



UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
CHILE



**RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR AÉREO EN EL TRANSPORTE
AÉREO DE PASAJEROS, EN EL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999**

Memoria de Prueba para Optar al Grado de Licenciado en Ciencias
Jurídicas y Sociales

Alumna : Paulina Andrea Sáiz Tegtmeier
Profesor Guía: Maximiliano Escobar Saavedra

Concepción, 2012

INTRODUCCIÓN

Es una realidad innegable que hoy vivimos en un orbe globalizado, cada uno de nosotros es partícipe de un proceso de integración cada vez mayor, en que el transporte aéreo ha adquirido una relevancia incalculable, ya que se ha convertido en el principal puente de unión entre las personas, vinculando a casi todos los países del mundo y facilitando el intercambio de bienes y servicios a escala mundial. Por ello la industria aeronáutica con la mira puesta en satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo ha evolucionado a pasos agigantados, para otorgar un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico, acorde con los nuevos tiempos. Ésta profunda e incesante evolución lógicamente ha provocado cambios en las condiciones del ejercicio de la aviación y frente a dichas transformaciones el derecho no se puede mantener incólume.

Es así como el Convenio de Varsovia de 1929 que en los orígenes de la aviación comercial dio forma y orden a las reglas relativas a la responsabilidad del transportista aéreo, que luego pasó a convertirse en el Sistema de Varsovia, por la inclusión al convenio original de variados protocolos que lo fueron complementando y modificando y pese a estar consagrado como el principal instrumento de regulación jurídico-privada de la responsabilidad derivada del contrato de transporte, con el paso del tiempo fue quedando obsoleto, si bien no en su totalidad (tiene vigencia hasta hoy en día), pero sí fue desvirtuándose su función unificadora para la cual había sido creado, pues comenzaron a surgir múltiples y dispersas regulaciones jurídicas carentes de coincidencia entre sí, lo que es contrario a la naturaleza de la disciplina que reglamenta el derecho aeronáutico, por tratarse ya no de una actividad internacional, sino universal, lo que supone el ser indispensable cierta uniformidad en la legislación internacional para que haya certeza en las relaciones jurídicas que regula, evitando soluciones dispares.

Frente a tamaña fragmentación legislativa internacional resultaba menester adecuar y perfeccionar la normativa aérea internacional, adaptándola a las necesidades actuales del transporte aéreo, para que se volviera a regular en forma unitaria y uniforme las materias relativas al derecho aeronáutico internacional y en particular las normas que regulan la responsabilidad del porteador aéreo. Lo anterior condujo a que las diversas naciones, pese a la dificultad que implica armonizar regímenes jurídicos, sociales y económicos tan dispersos entre sí, aunaran criterios y el 28 de mayo de 1999 en Montreal naciera a la vida del derecho “El Convenio para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional” (Convenio de Montreal de 1999).

El objetivo de nuestro trabajo es el análisis de dicho Convenio, particularmente el conjunto de normas concernientes al fenómeno resarcitorio que da lugar al proceso de las indemnizaciones por daños causados a los pasajeros, como consecuencia de incumplimiento de obligaciones voluntariamente asumidas por el porteador.

La gran novedad del Convenio de Montreal de 1999 y de ahí nuestro interés por su estudio es la introducción en el transporte aéreo internacional de un nuevo régimen de responsabilidad civil contractual para el porteador aéreo, ya no subjetivo, sino que objetivo en un primer tramo y subjetivo con inversión de la carga de la prueba en un segundo tramo, delimitado en función de la cuantía de los daños personales reclamados y probados por el pasajero.