articulo1.
2. Se exceptúan de la aplicación de la siguiente Convención los transportes efectuados bajo el imperio de convenios postales internacionales.

En estos artículos se establece el ámbito de aplicación de este Convenio, el cual será a todo el transporte internacional de personas, equipaje y mercancía realizado por aeronaves en forma onerosa como en la gratuita por una empresa de transporte aéreo .

Por otra parte, el CORREO AEREO, no está regulado por este convenio.

- 1 -

### ARTICULO 3

1. para el transporte de viajeros el transportador estará obligado a expedir un billete de pasaje, que deberá contener los siguientes datos:
  - a) lugar y fecha de la emisión.

- b) puntos de salida y de destino.
  - c) Paradas previstas, bajo reserva para el transportador de la facultad de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin la modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional.
  - d) Nombre y dirección del transportador o de los transportadores.
  - e) Indicación de que el transporte está sometido al régimen de responsabilidad establecido por la presente Convención.
2. La falta, la irregularidad o la pérdida del billete no afecta ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá sometido a los preceptos de la presente Convención. No obstante, si el transportador acepta el viajero sin que a éste se le haya expedido billete de pasaje, no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de esta Convención que excluyan o limiten su responsabilidad.

Aquí en materia de transporte internacional de pasajeros, ordena al transportista expedir un “billete de pasaje” el cual debe contener específicamente el total de los 5 requisitos, de ellos el más imperativo es el que indica que dicho servicio está sometido al Convenio de Varsovia de 1929.

Además establece las circunstancias en que el transportista incurre en responsabilidad civil con el viajero.

#### **ARTICULO 4**

1. para el transporte de equipajes, salvo los objetos personales pequeños, cuya custodia conserva el viajero, el transportador estará obligado a expedir un boletín de equipaje.
2. el boletín de equipaje se expedirá en dos ejemplares: uno para el viajero y otro para el transportador.
3. Dicho boletín contendrá los datos siguientes:
  - a. Lugar y fecha de emisión.
  - b. Punto de salida y de destino.
  - c. Nombre y dirección del transportador o de los transportadores,
  - d. número del billete del pasaje,
  - e. Indicación de la entrega de los equipajes al portador del boletín,
  - f. Número y peso de los bultos,
  - g. Importe del valor declarado conforme al artículo 22, párrafo 2º
  - h. indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido por la presente Convención

- 2 -

4. La falta, la irregularidad o la pérdida del Boletín, no afecta ni a la existencia ni a la validez del Contrato de Transporte, que seguirá sometido a los preceptos de la siguiente Convención. No obstante, si el transportador acepta equipajes sin expedición del boletín o expidiendo boletín que no contenga los datos indicados en los apartados d., f., y h., el transportador no tendrá derecho a ampararse

en los preceptos de esta Convención que excluyen o limitan su responsabilidad.

Este artículo señala que únicamente los objetos menudos que custodia el pasajero son los únicos que no necesitan un talón de equipajes para ser transportados. Además establece que como constancia, tanto el porteador como el viajero individualmente, deberá tener un ejemplar del talón de equipaje con los 8 requisitos que el ordinal 3 que este mismo artículo obligue.

#### ARTICULO 5

1. **Todo transportador de mercancías tendrá derecho a solicitar del expedidor la confección y entrega de un título llamado “carta de porte aéreo”. Todo expedidor tendrá derecho a solicitar del transportador la aceptación de este documento.**
2. **No obstante la falta, la irregularidad o la pérdida de este título no afectan ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá sometido a los preceptos de la presente convención, bajo reserva de lo dispuesto por el artículo 9no**

Aquí dispone que el transportador tiene derecho a solicitar “carta de porte aérea” y de igual manera el expedidor tendrá el derecho de solicitar la aceptación del mismo por parte del transportador, además establece los casos en que el porteador no tendrá derecho a acogerse a los preceptos del Convenio que limitan o excluyen su responsabilidad.

#### ARTICULO 6

1. **la carta de porte aéreo será liberada por el expedido en tres ejemplares originales y entregada con la mercancía.**
2. **El primer ejemplar llevará la mención “para el transportador”, y será firmado por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la mención “para el destinatario” y será firmado por el expedidor y el transportador acompañara a la mercancía. El tercer ejemplar será firmado por el transportador y entregado por el expedidor previa aprobación de la mercancía.**
3. **La firma del transportador deberá ser puesta al momento de la aceptación de la mercancía.**
4. **La firma del transportador podrá ser substituida por estampilla. La del expedidor será impresa o substituida por estampilla.**
5. **Si el transportador libra la carta de porte aéreo a pedido del expedidor, se estimara, salvo prueba en contrario, que obra por cuenta del expedidor.**

- 3 -

Ofrece la flexibilidad de sustituir la firma del transportador, como la del expedidor como la estampilla. Obsérvese, a manera de comentario, que en el caso de la carta de porte aéreo se exige que sean tres ejemplares originales mas no es exigencia para el talón de equipaje , que sus dos ejemplares sean originales.

#### ARTICULO 7

El transportador de mercancías tiene derecho a solicitar que el expedidor libre cartas de porte aéreo diferentes cuando haya varios bultos.

Aquí no hay mayor explicación, parece mas una contradicción, ya que el transportista tiene el derecho de solicitar varias cartas de porte aéreo si le es necesario pero no obliga al expedidor a hacérselas.

#### ARTICULO 8

1. La carta de porte aéreo deberá contener los siguientes datos:
  - a) El lugar donde el documento sea otorgado y la fecha de otorgamiento.
  - b) Los puntos de salida y de destino.
  - c) Las paradas previstas, bajo reserva para el transportador de la facultad de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que la modificación pueda hacer perder al transporte su carácter de internacional.
  - d) El nombre y dirección del expedidor.
  - e) El nombre y dirección del primer transportador.
  - f) El nombre y dirección del destinatario si ha lugar.
  - g) La naturaleza de la mercancía.
  - h) El número, modo de embalaje, marcas particulares y numeración de los bultos.
  - i) El peso, la cantidad, el volumen o las dimensiones de la mercancía.
  - j) El estudio aparente de la mercancía y del embalaje.
  - k) El precio del transporte, si está estipulado, la fecha y el lugar de pago y la persona que deba pagar.
  - l) El precio de las mercancías, y eventualmente, el importe de los gastos, cuando el envío se haga contra reembolso.
  - m) El importe del valor declarado conforme al artículo 22, parágrafo segundo.
  - n) El número de ejemplares de la carta de porte aéreo.
  - o) Los documentos transmitidos al transportador para acompañar a la carta de porte aéreo.
  - p) el plazo para el transporte a indicación sumaria a la vía a seguir si han sido estipulados.
  - q) indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido por la siguiente Convención.

#### ARTICULO 9

Cuando el transportador acepta las mercancías sin carta de porte aéreo, o sin que ésta contenga los datos indicados por el artículo 8vo. En los apartados a. Al i. Inclusive, y q. No tendrá derecho a ampararse en los preceptos de esta Convención que excluyan o limiten su responsabilidad.

Aquí podemos ver los requisitos que debe contener la carta de porte aéreo de los cuales, según el artículo 9 del Convenio son imperativamente necesarios que estén claramente descritos para así valorar el límite de responsabilidad del transportador en los casos de daño, perjuicio o pérdida de la mercancía.

#### **ARTICULO 10**

1. El expedidor será responsable de la exactitud de los datos y declaraciones relativas a la mercancía por el inscrita en la carta de porte aéreo.
2. El expedidor incumbirá la responsabilidad por todo daño o perjuicio que sufran el transportador o cualquier otra persona a causa de sus datos y declaraciones irregulares, inexactos o deficientes.
3. El expedidor incumbirá la responsabilidad por todo daño o perjuicio que sufran el transportador o cualquier otra persona a causa de sus datos y declaraciones irregulares, inexactos o deficientes.

#### **ARTICULO 11**

1. La carta de porte aéreo dará fé, salvo prueba en lo contrario, de la conclusión del contrato, de la recepción de la mercancía y de las condiciones de transporte.
2. Los enunciados de la carta de porte aéreo relativos al peso, dimensiones de embalaje de la mercancía, así como, el número de bultos, haran fé, salvo prueba en lo contrario. Los relativos a la cantidad, al volumen y al estado de la mercancía solo harán prueba contra el transportador cuando la verificación se haya realizado en presencia del expedidor y se haya hecho constar en la carta de porte aéreo, o cuando se trate de enunciados relativos el estado de la mercancía

En estos artículos no hay mayor explicación, lo único relevante es que la carta de porte aéreo después que cumpla con los requisitos establecidos, servirá como medio de prueba para dirimir los límites de responsabilidad.

#### **ARTICULO 12**

1. El expedidor tendrá derecho, a condición de cumplir todas sus obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la mercancía, sea retirándola del aeródromo de partida o del destino, sea deteniéndola durante la ruta haya aterrizado, sea disponiendo su entrega en el lugar de destino

o durante la ruta a persona distinta del destinatario designado en la carta de porte aéreo, o sea solicitando su retorno al aeródromo de partida siempre que el ejercicio de tal derecho no ocasione perjuicios al transportador ni a otros exagerados y con la obligación de reembolsar los gastos que motiva.

2. En caso que la ejecución de las órdenes del expedidor se haga imposible, el transportador deberá notificarlo inmediatamente.
3. Si el transporte se conforma con las órdenes de disposición del expedidor, sin exigir la presentación del ejemplar correspondiente de la carta de porte aéreo, será responsable, salvo sea recurso contra el expedidor, del perjuicio que pueda originarse por ese hecho a la persona que o sea normalmente la carta de porte aéreo.
4. El derecho del expedidor cesará en el momento en que comienza el del destinatario, conforme al artículo 13. No obstante, si el destinatario rehúsa la carta de porte aéreo o la mercancía, o si no puede ser encontrado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

Este artículo establece cuales son las acciones a que el expedidor tiene derecho a ejercer sin producir ningún perjuicio tanto al transportista como a otro expedidor a sabiendas de que está obligado a resarcir los gastos que sus decisiones puedan generar.

También señala los casos en que el transportista puede ser considerado responsable por un daño o perjuicio de la mercancía, y por último, los derechos otorgados al expedidor, mencionado líneas arriba, cesarán cuando comiencen los del destinatario.

#### **ARTICULO 13**

1. Con excepción de los casos indicados en el artículo precedente, el destinatario a la llegada de la mercancía al punto de destino, tendrá derecho a exigir al transportador la entrega de la carta de porte aéreo y la de la mercancía, contra el pago del importe, indicadas en la carta de porte aéreo.
2. Salvo estipulación en contrario, el transportador debe notificar al destinatario de la llegada de la mercancía.

- 6 -

3. Cuando la pérdida de la mercancía sea reconocida por el transportador, o cuando pasados siete días desde que la mercancía debió llegar no hayan llegado, el destinatario podrá hacer valer contra el transportador los derechos resultantes del contrato de transporte.



#### ARTICULO 14

El expedidor y el destinatario podrán hacer valer todos los derechos que respectivamente les atribuyen los artículos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, ya sea que actúe en su propio interés o en interés ajeno, a condición de cumplir las obligaciones impuestas por el contrato.

#### ARTICULO 15

1. Los artículos 12, 13 y 14 no perjudicarán en nada a las relaciones entre el expedidor y el destinatario entre sí, ni a las relaciones de los terceros cuyos derechos provengan del transportador o del destinatario.
2. Toda cláusula que derogue lo estipulado en los artículos 12, 13 y 14, deberá ser inscrita en la carta de porte aéreo.

En estos artículos no hay mayor explicación, sólo tomar como dato importante que las cartas de porte aéreo son contratos civiles por cuanto hay acuerdo de voluntades, un bien protegido, por eso los artículos 12, 13 y 14 son flexibles en cuanto a las variantes de los requisitos que debe contener dicho documento para fijar el límite de responsabilidad, las cuales de ser distintas o haber una situación que derogue lo estipulado en los artículos arriba mencionados deberán estar inscritos en calidad de reserva en la carta de porte aéreo como constancia de tal circunstancia no regulada en este Convenio.

#### ARTICULO 16

1. El expedidor será obligado a suministrar los datos y a acompañar a la carta de porte aéreo los documentos que sean necesarios, antes de la entrega de la mercancía al destinatario, para el cumplimiento de las formalidades de aduana, de derechos de consumos o Policía. El expedidor será responsable con respecto al transportador de cuantos daños y perjuicios puedan resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de sus datos y documentos, salvo al caso de falta por parte del transportador o de sus representantes.

- 7 -

2. El transportador no está obligado a comprobar si esos datos o documentos son exactos o suficientes.

Este artículo obliga al expedidor presentar los documentos necesarios para cumplir con las formalidades de aduana, migración, etc., al destinatario antes de entregarles

la mercancía, para no incurrir en responsabilidad por cualquier daño o perjuicio de la misma, puesto que no se considera al transportista responsable de tal situación por no estar obligado a comprobar la veracidad ni la cantidad de los documentos antes mencionados.

Con los artículos del 17 hasta el 31 de este Convenio se regulan los límites de responsabilidad del transportista en los servicios de transporte de pasajeros, carga y equipaje.

Ahora bien, estudiaremos el contenido de dichos artículos por materia de la siguiente manera:

## **A. Transporte Aéreo Internacional de Pasajeros**

### **ARTICULO 17**

El transportador será responsable del daño causado por muerte heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por un viajero, cuando el accidente que ocasionó el daño ha sido producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque y desembarque.

### **ARTICULO 19**

El transportador será responsable del daño resultante de un retraso en el transporte aéreo de viajeros, equipajes o mercancías.

### **ARTICULO 21**

Cuando el transportador pruebe que la persona lesionada produjo el daño o contribuyó con él, el Tribunal podrá, conforme a los preceptos de su propia ley, descartar o atenuar la responsabilidad del transportador.

### **ARTICULO 22**

1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador con relación a cada viajero queda limitada a la cantidad de 125,000 francos. En caso que, según la ley del Tribunal competente, pueda ser fijada la indemnización en forma de renta, el capital de la renta no podrá exceder de ese límite. No obstante, mediante pacto especial con el transportador el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

- 8 -

### **ARTICULO 30**

1. En los casos de transporte regidos por la definición del tercer párrafo del artículo 1o. que tengan que ser ejecutados por diversos transportadores sucesivos, cada transportador que acepte viajeros, equipajes o mercancía, quedará sometido a los preceptos de esta Convención, estimándose que es una de las partes contratantes en el contrato de transporte, en tanto dicho contrato se refiere a la parte de transporte efectuada con su intervención.

2. En tales casos, el viajero y sus derechohabientes, sólo podrán dirigir contra el transportador que haya efectuado el transporte durante el cual se haya producido el accidente o el retraso, salvo pacto expreso por el cual el primer transportador haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

En el artículo 22, vemos que la responsabilidad del transportador va de una simple lesión corporal hasta la muerte de un viajero o el perjuicio causado al mismo por retraso, ya sea a bordo de la nave, durante el embarque o el desembarque, a menos que el viajero perjudicado se le compruebe dolo (la intención de producir el daño o perjuicio) por su parte, los tribunales tienen la facultad para eximir o atenuar dependiendo del caso la responsabilidad del transportador.

Por su parte, el ordinal 1º del artículo 22, establece la cuantía del resarcimiento económico por parte del transportador cuyo límite es de 125 mil francos salvo acuerdo en contrario.

En los casos que establece el párrafo 3º del artículo 1º, sólo podrán actuar contra el transportador que produjo el daño, o en su defecto el transportador que de manera expresa asuma la responsabilidad.

Y en lo referente a las situaciones producidas por el transporte combinado, las disposiciones de este convenio sólo serán aplicables al transporte aéreo.

## **B. Transporte Aéreo Internacional de Equipaje y Carga**

### **ARTICULO 18**

1. El transportador será responsable del daño causado por destrucción, pérdida ó avería de equipajes registrados o mercancías, **cuando** el acontecimiento que ocasionó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

- 9 -

2. El transporte aéreo, a los efectos del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en su aeródromo o a bordo de una aeronave o en lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.
3. El período del transporte aéreo no comprenderá ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. No obstante, cuando alguno de esos trasportes haya sido efectuado en

ejecución de un contrato de transporte aéreo atendiendo a la carga, la entrega o al trasbordo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños que se produzcan han sido causados durante el transporte aéreo.

#### ARTICULO 20

1. El transportador no será responsable si prueba que él y sus representantes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarlas.
2. En los transportes de mercancías y equipajes, el transportador no será responsable, cuando pruebe que el daño provino de una falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación y que, en todas las ordenes, él y sus representantes adoptaron las medidas necesarias para evitar el daño.

#### ARTICULO 22

...2. En el transporte de equipaje registrado y de mercancías, la responsabilidad del transportador queda limitada a la cantidad de 250 francos por kilogramo, salvo declaración especial de Interés en la entrega hecha por el expedidor en el momento de la entrega de los bultos al transportador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En tal caso el transportador estará obligado a pagar hasta la cantidad declarada, salvo que pruebe que tal cantidad es superior a Interés real del expedidor en la entrega.

3. En lo relativo a los objetos cuya custodia conserva el viajero, la responsabilidad del transportador está limitada a 5,000 francos por viajero.

#### ARTICULO 26

1. El recibo de equipajes y mercancías, sin protocolo por el destinatario, constituirá presunción, salvo prueba en contrario de que las mercancías fueron entregadas en buen estado y conforme al título de transporte.
2. En caso de avería, el destinatario deberá dirigir al transportador su protesta, inmediatamente después de descubierta la avería y, lo más tarde dentro de un plazo de tres días para los equipajes y de siete para las mercancías a partir de la fecha de recepción. En caso de retardo, la protesta deberá ser, a más tardar, dentro de los catorce días siguientes a la fecha en que el equipaje o la mercancía deberán ser puestos a disposición del destinatario.

- 10 -

3. Toda protesta deberá formularse por reserva inscrita en el título de transporte o mediante escrito expedido en el lapso provisto para dicha protesta.
4. A falta de protesta dentro de los plazos previstos, todas las acciones contra el transportador serán inadmisibles, salvo el caso de fraude cometido por el mismo.

### ARTICULO 30

1. En los casos de transporte regidos por la definición del tercer párrafo del artículo 1o. que tengan que ser ejecutados por diversos transportadores sucesivos, cada transportador que acepte viajeros, equipajes o mercancía, quedará sometido a los preceptos de esta Convención, estimándose que es una de las partes contratantes en el contrato de transporte, en tanto dicho contrato se refiere a la parte de transporte efectuada con su intervención. . .
3. Cuando se trate de equipajes o de mercancías, el expedidor podrá recurrir contra el primer transportador y el destinatario con derecho a entrega de lo transportado contra el último, pudiendo además uno y otro ir contra el transportador que haya efectuado el transporte en cuyo curso haya ocurrido la destrucción, pérdida, avería o retardo. Dichos transportadores serán solidariamente responsables respecto al expedidor y al destinatario.

En esta materia, el transportador asume la responsabilidad por la destrucción, pérdida o avería sólo de los equipajes registrados o mercancías, que resulten dentro del periodo que se ejecute el transporte aéreo, que a diferencia del artículo 17 especifica que se acoge a esta norma inclusive hasta el desembarque dentro de un aeropuerto de igual forma excluye como parte del periodo del transporte aéreo cualquier otro medio de transporte utilizado inevitablemente para movilizar la mercancía o equipaje independientemente de que haya sido establecido por escrito en el contrato de transporte.

También exime de responsabilidad al transportador en los casos en que el perjuicio haya sido producto de las acciones de un representante suyo en el ejercicio de sus funciones.

Por otra parte, se establece el limite de responsabilidad en francos, a menos que el expedidor a la hora de entregar los bultos al transportador haya emitido una “declaración especial de interés” y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual, en donde el transportador esta obligado a pagar la cantidad declarada.

Por otra parte, establecen un documento al cual llaman “protesta” la cual estará representada por medio de una reserva en el título de transporte o en un documento adjunto estableciendo los plazos y términos en que este debe ser

presentado para que en casos de que se inicie un proceso sea una prueba admisible.

### **C. Otras Disposiciones**

El artículo 28 dispone donde debe ser interpuesta la acción de responsabilidad salvo se encuentre expreso en el título de transporte que en caso de un conflicto se ventilará en un país determinado entre las partes el cual puede no estar en este Convenio. Es nuestra opinión, que si el Convenio no lo prohíbe taxativamente, le corresponde al estado escogido por las partes para resolver dicho conflicto de tráfico externo, si sus leyes le conceden la competencia para el mismo de lo contrario deberá remitir el caso que según el Convenio sea el adecuado.

El artículo 23 nos señala una nulidad relativa en cuanto al contrato de transporte si existe una cláusula que intente eximir de responsabilidad o fijar un límite inferior al establecido en el Convenio al transportista, en su defecto el contrato seguirá vigente pero sin tomar en cuenta dicha cláusula.

En el caso del artículo 25 establece que no podrán acogerse a los preceptos del Convenio tanto el transportista como su representante al comprobarse que el perjuicio causado tiene un fondo doloso aunque siga ejerciendo sus funciones.

En lo concerniente a la caducidad de la acción de responsabilidad, el artículo 29 le concede al demandante un plazo de dos años a partir del momento en que sucedió el daño estableciendo a quien le corresponde calcular el modo de plazo será el Tribunal competente.

- 12 -

El artículo 34 exime de la aplicación de este Convenio al Transporte Aéreo de carácter Internacional que no esté explotando la navegación aérea per ce.

## **II. ANÁLISIS COMPARATIVO DEL CONVENIO DE VARSOVIA DE 1929 Y TODOS LOS PROTOCOLOS QUE LA MODIFICAN.**

Hacemos constar, que básicamente todas las modificaciones que presentan los protocolos son de semántica, es decir, más que en su fondo, en su forma, suponemos que para una mejor interpretación en la aplicación de las mismas, aunque en el caso de los Protocolos Adicionales No1, No.2, No.3 y No.4, no han sido ratificados por todos los Estados Contratantes por consiguiente, no están vigentes dentro de la aplicación del Convenio de Varsovia de 1929.

### **A. Protocolo de La Haya de 1955:**

Con este protocolo se consiguió aumentar los límites de responsabilidad al doble, en su artículo 3, se simplifican los requisitos en cuanto a la información que debe estar inserta tanto en el “billete de pasaje” como al boletín de equipaje que ahora se denomina “talón de equipajes”, a tres, que son: a)El punto de partida y destino; b)La indicación de una de escalas, en el caso de ser previstas una o varias en el territorio de otro Estado que no sean las del punto de partida o destino y c)Un aviso indicando que si el destino se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte “puede”, (entiéndase no como única opción), ser regulado por el Convenio de Varsovia de 1929, a sabiendas que en la mayoría de los casos limita la responsabilidad del transportista contra perjuicios ya sea de pasajeros o equipaje o mercancía. También se establece que tanto el billete de pasaje como el Talón de equipaje surten como medio de prueba fehaciente de la celebración del contrato de transporte, en casos de acciones de responsabilidad.

Al referirnos al artículo 6, se aclara que la aceptación de la mercancía se tomará como tal al momento que el transportista firma la carta de porte aéreo “antes del embarque de la mercancía a bordo de la aeronave”. Con respecto a los requisitos de Carta de Porte Aéreo, se

eliminan todos los que originalmente integraban el artículo 8, por los mismos que se exigen para el billete de pasaje y el talón de equipaje.

El artículo 15, sufre otra modificación, al añadirle un tercer ordinal, el cual establece que este convenio no impide que una Carta de Porte Aéreo sea negociable.

En cuanto a la nulidad relativa que trata el artículo 23, no se considerará nula las cláusulas que tiendan a eximir o aminorar los límites de responsabilidad del transportista, cuando sean aplicadas a cláusulas referentes a “pérdidas o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de la mercancía transportada.”

Por otro lado, se agrega el artículo 25<sup>a</sup>, el cual le ofrece la oportunidad al dependiente del transportista en caso de una acción de responsabilidad en su contra, ampararse a los límites de responsabilidad del Convenio.

En lo referente a la Protesta, se aumenta de 14 a 21 días el plazo contando desde el día que el equipaje o la mercancía hayan sido puestas a disposición del destinatario.

## **B. Protocolo de Guatemala de 1971:**

Nuevamente se consideró que las normas del Convenio de Varsovia de 1929 se estaban quedando atrás y se adoptó este Protocolo y se suscitaron los siguientes cambios de fondo:

- 14 -

El artículo 3, se suprime por completo y se elimina el término “Billete de Pasaje” por documento de transporte individual o colectivo, o en su defecto cualquier medio en que conste los dos primeros requisitos



establecidos para el extinto billete de pasaje, los cuales también serán aplicables al talón de equipaje, ya que se eliminó el tercer requisito al introducir en este protocolo que el incumplimiento de los requisitos no afectará la validez del contrato de transporte pero que de igual manera quedará sujeto a las reglas de este Convenio inclusive las relacionadas con los límites de responsabilidad.

También, en este protocolo se añaden cláusulas de exclusión de responsabilidad del transportista por cuanto la causa de la muerte o lesión del viajero sea por su propio estado de salud y no por culpa del transportista. Con respecto al equipaje sucedieron dos cambios: a) el transportista no será responsable por el daño al equipaje o mercancía cuando el mismo se deba exclusivamente a la naturaleza del propio equipaje o mercancía; y b) se considera “equipaje” tanto al equipaje facturado como a los objetos que lleve el pasajero en su custodia.

En el artículo 21, se le concede al derechohabiente de algún pasajero lesionado o fallecido, la potestad para reclamar indemnización.

El artículo 22, se suprime nuevamente en este caso, y establece que:

- \* El límite de responsabilidad en el transporte de pasajeros será de un millón quinientos mil (1,500,000) francos por conjunto de reclamaciones en casos de muerte o lesiones.
- \* Si se trata de un retraso, se limita a 62,500 francos.
- \* En cuanto al equipaje, el límite es de 15,000 francos por pasajero.
- \* La mercancía mantiene el mismo sistema.

- 15 -

Como podemos observar, cambió el régimen de responsabilidad amplia a uno de responsabilidad estricta, por cuanto que se redujo por decirlo de algún modo, las sumas para las indemnizaciones para beneficio del transportista, ya que al dividir las situaciones como por

ejemplo, la de muerte o lesiones, (que son escasas, a menos que se colapse la aeronave), cubren una cantidad inferior la original ya modificada si la dividimos entre mas de 5 reclamos, ya que con este protocolo la cantidad se calcula colectivamente. Por otro lado , en los casos de retraso que son los más comunes se establece un límite específico, en cuanto al transporte de equipaje, pues lo separan del de la mercancía y le exige un límite aparte.

Al artículo 28, se le añadió una cláusula que le concede al pasajero reclamante, el poder interponer la acción de responsabilidad contra el transportista en el Estado donde el primero tenga su domicilio o su residencia permanente. Cabe señalar que, esta cláusula ha tenido un insuficiente número de ratificaciones por lo que hasta el momento no se encuentra en vigencia.

**C. Protocolos Adicionales de Montreal No.1, No.2, No.3 y No.4 de 1975:**

Los primeros tres protocolos adicionales, básicamente modificaban el artículo 22. No obstante lo anterior, la finalidad principal era reemplazar la moneda de los límites de responsabilidad que estaban expresado en francos por su valor en oro, por los “Derechos Especiales de Giro”, la cual no es mas que una unidad de cuenta monetaria definida por el Fondo Monetario Internacional. Por otra parte }, en virtud del artículo 7, el Protocolo de Montreal No.3, incorporó de forma total el Protocolo de Guatemala de 1971 en un nuevo instrumento, de modo tal que se aplique independientemente de la entrada en vigencia del Protocolo de Guatemala.

- 16 -

Sin embargo, el Protocolo Adicional No.4, presenta una característica fundamental al introducir el principio de “responsabilidad objetiva del transportista” en relación a las mercancías, con excepciones limitadas, esto quiere decir, que el

transportista es responsable de los daños independientemente de la culpa. También en lo referente al concepto monetario con que se fija los límites de responsabilidad, le da la opción a los estados que no pertenezcan al fondo Monetario Internacional, la oportunidad de acogerse al sistema anterior (francos oro).

**D. Proyecto del Nuevo Convenio Para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional del 28 de mayo de 1999:**

Este proyecto de convenio se basa concretamente en el Convenio de Varsovia original de 1929 y conserva la estructura del formato para que la aviación continúe beneficiándose de 60 años de precedentes jurídicos, mientras se ha modernizado ciertas reglas concernientes al régimen y los límites de responsabilidad, requisitos de documentos de transporte, entre otras características importantes, procurando un alto grado de continuidad, ya que pretende adaptar el régimen de responsabilidad de los transportistas aéreos a las necesidades del entorno real en la actualidad de la actividad del transporte aéreo como por ejemplo, incorpora las disposiciones del Protocolo Adicional No.4 de Montreal, permitiendo el uso de Cartas de Porte Aéreo electrónicas para los envíos de carga aérea.

Por otra parte, más concretamente, podemos señalar como la característica más importante de este proyecto de convenio es la eliminación de límites obsoletos referentes a la responsabilidad del transportista aéreo, los cuales comprenden las lesiones o muerte

- 17 -

accidental de pasajeros, permitiendo al pasajero o a la persona facultada para actuar en su nombre, podrá tener un resarcimiento económico por los daños sufridos, eso sí, debidamente comprobados. Se establece que para los daños hasta la cuantía de 100,000 Derechos

Especiales de Giro (aprox.\$140,000.00), la responsabilidad del transportista aéreo se basa en el principio de estricta responsabilidad mencionado líneas arriba. Por encima de este paso financiero, en segunda instancia, se aplicará en régimen de responsabilidad basada en la falta, sin límites numéricos. Sin embargo, en ambas instancias, sólo se recuperan los daños compensatorios, es decir, los daños realmente sufridos cuya extensión deberá ser demostrada por el reclamante.

Podemos decir entonces, que la reorganización del sistema de responsabilidad en mención modifica considerablemente la posición jurídica del reclamante y responde a las preocupaciones de proporcionar la protección adecuada al usuario del transporte aéreo, que a diferencia de las reglas actuales, la compensación completa no depende del requisito de que el reclamante demuestre una “Conducta intencional o temeraria” del transportista. Además el transportista conserva el derecho de actuar contra una tercera parte responsable, independientemente de su propia responsabilidad estricta respecto al pasajero en primer instancia.

En lo que a Responsabilidad por equipaje y carga facturado, se aplica el principio de responsabilidad estricta pero con limitaciones, ya que a diferencia de las actuales, la responsabilidad del transportista no quedará determinada por el peso del artículo, sino por un límite por pasajero. Esto permite que tanto el expedidor como el pasajero presentar una declaración especial de valor para equipaje y carga, según lo establece el artículo 22, ordinal 2º del Convenio de Varsovia.

- 18 -

## B I B L I O G R A F I A

- 1. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional. Firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.**

2. **Protocolo Firmado en La Haya el 28 de septiembre de 1955, que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional. Firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929. Documento 7632. OACI.**
  3. **Protocolo Firmado en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971.**
  4. **Protocolo Adicional No.1 Firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975 que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional. Firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929. Documento 9145. OACI.**
  5. **Protocolo Adicional No.2 Firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975 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 Protocolo Firmado en La Haya el 28 de septiembre de 1955. Documento 9146. OACI**
  6. **Protocolo Adicional No.3 Firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975 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 Firmado en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y por el Protocolo Firmado en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971. Documento 9147. OACI**
  7. **Protocolo Adicional No.4 Firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975 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 Firmado en La Haya el 28 de septiembre de 1955. Documento 9148. OACI**
- 19 -
8. **Acta Final de la Conferencia Internacional del Derecho Aeronáutico Celebrada bajo el patrocinio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Firmada en Montreal el 28 de mayo de 1999.**
  9. **Propuesta del nuevo Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo**

**Internacional. Firmada en Montreal el 28 de mayo de 1999. Documento 9740. OACI.**

- 20 -

**I N D I C E**

Introducción..... i

I. Estudio de las normas del Convenio de Varsovia de 1929 Relacionadas al Transporte Internacional de Pasajeros, Carga y Correo.....	1
A. Transporte Aéreo Internacional de Pasajeros.....	8
B. Transporte Aéreo Internacional de Equipaje y Carga.....	9
II. Análisis Comparativo del Convenio d Varsovia de 1929 y Todos los Protocolos que la modifican.....	13
A. Protocolo de la Haya de 1955.....	13
B. Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971.....	14
C. Protocolos Adicionales de Montreal de 1975 No.1, No.2, No.3 y No.4.....	16
D. Proyecto del Nuevo Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional del 28 de Mayo de 1999.....	17
III. Bibliografía.....	19