

Santiago, septiembre 30 de 2009.

DE VARSOVIA A MONTREAL



SISTEMA DE VARSOVIA

- Convenio de Varsovia de 1929.
- Protocolo de La Haya de 1955.
- Protocolo de Guadalajara de 1961.
- Acuerdo de Montreal de 1966.
- Protocolo de Guatemala de 1971.
- Protocolos de Montreal de 1975
Nos. 1, 2, 3 y 4.

CONVENIO DE MONTREAL DE 1999

Objetivo del CM99: un régimen internacional de responsabilidad civil común por los daños causados por un transportista aéreo en el marco de una transporte de pasajeros o de carga.

Normativa en Chile

Para vuelos internacionales:

<i>Contratos hasta el 18/05/09</i>	<i>Contratos desde el 19/05/09</i>
<ul style="list-style-type: none">➤ Convenio de Varsovia.➤ Protocolo de La Haya.➤ Protocolos de Montreal de 1975 Nos. 1, 2 y 4.	El Convenio de Montreal de 1999.

Para vuelos nacionales: el Código Aeronáutico.

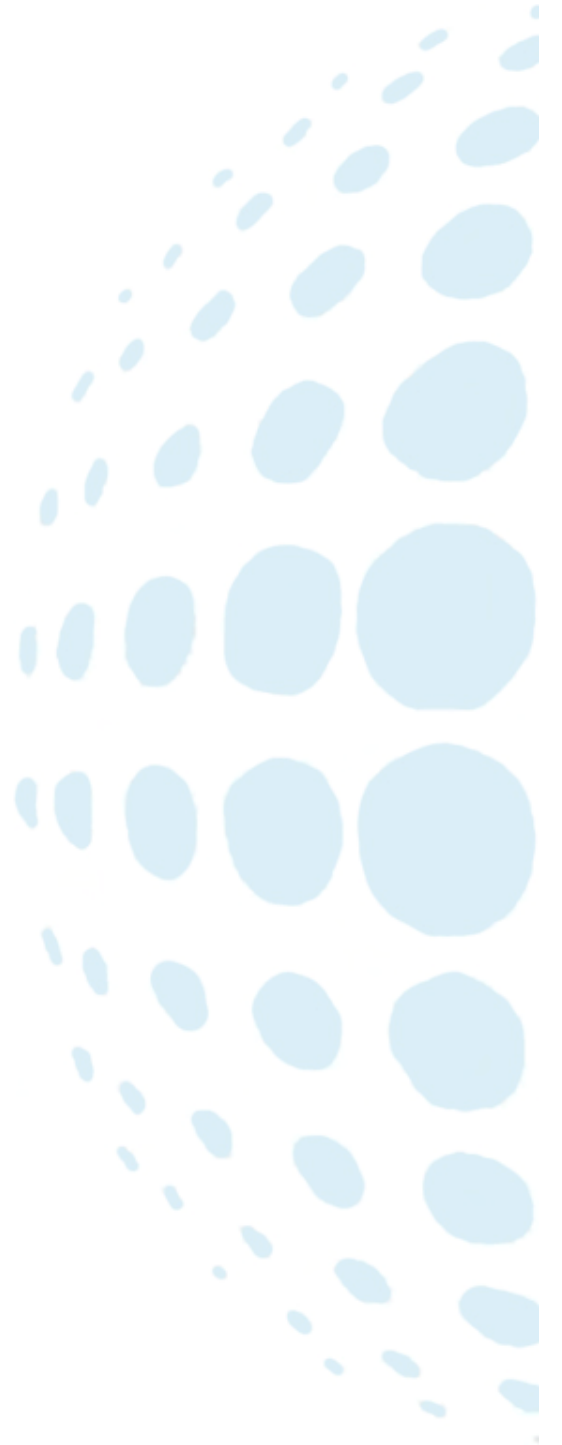
¿Es posible aplicar el Código Aeronáutico a vuelos internacionales? Sí, subsidiariamente (protestas).

Convenio de Montreal de 1999

- Permite la guía aérea electrónica.
- Introduce elementos “*objetivos*” al régimen de responsabilidad.
- Reglamenta al transportista “*contractual*” versus el “*efectivo*”.

CONCEPTOS PREVIOS:

- Hechos dañinos tipificados.
- Responsabilidad objetiva.
- Responsabilidad subjetiva.
- Presunción de culpa.
- Carga de la prueba.
- Límite de responsabilidad civil.



HECHOS DAÑINOS TIPIFICADOS

- **Dstrucción.**
- **Avería.**
- **Pérdida:** extravío total, extravío parcial, y merma o faltante (implicancias en protesta y cálculo del límite de responsabilidad).
- **Retraso.**

Consecuencia: todo daño distinto a la carga, no es regulado por la normativa aeronáutica. Ejemplo clásico: inejecución del transporte.

RESPONSABILIDAD SUBJETIVA VS. OBJETIVA

Responsabilidad subjetiva: *Basada en el acto intencional o negligente del transportista.*

Responsabilidad objetiva: *Basada sólo en la relación de causalidad entre el hecho y el daño, sin atender a si hubo intencionalidad o negligencia.*

PRESUNCION DE CULPA Y CARGA DE LA PRUEBA.

Presunción de culpa: La ley presume que el daño fue por la intención o negligencia del transportista.

La carga de la prueba:

- Es la que recae sobre el transportista para desvirtuar una presunción de culpa.
- Es la que recae sobre el afectado para acreditar que el daño fue por la intención o negligencia del transportista.

Límite de responsabilidad civil (Art. 22):

- Es un derecho del transportista.
- Ascende a 17 Derechos Especiales de Giro (DEG) por kilogramo.
- Su cálculo varía ante daños parciales a la carga.

No opera en tres casos:

- Cuando el transportista queda liberado de pagar incluso el límite de responsabilidad.
- Cuando el daño es producto del actuar *“intencional”* o *“temerario”* del transportista.
- Cuando existe una declaración especial de valor y pago de tarifa suplementaria.

SISTEMA DE VARSOVIA



RESPONSABILIDAD
SUBJETIVA

- NO SE PRESUME LA CULPA.
- SOBRE EL AFECTADO RECAE LA CARGA DE PROBAR EL ACTO INTENCIONAL O TEMERARIO DEL TRANSPORTISTA.

LIMITE DE RESPONSABILIDAD: 17 DEG POR KG

RESPONSABILIDAD
SUBJETIVA



- SÍ SE PRESUME LA CULPA.
- SOBRE EL TRANSPORTISTA RECAE LA CARGA DE PROBAR QUE ADOPTO *“TODAS LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA EVITAR EL DAÑO O QUE LE FUE IMPOSIBLE ADOPTARLAS”*.

CONVENIO DE MONTREAL: RETRASO



RESPONSABILIDAD
SUBJETIVA

- NO SE PRESUME LA CULPA.
- SOBRE EL AFECTADO RECAE LA CARGA DE PROBAR EL ACTO INTENCIONAL O TEMERARIO DEL TRANSPORTISTA.

LIMITE DE RESPONSABILIDAD: 17 DEG POR KG

RESPONSABILIDAD
SUBJETIVA



- SÍ SE PRESUME LA CULPA.
- SOBRE EL TRANSPORTISTA RECAE LA CARGA DE PROBAR QUE ADOPTO *“TODAS LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA EVITAR EL DAÑO O QUE LE FUE IMPOSIBLE ADOPTARLAS”*.



RESPONSABILIDAD
SUBJETIVA

- NO SE PRESUME LA CULPA.
- SOBRE EL AFECTADO RECAE LA CARGA DE PROBAR EL ACTO INTENCIONAL O TEMERARIO DEL TRANSPORTISTA

LIMITE DE RESPONSABILIDAD: 17 DEG POR KG

RESPONSABILIDAD
SEMI - OBJETIVA



- A) Art. 18 N°1: *“El transportista es responsable... .. por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo”.*
- B) Sin embargo, el transportista no será responsable si prueba que el daño se debió a (Arts. 18 N°2 y 20):
- Naturaleza, defecto o vicio propio de la carga.
 - Embalaje defectuoso.
 - Guerra o conflicto armado.
 - Acto de autoridad pública.
 - Culpa del cargador o consignatario.

ACTO TEMERARIO

El Art. 22 N°5 de CM99: límite no se aplicará *“si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión... ..con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño...”*.

Sobre el afectado recae el peso de probar dos elementos:

- Una imprudencia grave o excesiva, no un descuido o falta de diligencia común.
- El conocimiento de que probablemente se causaría el daño.

DECLARACION ESPECIAL DE VALOR (DEV)

Cargador y transportista acuerdan, mediante el pago de una tasa suplementaria, que las mercancías tienen determinado valor, el que se pagará ante el evento de un daño.

Interpretación de tribunales: AWB valorada = DEV.

- No se atiende a si hay pago de una tasa suplementaria.
- No se atiende a que no es una declaración “*especial*” (valor aduana).
- No se distinguen entre HAWB y MAWB.

LA PROTESTA

Es un requisito de admisibilidad de cualquier reclamo.

Documento escrito por el cual el cargador o destinatario, dentro de cierto plazo, pone en conocimiento del transportista que las mercancías:

- Presentan “*averías*”.
- O fueron entregadas con “*retrazo*”.

No procede: destrucción, extravío total y extravío parcial.

¿Mermas o faltantes? CM99 no lo exige, pero sí el artículo 153 del Código Aeronáutico.

LA PROTESTA

Consejos prácticos:

- La debe formular el cargador o el “consignatario”: no el agente de aduana ni el liquidador de seguros.
- El plazo se cuenta desde que el consignatario recibe la carga (7 días para averías, 14 días para retrasos).
- Se formula al “transportista aéreo”.
- No vale como protesta observaciones sobre el aspecto externo de la carga. Se debe informar en qué consistió específicamente la “avería” o el “faltante”.
- De recibir alguna protesta un agente de carga, debe redirigirla de inmediato al transportista aéreo.

TRANSPORTISTAS “CONTRACTUAL” Y “EFECTIVO”.

T. “*contractual*”: el que celebra el contrato de transporte.

T. “*efectivo*”: el que ejecuta todo o parte del traslado.

Reglas:

- Existe una especie de responsabilidad “*solidaria*”.
- Obligaciones especiales, renunciaciones de derechos, o DEV, asumidas por el TC, no afectarán al TE, salvo que éste acepte.
- Protestas son válidas en contra de cualquiera de ellos.
- Acción judicial podrá dirigirse en contra de cualquiera de ellos. Si se ejerce en contra de uno, éste tendrá derecho “*a traer al juicio*” al otro transportista.

(Problemas: falta de procedimiento y el plazo de 2 años).

¿LOS AGENTES DE CARGA SON T. “CONTRACTUALES”?

Sí:

- Los AC “celebran” el contrato de transporte.
- Pueden emitir un HAWB.

No: son sólo “mandatarios” encargados de la logística.

Importancia:

- Aplicabilidad o inaplicabilidad del CM99 (y del CV).
- De estimarse aplicable, rige responsabilidad “solidaria” con el transportista efectivo, y las protestas al TC serán válidas.

DEFENSAS ANTE UN RECLAMO O DEMANDA

- Falta de protesta o invalidez de la misma.
- Agente de carga es sólo un mandatario, y no un transportista.
- Oferta de ceder la acción en contra del transportista efectivo (sin en MAWB el destinatario es el agente de carga).
- En subsidio, límite de responsabilidad.

DEFENSAS ANTE UN RECLAMO O DEMANDA

Consejos prácticos:

- Acuerdo con transportista efectivo sobre el pago. Si no, juicio.
- Procurar que demanda de cliente deje espacio para demandar a transportista efectivo antes de los 2 años.
- Tener presente la CAD 1 09 015: Cláusula para Agente de Carga internacional y/o Freight Forwarder adicional a Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil Profesional, Código POL 1 09 014.

CONCLUSIONES SOBRE EL CM99:

1. Autoriza la guía aérea electrónica.
2. Mantiene un sistema de responsabilidad civil limitada muy similar al Convenio de Varsovia.
3. Su diferencia es la fase semi – objetiva en caso de destrucción, pérdida o avería de la carga, pero no representa una innovación mayor.
4. Reglamenta la responsabilidad del transportista efectivo versus el transportista “*contractual*”, concepto que podría ser aplicado a los agentes de carga.

GRACIAS

