

INFORME DE LA ASESORIA JURÍDICA SOBRE EL CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Este Convenio, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999, ratificado por España el 4 de junio de 2002, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 122, correspondiente al 20 de mayo de 2004, y que entrará en vigor en nuestro país el 28 de junio de 2004 (en adelante Convenio M), ha sustituido a los Convenios de Varsovia / La Haya / Montreal núm. 4 (en adelante los Convenios VHM).

El régimen que establece dicho nuevo Convenio para el transporte aéreo internacional de viajeros, equipajes y mercancías no varía sustancialmente del hasta ahora vigente a tenor de los Convenios VHM, excepto en algunos extremos de los que voy a detallar a continuación los que mas pueden interesar a los transitarios:

1.- Títulos de transporte

Con arreglo a los Convenios VHM (artículo 5,2) para que se pudiese sustituir la carta de porte aéreo por cualquier otro medio que dejara constancia del transporte a efectuar se requería el consentimiento del expedidor. El Convenio M (artículo 4,2), ha suprimido este requisito.

2.- Documento relativo a la naturaleza de la carga

El Convenio M (artículo 6) establece que podrá exigirse al expedidor, si es necesario para cumplir con las formalidades de aduanas, policía y otras autoridades públicas similares, que entregue un documento indicando la naturaleza de la carga, y que esta disposición no crea para el transportista ningún deber, obligación ni responsabilidad resultante de lo anterior. Los Convenios VHM no contemplaban esta posibilidad.

Lo que si contemplaban los Convenios VHM (artículo 16) y sigue contemplándolo el Convenio M (artículo 16), es la obligación del expedidor de proporcionar la información y los documentos que sean necesarios para cumplir con las formalidades de aduanas, policía y cualquier otra autoridad pública antes de la entrega de la carga al destinatario, haciéndole responsable ante el transportista de todos los daños que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dicha información o documentación, salvo que ello se deba a culpa del transportista, sus dependientes o agentes que, no obstante, no estarán obligados a examinar si dicha información o los documentos son exactos o suficientes.

La conjunción de estos preceptos, unida a que la obligación de suministrar información sobre la carga ya no se limita, como en los Convenios VHM, a la relativa a las formalidades de aduanas, consumos o policía, si no que el Convenio M la extiende a cualesquiera otras autoridades públicas, puede ser útil para obtener de los expedidores la información requerida, en su caso, por las normas de seguridad aérea y para hacerles, en su caso, responsables de dicha información.

3.- Transporte aéreo

Los Convenios VHM señalaban (artículo 18,4) que el transporte aéreo comprendía el período durante el cual las mercancías se hallasen bajo la custodia del transportista, “sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo”. El Convenio M (artículo 18,4) ha suprimido la frase entre comillas de manera que el período de transporte aéreo se inicia a partir del momento en que la carga se encuentra bajo la custodia del transportista, sin ningún otro condicionamiento.

Asimismo, en relación con el período de transporte aéreo el Convenio M incluye una novedad cual es la de que cuando un transportista, sin el consentimiento del expedidor, reemplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por cualquier otro modo de transporte, el transporte efectuado por este otro modo se considerará comprendido en el período de transporte aéreo (artículo 18,4) . Con ello se pretende acabar con la inseguridad jurídica que se producía en aquellos casos en que, haciéndose constar en la carta de porte aéreo que el transporte se iniciaba en un determinado aeropuerto, en realidad comenzaba en otro diferente, muchas veces a cientos de kilómetros de distancia, que la mercancía tenía que recorrer por carretera o ferrocarril, suscitándose los consiguientes problemas acerca del régimen aplicable a la mercancía si esta se perdía o dañaba en el curso de dichos transportes terrestres.

4.- Límites de responsabilidad respecto a la destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías

No hay variación alguna entre los Convenios VHM (artículo 22,2 b) y el Convenio M (artículo 22,3) en cuanto al montante de los límites de responsabilidad, continuando limitada la responsabilidad de los transportistas aéreos de mercancías a 17 derechos especiales de giro del Fondo Monetario Internacional por kilogramo, salvo declaración de valor y pago de una prima suplementaria, si hay lugar a ello.

Las únicas novedades en punto a dichos límites son: i) que el límite de responsabilidad deberá ser revisado cada cinco años, en relación a un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, con arreglo al procedimiento que se detalla (artículo 25 del Convenio M); ii) que si bien ha desaparecido la declaración que hacían los Convenios VHM (artículo 25 A,2) de que los límites de responsabilidad constituían un máximo que sería infranqueable cualesquiera que fuesen las circunstancias que hubiesen dado origen a dicha responsabilidad, ahora el Convenio M dice (artículo 29) que en ninguna de las acciones de indemnización por daños se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria, lo cual equivale a impedir, a mi juicio, que puedan otorgarse indemnizaciones mas allá de los límites de responsabilidad establecidos en base, por ejemplo, a la negligencia grave como ocurre en otros modos de transporte (carretera y ferrocarril); iii) que el transportista podrá pactar límites de responsabilidad más elevados o incluso suprimirlos, respondiendo en este caso por la totalidad del valor de la mercancía (artículo 25); y iv) que se ha suprimido la posibilidad prevista en los Convenios VHM (artículo 23.2) de consignar en el contrato cláusulas referentes a la exoneración de responsabilidad del transportista en casos de pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías, aunque a mi juicio la consignación de cláusulas de este género sigue siendo, en principio, válida pese al silencio del nuevo Convenio.

5.- Arbitraje

Los Convenios VHM solo contenían una breve referencia a la posibilidad de que fueran admitidas las cláusulas de arbitraje (artículo 32). El nuevo Convenio M efectúa un desarrollo mucho mas completo de la materia, haciendo especial hincapié en que el arbitro o el tribunal arbitral deberán aplicar las disposiciones del Convenio.

6.- Plazo para las acciones

Los Convenios VHM señalaban que la acción de responsabilidad debería intentarse, bajo pena de caducidad, dentro del plazo de dos años a partir de la llegada a su destino de la aeronave, o del día en que hubiera debido llegar, o de la detención del transporte (artículo 29). El Convenio M, manteniendo el mismo plazo de dos años y la forma de computarlo, ha variado la redacción sustituyendo la expresión “bajo pena de caducidad” por la de “el derecho a indemnización se extinguirá”. No obstante, como la expresión “extinción del derecho” es mas propia de la caducidad que de la prescripción, sigo entendiendo que pese a la diferente redacción seguimos estando ante un plazo de caducidad y no de prescripción.

La diferencia mas importante que hay entre un plazo de prescripción y uno de caducidad, es que el de prescripción puede interrumpirse, volviendo a correr de nuevo, o suspenderse, volviendo a correr por el resto del plazo que quede por transcurrir, lo que no es posible en los plazos de caducidad que no admiten interrupción ni suspensión.

7.- Transportista contractual-transportista de hecho

La introducción de la figura del transportista contractual constituye, a mi parecer, la principal innovación que aporta el nuevo Convenio M (artículos 39 al 48). Transportistas contractuales serán, por regla general, los consolidadores de mercancías y quienes aun sin serlo entreguen a sus clientes conocimientos “houses”, y transportistas de hecho los que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual (que se presumirá concedida, salvo pacto en contrario), realicen todo o parte del transporte pero sin ser con respecto a dicha parte del transporte un transportista sucesivo en el sentido del Convenio, que no es otro que el de aplicarse aquellos transportistas que hayan de actuar unos después de los otros, es decir sucesivamente.

El transportista contractual se halla sometido a las disposiciones del Convenio, como cualquier transportista, por todo el transporte y el transportista de hecho, como es lógico, solo con respecto al transporte que realice (artículo 40).

Las relaciones entre el transportista contractual y el transportista de hecho vienen determinadas por el principio de responsabilidad mutua. Este principio supone que las acciones u omisiones del transportista de hecho (o de sus empleados o agentes actuando en el ejercicio de sus funciones) se considerarán como acciones u omisiones del transportista contractual y viceversa. No obstante, el transportista de hecho no puede verse sometido a una responsabilidad que exceda de los límites fijados por el Convenio, así como tampoco verse afectado por actos del transportista contractual aceptando mayores responsabilidades de las que se deriven del Convenio, o renunciando a derechos o a defensas establecidas en el mismo (artículo 41). Además, las responsabilidades sumadas de ambos contratistas no excederán de la cantidad mayor que pudiera obtenerse de cualquiera de ellos en virtud del Convenio, ni ninguno de ellos podrá ser declarado responsable por una suma mas elevada de la que resulte de los límites de responsabilidad que le resulten individualmente aplicables (artículo 44).

Se establece también que las reclamaciones, por lo que hace al transporte realizado por el transportista de hecho, podrán dirigirse indistintamente contra dicho transportista o contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente; y que si la reclamación se dirige solamente contra uno de los transportistas, el que sea demandado tendrá derecho a llamar a juicio al otro transportista, rigiéndose el procedimiento para ello y sus efectos por la ley del tribunal que conozca el caso (artículo 45).

Toda esta situación recuerda sobremanera la que se deriva de la comisión de transportes del artículo 379 del Código de Comercio, que dispone, como ya es sabido, que el comisionista de transporte quedará subrogado en el lugar del porteador, tanto respecto a sus responsabilidades como a su derecho; tanto mas cuanto que la jurisprudencia ha venido declarando que la responsabilidad entre el comisionista y el porteador ha de entenderse que es solidaria.

Por tanto, si bien estas nuevas determinaciones del Convenio M pueden suponer una agravación de la responsabilidad de los transitarios en aquellos países, como los anglosajones, que no conocen la comisión de transportes (típico producto heredado del Derecho francés y, en concreto, del Código de Napoleón), en España no han de producir este efecto, por lo ya expuesto

respecto a dicha especie de comisión. Incluso podría sostenerse que tal vez mejore algo el estado de cosas existente, ya que la comunicación de responsabilidades entre el transportista contractual y el transportista de hecho no llega a los extremos a que conduce la solidaridad (que supone que todos los responsables solidarios hayan de responder por el mismo importe), sino que, como ya hemos visto, ningún transportista puede ser responsable por una suma mas elevada que la que resulte de los límites aplicables a ese transportista (artículo 44).

Finalmente, la posibilidad de traer a juicio al otro transportista podría evitar las acciones de repetición o regresivas entre uno y otro, pese a que pueden existir ciertas dificultades procesales en la medida en que la llamada “intervención provocada” que contempla el artículo 14.2 de la vigente Ley de Enjuiciamiento Civil no se adapta perfectamente al caso, aunque considero que puede ser utilizada.

Este Convenio, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999, ratificado por España el 4 de junio de 2002, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 122, correspondiente al 20 de mayo de 2004, y que entrará en vigor en nuestro país el 28 de junio de 2004 (en adelante Convenio M), ha sustituido a los Convenios de Varsovia / La Haya / Montreal núm. 4 (en adelante los Convenios VHM).

El régimen que establece dicho nuevo Convenio para el transporte aéreo internacional de viajeros, equipajes y mercancías no varía sustancialmente del hasta ahora vigente a tenor de los Convenios VHM, excepto en algunos extremos de los que voy a detallar a continuación los que mas pueden interesar a los transitarios:

1.- Títulos de transporte

Con arreglo a los Convenios VHM (artículo 5,2) para que se pudiese sustituir la carta de porte aéreo por cualquier otro medio que dejara constancia del transporte a efectuar se requería el consentimiento del expedidor. El Convenio M (artículo 4,2), ha suprimido este requisito.

2.- Documento relativo a la naturaleza de la carga

El Convenio M (artículo 6) establece que podrá exigirse al expedidor, si es necesario para cumplir con las formalidades de aduanas, policía y otras autoridades públicas similares, que entregue un documento indicando la naturaleza de la carga, y que esta disposición no crea para el transportista ningún deber, obligación ni responsabilidad resultante de lo anterior. Los Convenios VHM no contemplaban esta posibilidad.

Lo que si contemplaban los Convenios VHM (artículo 16) y sigue contemplándolo el Convenio M (artículo 16), es la obligación del expedidor de proporcionar la información y los documentos que sean necesarios para cumplir con las formalidades de aduanas, policía y cualquier otra autoridad pública antes de la entrega de la carga al destinatario, haciéndole responsable ante el transportista de todos los daños que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dicha información o documentación, salvo que ello se deba a culpa del transportista, sus dependientes o agentes que, no obstante, no estarán obligados a examinar si dicha información o los documentos son exactos o suficientes.

La conjunción de estos preceptos, unida a que la obligación de suministrar información sobre la carga ya no se limita, como en los Convenios VHM, a la relativa a las formalidades de aduanas, consumos o policía, si no que el Convenio M la extiende a cualesquiera otras autoridades públicas, puede ser útil para obtener de los expedidores la información requerida, en su caso, por las normas de seguridad aérea y para hacerles, en su caso, responsables de dicha información.

3.- Transporte aéreo

Los Convenios VHM señalaban (artículo 18,4) que el transporte aéreo comprendía el período durante el cual las mercancías se hallasen bajo la custodia del transportista, “sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo”. El Convenio M (artículo 18,4) ha suprimido la frase entre comillas de manera que el

período de transporte aéreo se inicia a partir del momento en que la carga se encuentra bajo la custodia del transportista, sin ningún otro condicionamiento.

Asimismo, en relación con el período de transporte aéreo el Convenio M incluye una novedad cual es la de que cuando un transportista, sin el consentimiento del expedidor, reemplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por cualquier otro modo de transporte, el transporte efectuado por este otro modo se considerará comprendido en el período de transporte aéreo (artículo 18,4) . Con ello se pretende acabar con la inseguridad jurídica que se producía en aquellos casos en que, haciéndose constar en la carta de porte aéreo que el transporte se iniciaba en un determinado aeropuerto, en realidad comenzaba en otro diferente, muchas veces a cientos de kilómetros de distancia, que la mercancía tenía que recorrer por carretera o ferrocarril, suscitándose los consiguientes problemas acerca del régimen aplicable a la mercancía si esta se perdía o dañaba en el curso de dichos transportes terrestres.

4.- Límites de responsabilidad respecto a la destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías

No hay variación alguna entre los Convenios VHM (artículo 22,2 b) y el Convenio M (artículo 22,3) en cuanto al montante de los límites de responsabilidad, continuando limitada la responsabilidad de los transportistas aéreos de mercancías a 17 derechos especiales de giro del Fondo Monetario Internacional por kilogramo, salvo declaración de valor y pago de una prima suplementaria, si hay lugar a ello.

Las únicas novedades en punto a dichos límites son: i) que el límite de responsabilidad deberá ser revisado cada cinco años, en relación a un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, con arreglo al procedimiento que se detalla (artículo 25 del Convenio M); ii) que si bien ha desaparecido la declaración que hacían los Convenios VHM (artículo 25 A,2) de que los límites de responsabilidad constituían un máximo que sería infranqueable cualesquiera que fuesen las circunstancias que hubiesen dado origen a dicha responsabilidad, ahora el Convenio M dice (artículo 29) que en ninguna de las acciones de indemnización por daños se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria, lo cual equivale a impedir, a mi juicio, que puedan otorgarse indemnizaciones mas allá de los límites de responsabilidad establecidos en base, por ejemplo, a la negligencia grave como ocurre en otros modos de transporte (carretera y ferrocarril); iii) que el transportista podrá pactar límites de responsabilidad más elevados o incluso suprimirlos, respondiendo en este caso por la totalidad del valor de la mercancía (artículo 25); y iv) que se ha suprimido la posibilidad prevista en los Convenios VHM (artículo 23.2) de consignar en el contrato cláusulas referentes a la exoneración de responsabilidad del transportista en casos de pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías, aunque a mi juicio la consignación de cláusulas de este género sigue siendo, en principio, válida pese al silencio del nuevo Convenio.

5.- Arbitraje

Los Convenios VHM solo contenían una breve referencia a la posibilidad de que fueran admitidas las cláusulas de arbitraje (artículo 32). El nuevo Convenio M efectúa un desarrollo mucho mas completo de la materia, haciendo especial hincapié en que el arbitro o el tribunal arbitral deberán aplicar las disposiciones del Convenio.

6.- Plazo para las acciones

Los Convenios VHM señalaban que la acción de responsabilidad debería intentarse, bajo pena de caducidad, dentro del plazo de dos años a partir de la llegada a su destino de la aeronave, o del día en que hubiera debido llegar, o de la detención del transporte (artículo 29). El Convenio M, manteniendo el mismo plazo de dos años y la forma de computarlo, ha variado la redacción sustituyendo la expresión “bajo pena de caducidad” por la de “el derecho a indemnización se extinguirá”. No obstante, como la expresión “extinción del derecho” es mas propia de la caducidad que de la prescripción, sigo entendiendo que pese a la diferente redacción seguimos estando ante un plazo de caducidad y no de prescripción.

La diferencia mas importante que hay entre un plazo de prescripción y uno de caducidad, es que el de prescripción puede interrumpirse, volviendo a correr de nuevo, o suspenderse, volviendo a correr por el resto del plazo que quede por transcurrir, lo que no es posible en los plazos de caducidad que no admiten interrupción ni suspensión.

7.- Transportista contractual-transportista de hecho

La introducción de la figura del transportista contractual constituye, a mi parecer, la principal innovación que aporta el nuevo Convenio M (artículos 39 al 48). Transportistas contractuales serán, por regla general, los consolidador

es de mercancías y quienes aun sin serlo entreguen a sus clientes conocimientos “houses”, y transportistas de hecho los que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual (que se presumirá concedida, salvo pacto en contrario), realicen todo o parte del transporte pero sin ser con respecto a dicha parte del transporte un transportista sucesivo en el sentido del Convenio, que no es otro que el de aplicarse aquellos transportistas que hayan de actuar unos después de los otros, es decir sucesivamente.

El transportista contractual se halla sometido a las disposiciones del Convenio, como cualquier transportista, por todo el transporte y el transportista de hecho, como es lógico, solo con respecto al transporte que realice (artículo 40).

Las relaciones entre el transportista contractual y el transportista de hecho vienen determinadas por el principio de responsabilidad mutua. Este principio supone que las acciones u omisiones del transportista de hecho (o de sus empleados o agentes actuando en el ejercicio de sus funciones) se considerarán como acciones u omisiones del transportista contractual y viceversa. No obstante, el transportista de hecho no puede verse sometido a una responsabilidad que exceda de los límites fijados por el Convenio, así como tampoco verse afectado por actos del transportista contractual aceptando mayores responsabilidades de las que se deriven del Convenio, o renunciando a derechos o a defensas establecidas en el mismo (artículo 41). Además, las responsabilidades sumadas de ambos contratistas no excederán de la cantidad mayor que pudiera obtenerse de cualquiera de ellos en virtud del Convenio, ni ninguno de ellos podrá ser declarado responsable por una suma mas elevada de la que resulte de los límites de responsabilidad que le resulten individualmente aplicables (artículo 44).

Se establece también que las reclamaciones, por lo que hace al transporte realizado por el transportista de hecho, podrán dirigirse indistintamente contra dicho transportista o contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente; y que si la reclamación se dirige solamente contra uno de los transportistas, el que sea demandado tendrá derecho a llamar a juicio al otro transportista, rigiéndose el procedimiento para ello y sus efectos por la ley del tribunal que conozca el caso (artículo 45).

Toda esta situación recuerda sobremanera la que se deriva de la comisión de transportes del artículo 379 del Código de Comercio, que dispone, como ya es sabido, que el comisionista de transporte quedará subrogado en el lugar del porteador, tanto respecto a sus responsabilidades como a su derecho; tanto mas cuanto que la jurisprudencia ha venido declarando que la responsabilidad entre el comisionista y el porteador ha de entenderse que es solidaria.

Por tanto, si bien estas nuevas determinaciones del Convenio M pueden suponer una agravación de la responsabilidad de los transitarios en aquellos países, como los anglosajones, que no conocen la comisión de transportes (típico producto heredado del Derecho francés y, en concreto, del Código de Napoleón), en España no han de producir este efecto, por lo ya expuesto respecto a dicha especie de comisión. Incluso podría sostenerse que tal vez mejore algo el estado de cosas existente, ya que la comunicación de responsabilidades entre el transportista contractual y el transportista de hecho no llega a los extremos a que conduce la solidaridad (que supone que todos los responsables solidarios hayan de responder por el mismo importe), sino que, como ya hemos visto, ningún transportista puede ser responsable por una suma mas elevada que la que resulte de los límites aplicables a ese transportista (artículo 44).

Finalmente, la posibilidad de traer a juicio al otro transportista podría evitar las acciones de repetición o regresivas entre uno y otro, pese a que pueden existir ciertas dificultades procesales en

la medida en que la llamada “intervención provocada” que contempla el artículo 14.2 de la vigente Ley de Enjuiciamiento Civil no se adapta perfectamente al caso, aunque considero que puede ser utilizada.

.

Barcelona, 11 de junio de 2004.

Manuel M. Vicens
Secretario y Asesor Jurídico