Sentencia C-533/02

TRANSPORTE AEREO MUNDIAL-Unificación y modernización de distintos instrumentos internacionales

TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL-Indemnización de daños

CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS PARA EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL-Finalidad

TRANSPORTE AEREO-Régimen universal de responsabilidad/TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL-Protección derechos de pasajeros

TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL-Protección de integridad de pasajeros

ESTATUTO DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL

TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL-Protección derechos de usuarios y bienes

TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL-Jurisdicción para promover acciones de indemnización de daños

TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL-Mecanismos para solución de problemas

Referencia: expediente LAT- 213

Revisión constitucional de la Ley 701 del 21 noviembre de 2001. Por medio de la cual se aprueba el “Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional” hecho en Montreal, el veintiocho (28) de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999).

Magistrada Ponente:

Dra. CLARA INES VARGAS HERNANDEZ

Bogotá D.C., dieciséis (16) de julio de dos mil dos (2002)

La Sala Plena de la Corte Constitucional, en cumplimiento de sus atribuciones constitucionales y de los requisitos y trámites establecidos en el Decreto 2067 de 1991, ha proferido la siguiente

SENTENCIA

1. ANTECEDENTES

El día veintisiete (27) de noviembre de dos mil uno (2001), la Secretaria Jurídica de la Presidencia de la República remitió a esta Corporación, en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 241 de la Carta Política, fotocopia autenticada de la Ley 701 del 21 noviembre de 2001. Por medio de la cual se aprueba el “Convenio para la unificación de

ciertas reglas para el transporte aéreo internacional” hecho en Montreal, el veintiocho (28) de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999).

El día quince (15) de enero de dos mil dos (2002), la Magistrada Ponente avocó el conocimiento del presente asunto, y ordenó la práctica de algunas pruebas relacionadas con el trámite legislativo de la citada ley. Recibidas las mismas se ordenó que por Secretaría General, se procediera a la fijación en lista del proceso para permitir la intervención ciudadana y se corrió traslado del expediente al señor Procurador General de la Nación, para efectos de recibir el respectivo concepto.

Cumplidos los trámites constitucionales y legales propios de este tipo de procesos la Corte Constitucional procede a decidir acerca del asunto de la referencia.

1. EL TEXTO DEL CONVENIO QUE SE REvisa Y DE SU LEY APROBATORIA

A continuación, se transcribe el texto de la Ley cuya constitucionalidad se revisa, conforme a su publicación en el diario oficial No. 44.628 del 27 de noviembre de 2001.

LEY 701 DE 2001

(noviembre 21)

Por medio de la cual se aprueba el “Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional” hecho en Montreal, el veintiocho (28) de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999).

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Visto el texto del “Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional”, hecho en Montreal el veintiocho (28) de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999).

(Para ser transcrito: Se adjunta fotocopia del texto íntegro del instrumento internacional mencionado, debidamente autenticado por el Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores).

«CONVENIO Para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional

Los Estados Partes en el presente convenio:

Reconociendo la importante contribución del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, en adelante llamado “Convenio de Varsovia”, y de otros instrumentos conexos para la armonización del derecho aeronáutico internacional privado;

Reconociendo la necesidad de modernizar y refundir el Convenio de Varsovia y los instrumentos conexos;

Reafirmando la conveniencia de un desarrollo ordenado de las operaciones de transporte aéreo internacional y de la circulación fluida de pasajeros, equipaje y carga conforme a los principios y objetivos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Convencidos de que la acción colectiva de los Estados para una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen el transporte aéreo internacional mediante un nuevo convenio es el medio más apropiado para lograr un equilibrio de intereses equitativo;

Ha convenido lo siguiente:

CAPITULO I.

DISPOSICIONES GENERALES.

ARTÍCULO 1o. AMBITO DE APLICACIÓN.

1. El presente convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo.

2. Para los fines del presente convenio, la expresión transporte internacional significa todo transporte en que, conforme a 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. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional para los fines del presente convenio.

3. El transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente constituirá, para los fines del presente convenio, un solo transporte cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado.

4. El presente Convenio se aplica también al transporte previsto en el Capítulo V, con sujeción a las condiciones establecidas en el mismo.

ARTÍCULO 2o. TRANSPORTE EFECTUADO POR EL ESTADO Y TRANSPORTE DE ENVÍOS

POSTALES.

1. El presente convenio se aplica al transporte efectuado por el Estado o las demás personas jurídicas de derecho público en las condiciones establecidas en el artículo 1o.
2. En el transporte de envíos postales, el transportista será responsable únicamente frente a la administración postal correspondiente, de conformidad con las normas aplicables a las relaciones entre los transportistas y las administraciones postales.
3. Salvo lo previsto en el párrafo 2o. de este artículo, las disposiciones del presente convenio no se aplicarán al transporte de envíos postales.

CAPITULO II.

DOCUMENTACIÓN Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES RELATIVAS AL TRANSPORTE DE PASAJEROS, EQUIPAJE Y CARGA.

ARTÍCULO 3o. PASAJEROS Y EQUIPAJE.

1. En el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte, individual o colectivo, que contenga:
 - a) La indicación de los puntos de partida y destino;
 - b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de un solo Estado Parte y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de por lo menos una de esas escalas.
2. Cualquier otro medio en que quede constancia de la información señalada en el párrafo 1o. podrá sustituir a la expedición del documento mencionado en dicho párrafo. Si se utilizase uno de esos medios, el transportista ofrecerá al pasajero expedir una declaración escrita de la información conservada por esos medios.
3. El transportista entregará al pasajero un talón de identificación de equipaje por cada bulto de equipaje facturado.
4. Al pasajero se le entregará un aviso escrito indicando que cuando sea aplicable el presente convenio, éste regirá la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones, y por

destrucción, pérdida o avería del equipaje, y por retraso.

5. El incumplimiento de las disposiciones de los párrafos precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Convenio incluyendo las relativas a los límites de responsabilidad.

ARTÍCULO 4o. CARGA.

1. En el transporte de carga, se expedirá una carta de porte aéreo.

2. Cualquier otro medio en que quede constancia del transporte que deba efectuarse podrá sustituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Si se utilizasen otros medios, el transportista entregará al expedidor, si así lo solicitara este último, un recibo de carga que permita la identificación del envío y el acceso a la información de la que quedó constancia conservada por esos medios.

ARTÍCULO 5o. CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE AÉREO O DEL RECIBO DE CARGA.

La carta de porte aéreo o el recibo de carga deberán incluir:

a) La indicación de los puntos de partida y destino;

b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de un solo Estado Parte y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de por lo menos una de esas escalas; y

c) la indicación del peso del envío.

ARTÍCULO 6o. DOCUMENTO RELATIVO A LA NATURALEZA DE LA CARGA. Al expedidor podrá exigírsele, 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. Esta disposición no crea para el transportista ningún deber, obligación ni responsabilidad resultantes de lo anterior.

ARTÍCULO 7o. DESCRIPCIÓN DE LA CARTA DE PORTE AÉREO.

1. La carta de porte aéreo la extenderá el expedidor en tres ejemplares originales.

2. El primer ejemplar llevará la indicación “para el transportista”, y lo firmará el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación “para el destinatario”, y lo firmarán el expedidor y el transportista.

El tercer ejemplar lo firmará el transportista, que lo entregará al expedidor, previa aceptación de la carga.

3. La firma del transportista y la del expedidor podrán ser impresas o reemplazadas por un sello.

4. Si, a petición del expedidor, el transportista extiende la carta de porte aéreo, se considerará salvo prueba en contrario, que el transportista ha actuado en nombre del expedidor.

ARTÍCULO 8o. DOCUMENTOS PARA VARIOS BULTOS. Cuando haya más de un bulto:

a) El transportista de la carga tendrá derecho a pedir al expedidor que extienda cartas de porte aéreo separadas;

b) El expedidor tendrá derecho a pedir al transportista que entregue recibos de carga separados cuando se utilicen los otros medios previstos en el párrafo 2 del artículo 4o.

ARTÍCULO 10. RESPONSABILIDAD POR LAS INDICACIONES INSCRITAS EN LOS DOCUMENTOS.

1. El expedidor es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga inscrita por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o hechas por él o en su nombre al transportista para que se inscriban en el recibo de carga o para que se incluyan en la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2o. del artículo 4o. Lo anterior se aplicará también cuando la persona que actúa en nombre del expedidor es también dependiente del transportista.

2. El expedidor indemnizará al transportista de todo daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona con respecto a la cual el transportista sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre.

3. Con sujeción a las disposiciones de los párrafos 1o. y 2o. de este artículo, el transportista deberá indemnizar al expedidor de todo daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona

con respecto a la cual el expedidor sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscritas por el transportista o en su nombre en el recibo de carga o en la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2o. del artículo 4o.

ARTÍCULO 11. VALOR PROBATORIO DE LOS DOCUMENTOS.

1. Tanto la carta de porte aéreo como el recibo de carga constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la aceptación de la carga y de las condiciones de transporte que contengan.

2. Las declaraciones de la carta de porte aéreo o del recibo de carga relativas al peso, las dimensiones y el embalaje de la carga, así como al número de bultos constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de los hechos declarados; las indicaciones relativas a la cantidad, el volumen y el estado de la carga no constituyen prueba contra el transportista, salvo cuando éste las haya comprobado en presencia del expedidor y se hayan hecho constar en la carta de porte aéreo o el recibo de carga, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la carga.

ARTÍCULO 12. DERECHO DE DISPOSICIÓN DE LA CARGA.

1. El expedidor tiene derecho, a condición de cumplir con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la carga retirándola del aeropuerto de salida o de destino, o deteniéndola en el curso del viaje en caso de aterrizaje, o haciéndola entregar en el lugar de destino o en el curso del viaje a una persona distinta del destinatario originalmente designado, o pidiendo que sea devuelta al aeropuerto de partida. El expedidor no ejercerá este derecho de disposición de forma que perjudique al transportista ni a otros expedidores y deberá reembolsar todos los gastos ocasionados por el ejercicio de este derecho.

2. En caso de que sea imposible ejecutar las instrucciones del expedidor, el transportista deberá avisarle inmediatamente.

3. Si el transportista cumple las instrucciones del expedidor respecto a la disposición de la carga sin exigir la presentación del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga entregado a este último será responsable, sin perjuicio de su derecho a resarcirse del expedidor, del daño que se pudiera causar por este hecho a quien se encuentre legalmente en posesión de ese ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga.

4. El derecho del expedidor cesa en el momento en que comienza el del destinatario, conforme al artículo 13. Sin embargo, si el destinatario rehusa aceptar la carga o si no es

hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

ARTÍCULO 13. ENTREGA DE LA CARGA.

1. Salvo cuando el expedidor haya ejercido su derecho en virtud del artículo 12, el destinatario tendrá derecho, desde la llegada de la carga al lugar de destino, a pedir al transportista que le entregue la carga a cambio del pago del importe que corresponda y del cumplimiento de las condiciones de transporte.

2. Salvo estipulación en contrario, el transportista debe avisar al destinatario de la llegada de la carga, tan pronto como ésta llegue.

3. Si el transportista admite la pérdida de la carga, o si la carga no ha llegado a la expiración de los siete días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el destinatario podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.

ARTÍCULO 14. EJECUCIÓN DE LOS DERECHOS DEL EXPEDIDOR Y DEL DESTINATARIO. El expedidor y el destinatario podrán hacer valer, respectivamente, todos los derechos que les conceden los artículos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, sea en su propio interés, sea en el interés de un tercero, a condición de cumplir las obligaciones que el contrato de transporte impone.

ARTÍCULO 15. RELACIONES ENTRE EL EXPEDIDOR Y EL DESTINATARIO Y RELACIONES ENTRE TERCEROS.

1. Los artículos 12, 13 y 14 no afectan a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones entre terceros cuyos derechos provienen del expedidor o del destinatario.

2. Las disposiciones de los artículos 12, 13 y 14 sólo podrán modificarse mediante una cláusula explícita consignada en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga.

ARTÍCULO 16. FORMALIDADES DE ADUANAS, POLICÍA U OTRAS AUTORIDADES PÚBLICAS.

1. El expedidor debe 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. El expedidor es responsable ante el transportista de todos los daños que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dicha información o de los documentos, salvo que ello se deba a la culpa del transportista, sus dependientes o agentes.

CAPITULO III. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

Y MEDIDA DE LA INDEMNIZACIÓN DEL DAÑO.

ARTÍCULO 17. MUERTE Y LESIONES DE LOS PASAJEROS-DAÑO DEL EQUIPAJE.

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.

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 propios 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, o 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.

4. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término "equipaje" significa tanto en equipaje facturado como el equipaje no facturado.

ARTÍCULO 18. DAÑO DE LA CARGA.

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, reemplace 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.

ARTÍCULO 19. RETRASO. 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.

ARTÍCULO 20. EXONERACIÓN. Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta 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 en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él. Este Artículo se aplica a todas las disposiciones sobre responsabilidad del presente Convenio, incluso al párrafo 1o. del artículo 21.

ARTÍCULO 21. INDEMNIZACIÓN EN CASO DE MUERTE O LESIONES DE LOS PASAJEROS.

1. Respecto al daño previsto en el párrafo 1o. del artículo 17 que no exceda de 100.000 derechos especiales de giro por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad.

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 la 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.

ARTÍCULO 22. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD RESPECTO AL RETRASO, EL EQUIPAJE Y LA CARGA.

1. En caso de daño causado por retraso, como se especifica en el artículo 19, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a 4.150 derechos especiales de giro por pasajero.

2. En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a 1.000 derechos especiales de giro por pasajero a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el pasajero.

3. En el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a una suma de 17 derechos especiales de giro por kilogramo, a menos que el expedidor haya hecho al transportista, al entregarle el bulto, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el expedidor.

4. En caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de cualquier

objeto que ella contenga, para determinar la suma que constituye el límite de responsabilidad del transportista solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto o de los bultos afectados. Sin embargo, cuando la destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de un objeto que ella contiene afecte al valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, o en el mismo recibo o, si no se hubiera expedido ninguno de estos documentos en la misma constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2o. del artículo 4o., para determinar el límite de responsabilidad también se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos.

5. Las disposiciones de los párrafos 1o. y 2o. de este artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; siempre que, en el caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que éste actuaba en el ejercicio de sus funciones.

6. Los límites prescritos en el artículo 21 y en este artículo no obstarán para que el tribunal acuerde además, de conformidad con su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos de litigio en que haya incurrido el demandante, inclusive intereses. La disposición anterior no regirá, cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos de litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante dentro de un período de seis meses contados a partir del hecho que causó el daño, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

ARTÍCULO 23. CONVERSIÓN DE LAS UNIDADES MONETARIAS.

1. Se considerará que las sumas expresadas en derechos especiales de giro mencionadas en el presente Convenio se refieren al derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de las sumas en las monedas nacionales, en el caso de procedimientos judiciales, se hará conforme al valor de dichas monedas en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará conforme al método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones, vigente en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la forma determinada por dicho Estado.

2. Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o ulteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista prescrito en el Artículo 21 se fija en la suma de 1.500.000 unidades monetarias por pasajero en los procedimientos judiciales seguidos en sus

territorios; 62.500 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1o. del artículo 22; 15.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 2o. del artículo 22; y 250 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 3o. del artículo 22. Esta unidad monetaria corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Estas sumas podrán convertirse en la moneda nacional de que se trate en cifras redondas. La conversión de estas sumas en moneda nacional se efectuará conforme a la ley del Estado interesado.

3. El cálculo mencionado en la última oración del párrafo 1 de este artículo y el método de conversión mencionado en el párrafo 2 de este artículo se harán de forma tal que expresen en la moneda nacional del Estado Parte, en la medida posible, el mismo valor real para las sumas de los Artículos 21 y 22 que el que resultaría de la aplicación de las tres primeras oraciones del párrafo 1 de este Artículo. Los Estados Partes comunicarán al depositario el método para hacer el cálculo con arreglo al párrafo 1 de este Artículo o los resultados de la conversión del párrafo 2 de este Artículo, según sea el caso, al depositar un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo y cada vez que haya un cambio respecto a dicho método o a esos resultados.

ARTÍCULO 24. REVISIÓN DE LOS LÍMITES.

1. Sin que ello afecte a las disposiciones del artículo 25 del presente convenio, y con sujeción al párrafo 2o. que sigue, los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 21, 22 y 23 serán revisados por el depositario cada cinco años, debiendo efectuarse la primera revisión al final del quinto año siguiente a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o, si el convenio no entra en vigor dentro de los cinco años siguientes a la fecha en que se abrió a la firma, dentro del primer año de su entrada en vigor, con relación a un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, desde la fecha de entrada en vigor del Convenio. La medida de la tasa de inflación que habrá de utilizarse para determinar el índice de inflación será el promedio ponderado de las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el derecho especial de giro mencionado en el párrafo 1o. del artículo 23.

2. Si de la revisión mencionada en el párrafo anterior resulta que el índice de inflación ha sido superior al diez por ciento, el Depositario notificará a los Estados Partes la revisión de los límites de responsabilidad. Dichas revisiones serán efectivas seis meses después de su notificación a los Estados Partes. Si dentro de los tres meses siguientes a su notificación a los Estados Partes una mayoría de los Estados Partes registra su desaprobación, la revisión no tendrá efecto y el Depositario remitirá la cuestión a una reunión de los Estados Partes. El depositario notificará inmediatamente a todos los Estados Partes la entrada en vigor de toda revisión.

3. No obstante el párrafo 1 de este Artículo, el procedimiento mencionado en el párrafo 2o. de este artículo se aplicará en cualquier momento, siempre que un tercio de los Estados Partes expresen el deseo de hacerlo y con la condición de que el índice de inflación mencionado en el párrafo 1o. haya sido superior al treinta por ciento desde la revisión

anterior o desde la fecha de la entrada en vigor del presente convenio si no ha habido una revisión anterior. Las revisiones subsiguientes efectuadas empleando el procedimiento descrito en el párrafo 1o. de este artículo se realizarán cada cinco años, contados a partir del final del quinto año siguiente a la fecha de la revisión efectuada en virtud de este párrafo.

ARTÍCULO 25. ESTIPULACIÓN SOBRE LOS LÍMITES. El transportista podrá estipular que el contrato de transporte estará sujeto a límites de responsabilidad más elevados que los previstos en el presente convenio, o que no estará sujeto a ningún límite de responsabilidad.

ARTÍCULO 26. NULIDAD DE LAS CLÁUSULAS CONTRACTUALES. 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.

ARTÍCULO 27. LIBERTAD CONTRACTUAL. Ninguna de las disposiciones del presente convenio impedirá al transportista negarse a concertar un contrato de transporte, renunciar a las defensas que pueda invocar en virtud del presente convenio, establecer condiciones que no estén en contradicción con las disposiciones del presente convenio.

ARTÍCULO 28. PAGOS ADELANTADOS. En caso de accidentes de aviación que resulten en la muerte o lesiones de los pasajeros, el transportista hará, si lo exige su ley nacional, pagos adelantados sin demora, a la persona o personas físicas, que tengan derecho a reclamar indemnización a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos adelantados no constituirán un reconocimiento de responsabilidad y podrán ser deducidos de toda cantidad posteriormente pagada como indemnización por el transportista.

ARTÍCULO 29. FUNDAMENTO DE LAS RECLAMACIONES.

1. En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.

ARTÍCULO 30. DEPENDIENTES, AGENTES - TOTAL DE LAS RECLAMACIONES.

1. Si se inicia una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente o agente, si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones, podrán ampararse en las condiciones y los límites de responsabilidad que puede invocar el transportista en virtud del presente convenio.
2. El total de las sumas resarcibles del transportista, sus dependientes y agentes, en este caso, no excederá de dichos límites.
3. Salvo por lo que respecta al transporte de carga, las disposiciones de los párrafos 1o. y 2o. de este artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

ARTÍCULO 31. AVISO DE PROTESTA OPORTUNO.

1. El recibo del equipaje facturado o la carga sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que los mismos han sido entregados en buen estado y de conformidad con el documento de transporte o la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del artículo 3o. y en el párrafo 2 del artículo 4o.
2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportista una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de un plazo de siete días para el equipaje facturado y de catorce días para la carga, a partir de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de veintiún días, a partir de la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a su disposición.
3. Toda protesta deberá hacerse por escrito y darse o expedirse dentro de los plazos mencionados.
4. A falta de protesta dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el transportista serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de su parte.

ARTÍCULO 32. FALLECIMIENTO DE LA PERSONA RESPONSABLE. En caso de fallecimiento de la persona responsable, la acción de indemnización de daños se ejercerá dentro de los límites previstos en el presente Convenio, contra los causahabientes de su sucesión.

ARTÍCULO 33. JURISDICCIÓN.

1. Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino.

3. Para los fines del párrafo 2o.

a) "Acuerdo comercial" significa un acuerdo, que no es un contrato de agencia, hecho entre transportistas y relativo a la provisión de sus servicios conjuntos de transporte aéreo de pasajeros;

b) "Residencia principal y permanente" significa la morada fija y permanente del pasajero en el momento del accidente. La nacionalidad del pasajero no será el factor determinante al respecto.

4. Las cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso.

ARTÍCULO 34. ARBITRAJE.

1. Con sujeción a lo previsto en este Artículo, las partes en el contrato de transporte de carga pueden estipular que toda controversia relativa a la responsabilidad del transportista prevista en el presente Convenio se resolverá por arbitraje. Dicho acuerdo se hará por escrito.

2. El procedimiento de arbitraje se llevará a cabo, a elección del reclamante, en una de la jurisdicciones mencionadas en el artículo 33.

3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicarán las disposiciones del presente convenio.

4. Las disposiciones de los párrafos 2o. y 3o. de este artículo se considerarán parte de toda cláusula o acuerdo de arbitraje, y toda condición de dicha cláusula o acuerdo que sea incompatible con dichas disposiciones será nula y de ningún afecto.

ARTÍCULO 35. PLAZO PARA LAS ACCIONES.

1. El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.

2. La forma de calcular ese plazo se determinará por la ley del tribunal que conoce el caso.

ARTÍCULO 36. TRANSPORTE SUCESIVO.

1. En el caso del transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente y que esté comprendido en la definición del párrafo 3o. del artículo 1o., cada transportista que acepte pasajeros, equipaje o carga se someterá a las reglas establecidas en el presente convenio y será considerado como una de las partes del contrato de transporte en la medida en que el contrato se refiera a la parte del transporte efectuado bajo su supervisión.

2. En el caso de un transporte de esa naturaleza, el pasajero, o cualquier persona que tenga derecho a una indemnización por él, sólo podrá proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer transportista haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

3. Si se trata de equipaje o carga, el pasajero o el expedidor tendrán derecho de acción contra el primer transportista, y el pasajero o el destinatario que tengan derecho a la entrega tendrán derecho de acción contra el último transportista, y uno y otro podrán, además, proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportistas serán solidariamente responsables ante el pasajero o ante el expedidor o el destinatario.

ARTÍCULO 37. DERECHO DE ACCIÓN CONTRA TERCEROS.

Ninguna de las disposiciones del presente convenio afecta a la cuestión de si la persona responsable de daños de conformidad con el mismo tiene o no derecho de acción regresiva contra alguna otra persona.

CAPITULO IV.

TRANSPORTE COMBINADO.

ARTÍCULO 38. TRANSPORTE COMBINADO.

1. En el caso de transporte combinado efectuado en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán únicamente al transporte aéreo, con sujeción al párrafo 4o. del artículo 18, siempre que el transporte aéreo responda a las condiciones del artículo 1o.

2. Ninguna de las disposiciones del presente convenio impedirá a las partes, en el caso de transporte combinado, insertar en el documento de transporte aéreo condiciones relativas a otros medios de transporte, siempre que las disposiciones del presente convenio se respeten en lo que concierne al transporte aéreo.

CAPITULO V.

TRANSPORTE AÉREO EFECTUADO POR UNA PERSONA DISTINTA

DEL TRANSPORTISTA CONTRACTUAL.

Las disposiciones de este Capítulo se aplican cuando una persona (en adelante el “transportista contractual”) celebra como parte un contrato de transporte regido por el presente Convenio con el pasajero o con el expedidor, o con la persona que actúe en nombre de uno u otro, y otra persona (en adelante el “transportista de hecho”) realiza, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, todo o parte del transporte, pero sin ser con respecto a dicha parte del transporte un transportista sucesivo en el sentido del presente Convenio. Dicha autorización se presumirá, salvo prueba en contrario.

ARTÍCULO 40. RESPONSABILIDADES RESPECTIVAS DEL TRANSPORTISTA CONTRACTUAL Y DEL TRANSPORTISTA DE HECHO. Si un transportista de hecho realiza todo o parte de un transporte que, conforme al contrato a que se refiere el artículo 39, se rige por el presente Convenio, tanto el transportista contractual como el transportista de hecho quedarán sujetos, excepto lo previsto en este Capítulo, a las disposiciones del presente Convenio, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, el segundo solamente con respecto al transporte que realiza.

ARTÍCULO 41. RESPONSABILIDAD MUTUA.

1. Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del

transportista contractual.

2. Las acciones y omisiones del transportista contractual y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como del transportista de hecho. Sin embargo, ninguna de esas acciones u omisiones someterá al transportista de hecho a una responsabilidad que exceda de las cantidades previstas en los artículos 21, 22, 23 y 24. Ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio, ninguna renuncia de derechos o defensas establecidos por el Convenio y ninguna declaración especial de valor prevista en el artículo 21 afectarán al transportista de hecho, a menos que éste lo acepte.

ARTÍCULO 42. DESTINATARIO DE LAS PROTESTAS E INSTRUCCIONES. Las protestas e instrucciones que deban dirigirse al transportista en virtud del presente Convenio tendrán el mismo efecto, sean dirigidas al transportista contractual, sean dirigidas al transportista de hecho. Sin embargo, las instrucciones mencionadas en el Artículo 12 sólo surtirán efecto si son dirigidas al transportista contractual.

ARTÍCULO 43. DEPENDIENTES Y AGENTES. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, todo dependiente o agente de éste o del transportista contractual tendrán derecho, si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones, a invocar las condiciones y los límites de responsabilidad aplicables en virtud del presente convenio al transportista del cual son dependiente o agente, a menos que se pruebe que habían actuado de forma que no puedan invocarse los límites de responsabilidad de conformidad con el presente convenio.

ARTÍCULO 44. TOTAL DE LA INDEMNIZACIÓN. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las sumas resarcibles de este transportista y del transportista contractual, y de los dependientes y agentes de uno y otro que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pueda obtenerse de cualquiera de dichos transportistas en virtud del presente convenio, pero ninguna de las personas mencionadas será responsable por una suma más elevada que los límites aplicables a esa persona.

ARTÍCULO 45. DESTINATARIO DE LAS RECLAMACIONES. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, la acción de indemnización de daños podrá iniciarse, a elección del demandante, contra dicho transportista o contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente. Si se ejerce la acción únicamente contra uno de estos transportistas, éste tendrá derecho a traer al juicio al otro transportista, rigiéndose el procedimiento y sus efectos por la ley del tribunal que conoce el caso.

ARTÍCULO 46. JURISDICCIÓN ADICIONAL. Toda acción de indemnización de daños prevista en el artículo 45 deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de un o de los Estados Partes ante uno de los tribunales en que pueda entablarse una acción contra el transportista contractual, conforme a lo previsto en el artículo 33, o ante el tribunal en cuya jurisdicción el transportista de hecho tiene su domicilio o su oficina principal.

ARTÍCULO 47. NULIDAD DE LAS CLÁUSULAS CONTRACTUALES. Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista contractual o al transportista de hecho de la responsabilidad prevista en este Capítulo o a fijar un límite inferior al aplicable conforme a este Capítulo será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones de este Capítulo.

ARTÍCULO 48. RELACIONES ENTRE EL TRANSPORTISTA CONTRACTUAL Y EL TRANSPORTISTA DE HECHO. Excepto lo previsto en el artículo 45, ninguna de las disposiciones de este capítulo afectará a los derechos y obligaciones entre los transportistas, incluido todo derecho de acción regresiva o de indemnización.

CAPITULO VI.

OTRAS DISPOSICIONES.

ARTÍCULO 49. APLICACIÓN OBLIGATORIA. Toda cláusula del contrato de transporte y todos los acuerdos particulares concertados antes de que ocurra el daño, por los cuales las partes traten de eludir la aplicación de las reglas establecidas en el presente Convenio, sea decidiendo la ley que habrá de aplicarse, sea modificando las reglas relativas a la jurisdicción, serán nulos y de ningún efecto.

ARTÍCULO 50. SEGURO. Los Estados Partes exigirán a sus transportistas que mantengan un seguro adecuado que cubra su responsabilidad en virtud del presente convenio. El Estado Parte hacia el cual el transportista explota servicios podrá exigirle a éste que presente pruebas de que mantiene un seguro adecuado, que cubre su responsabilidad en virtud del presente convenio.

ARTÍCULO 51. TRANSPORTE EFECTUADO EN CIRCUNSTANCIAS EXTRAORDINARIAS. Las disposiciones de los Artículos 3 a 5, 7 y 8 relativas a la documentación del transporte, no se

aplicarán en el caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias que excedan del alcance normal de las actividades del transportista.

CAPITULO VII.

CLÁUSULAS FINALES.

ARTÍCULO 53. FIRMA, RATIFICACIÓN Y ENTRADA EN VIGOR.

1. El presente convenio estará abierto en Montreal, el 28 de mayo de 1999, a la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, celebrada en Montreal del 10 al 28 de mayo de 1999. Después del 28 de mayo de 1999, el convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional, en Montreal, hasta su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 6 de este artículo.

2. El presente convenio estará igualmente abierto a la firma de organizaciones regionales de integración económica. Para los fines del presente convenio, "organización regional de integración económica" significa cualquier organización constituida por Estados soberanos de una región determinada, que tenga competencia con respecto a determinados asuntos regidos por el convenio y haya sido debidamente autorizada a firmar y a ratificar, aceptar, aprobar o adherirse al presente Convenio. La referencia a "Estado Parte" o "Estados Partes" en el presente convenio, con excepción del párrafo 2o. del artículo 1o., el apartado b) del párrafo 1o. del artículo 3o., el apartado b) del artículo 5o., los artículos 23, 33, 46 y el apartado b) del artículo 57, se aplica igualmente a una organización regional de integración económica. Para los fines del artículo 24, las referencias a "una mayoría de los Estados Partes" y "un tercio de los Estados Partes" no se aplicará a una organización regional de integración económica.

3. El presente Convenio estará sujeto a la ratificación de los Estados y organizaciones regionales de integración económica que lo hayan firmado.

4. Todo Estado u organización regional de integración económica que no firme el presente convenio podrá aceptarlo, aprobarlo o adherirse a él en cualquier momento.

5. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional, designada en el presente como Depositario.

6. El presente Convenio entrará en vigor el sexagésimo día a contar de la fecha de depósito del trigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Depositario entre los Estados que hayan depositado ese instrumento. Un instrumento depositado por una organización regional de integración económica no se tendrá en cuenta para los fines de este párrafo.

7. Para los demás Estados y otras organizaciones regionales de integración económica, el presente convenio surtirá efecto sesenta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

8. El depositario notificará inmediatamente a todos los signatarios y Estados Partes:

a) Cada firma del presente convenio y la fecha correspondiente;

b) El depósito de todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y la fecha correspondiente;

c) La fecha de entrada en vigor del presente convenio;

d) La fecha de entrada en vigor de toda revisión de los límites de responsabilidad establecidos en virtud del presente convenio;

e) Toda denuncia efectuada en virtud del artículo 54.

ARTÍCULO 54. DENUNCIA.

1. Todo Estado Parte podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto ciento ochenta días después de la fecha en que el Depositario reciba la notificación.

ARTÍCULO 55. RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DEL CONVENIO DE VARSOVIA. El presente convenio prevalecerá sobre toda regla que se aplique al transporte aéreo internacional:

1. Entre los Estados Partes en el presente convenio debido a que esos Estados son

comúnmente Partes de:

a) El Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (en adelante llamado el Convenio de Varsovia);

b) El Protocolo que modifica el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 (en adelante llamado el Protocolo de La Haya);

c) El Convenio, complementario del convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (en adelante llamado el Convenio de Guadalajara);

d) El Protocolo 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 hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, firmado en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971 (en adelante llamado el Protocolo de la ciudad de Guatemala);

e) Los Protocolos adicionales núms. 1 a 3 y el Protocolo de Montreal núm. 4 que modifican el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya o el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya y el Protocolo de la ciudad de Guatemala firmados en Montreal el 25 de septiembre de 1975 (en adelante llamados los Protocolos de Montreal); o

2. Dentro del territorio de cualquier Estado Parte en el presente Convenio debido a que ese Estado es Parte en uno o más de los instrumentos mencionados en los apartados a) a e) anteriores.

ARTÍCULO 56. ESTADOS CON MÁS DE UN SISTEMA JURÍDICO.

1. Si un Estado tiene dos o más unidades territoriales en las que son aplicables diferentes sistemas jurídicos con relación a cuestiones tratadas en el presente Convenio, dicho Estado puede declarar en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que el presente Convenio se extenderá a todas sus unidades territoriales o únicamente a una o más de ellas y podrá modificar esta declaración presentando otra declaración en cualquier otro momento.

2. Esas declaraciones se notificarán al Depositario e indicarán explícitamente las unidades territoriales a las que se aplica el convenio.

3. Respecto a un Estado Parte que haya hecho esa declaración:

a) Las referencias a “moneda nacional” en el artículo 23 se interpretarán como que se refieren a la moneda de la unidad territorial pertinente de ese Estado; y

b) La referencia en el artículo 28 a la “ley nacional” y se interpretará como que se refiere a la ley de la unidad territorial pertinente de ese Estado.

ARTÍCULO 57. RESERVAS. No podrá formularse ninguna reserva al presente convenio, salvo que un Estado Parte podrá declarar en cualquier momento, mediante notificación dirigida al Depositario, que el presente convenio no se aplicará:

a) Al transporte aéreo internacional efectuado directamente por ese Estado Parte con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni

b) Al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en ese Estado Parte, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas.

En testimonio de lo cual los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente convenio.

Hecho en Montreal el día veintiocho de mayo de mil novecientos noventa y nueve en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, siendo todos los textos igualmente auténticos. El presente Convenio quedará depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional y el Depositario enviará copias certificadas del mismo a todos los Estados Partes en el presente Convenio, así como también a todos los Estados Partes en el Convenio de Varsovia, el Protocolo de La Haya, el Convenio de Guadalajara, el Protocolo de la ciudad de Guatemala y los Protocolos de Montreal.

El Suscrito Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores,

Que la presente reproducción es fiel fotocopia tomada del texto certificado, en idioma español, tomada del “Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el veintiocho (28) de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999), que reposa en los archivos de la Oficina Jurídica de este Ministerio.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a los quince (15) días del mes de febrero

de dos mil (2000).

HÉCTOR ADOLFO SINTURA VARELA,

Jefe Oficina Jurídica.»

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PUBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Santa Fe de Bogotá, D. C., 15 de diciembre de 1999

Aprobado. Sométase a la consideración del honorable Congreso nacional para los efectos constitucionales.

(Fdo.) ANDRES PASTRANA ARANGO

El Ministro de Relaciones Exteriores,

(fdo.) Guillermo Fernández de Soto.

DECRETA:

ARTÍCULO 1o. Apruébase el “Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional”, hecho en Montreal el veintiocho (28) de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999).

ARTÍCULO 2o. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1o. de la Ley 7a. de 1944, el “Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional” hecho en Montreal el veintiocho (28) de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999), que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

ARTÍCULO 3o. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

El Presidente del honorable Senado de la República,

CARLOS GARCÍA ORJUELA.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

MANUEL ENRÍQUEZ ROSERO.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

GUILLERMO GAVIRIA ZAPATA.

ANGELINO LIZCANO RIVERA.

REPUBLICA DE COLOMBIA – GOBIERNO NACIONAL

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Ejecútese, previa revisión de la Corte Constitucional, conforme al artículo 241-10 de la Constitución Política.

Dada en Bogotá, D. C., a 21 de noviembre de 2001.

ANDRES PASTRANA ARANGO

El Ministro de Relaciones Exteriores,

GUILLERMO FERNÁNDEZ DE SOTO.

El Ministro de Transporte,

GUSTAVO ADOLFO CANAL MORA.

III. INTERVENCIÓN DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

La ciudadana Nancy Zamora Rendón, actuando como apoderada del Ministerio de Relaciones Exteriores, intervino en este proceso para solicitar la declaración de exequibilidad del instrumento público internacional bajo revisión y de su ley aprobatoria.

Comienza por señalar que el “Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional”, tiene sus orígenes en los trabajos realizados durante la décadas por el Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, foro en el que se consideró la conveniencia de refundir en un documento único los diversos instrumentos del denominado “Sistema de Varsovia” el cual se había caracterizado por su falta de uniformidad, teniendo en cuenta que no todos los Estados eran partes en los mismos Instrumentos que conforman dicho sistema, razón por la cual no tuvo la aceptación esperada en la comunidad internacional.

Advierte igualmente que el convenio objeto de estudio, se erige como un instrumento cuya finalidad es la de resolver en forma equilibrada los problemas relativos al régimen de responsabilidad civil en el transporte aéreo, actualizando de manera concreta y directa el complejo sistema de convenios y protocolos que modifican el Sistema de Varsovia a través de una nueva legislación fundada en una mayor claridad y transparencia jurídica, todo ello con el fin de modernizarlo y acondicionarlo a las necesidades actuales en esta materia.

Seguidamente describe brevemente la estructura general del convenio, precisando como su principal aspecto la consagración de un verdadero régimen unificado de responsabilidad en el transporte aéreo respecto de los pasajeros, el equipaje y la carga.

Finalmente, estima que el convenio sub examine cumplió a cabalidad con los lineamientos establecidos en los artículos 150 numeral 16 y 189 numeral 2 del Ordenamiento Superior, ajustándose plenamente a la Carta Política y desarrollando de manera concreta los principios del derecho internacional consagrados en el artículo 9 Superior, al igual que en lo referente a

la promoción de la internacionalización de las relaciones económicas, sociales y políticas de nuestro país con las diversas naciones del mundo (CP art. 226 y 227), por lo cual concluye, que el convenio bajo estudio representa una valiosa herramienta en la búsqueda total de la protección de los derechos de los usuarios de la aviación civil internacional.

IV. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACIÓN

El señor Procurador General de la Nación en concepto No. 2861, recibido el día dieciocho (18) de abril de dos mil dos (2002), solicita a la Corte declarar la exequibilidad del “Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional”, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 y de la Ley 701 de 2001 aprobatoria del mismo, con fundamento en las siguientes consideraciones:

En primer término, analiza la competencia de las autoridades que participaron por Colombia en la firma de dicho convenio, indicando que durante el trámite de negociación y suscripción del mencionado Instrumento Internacional actuó en representación de nuestro país ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el Mayor General ® Jaime Hernández López, quien había sido investido de los plenos poderes otorgados por el Presidente de la República el día 24 de noviembre de 1999 dando de esta manera cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 7 de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados. En virtud de ello, no encuentra reparo de constitucionalidad alguno respecto de la competencia para la suscripción del mismo.

Seguidamente el Procurador entra a analizar el trámite legislativo de la Ley aprobatoria del convenio y su incorporación a la legislación interna, concluyendo que durante la misma se cumplieron con las exigencias constitucionales y legales relativas a la materia.

Luego, la Vista Fiscal estudia el contexto material del convenio determinando que tal instrumento no vulnera en ningún aspecto la Constitución Política, pues el mismo se limita a consagrar de manera armónica un sistema normativo para el transporte aéreo internacional, con el objetivo primordial de minimizar los daños humanos y materiales que sufran las personas y los objetos transportados.

De igual forma señala que el convenio en revisión centra su atención en la adopción de medidas tendientes a proteger derechos fundamentales como la vida (CP art. 11), la salud (CP art. 49), la propiedad (CP art. 58) y la libre empresa (CP art. 333). Por ello considera que resulta totalmente válido y ajustado al ordenamiento Superior el contenido normativo del convenio sometido a estudio, pues el referido instrumento no se opone en ningún momento a la soberanía nacional ni se constituye en una limitante a la plenitud de los postulados constitucionales establecidos en los artículos 116 y 229.

I. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS

1. La Competencia y el objeto de control

Según lo previsto en el artículo 241 numeral 10 de la Constitución Política corresponde a la Corte el control automático de constitucionalidad sobre los tratados internacionales y las

leyes que los aprueban.

2. La constitucionalidad del convenio y de la ley aprobatoria en sus aspectos formales

La revisión de constitucionalidad del convenio materia de estudio, así como de su ley aprobatoria, por aspectos de forma, comprenderá tanto la facultad de representación del Estado Colombiano para la firma del respectivo instrumento internacional, como la verificación del trámite legislativo de la Ley aprobatoria del mismo en el Congreso de la República.

2.1. La representación del Estado Colombiano en la firma del convenio

Con base en la certificación expedida por el Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores incorporada al presente expediente¹ se aprecia que el convenio sub examine fue suscrito el día 15 de diciembre de 1999 por el Mayor General ® Jaime Hernández López representante de Colombia ante la Organización Civil Internacional, quien había sido investido para el efecto de plenos poderes otorgados por el Presidente de la República el día 24 de noviembre de 1999.

No obstantelo anterior, el día 15 de diciembre de 1999 el Presidente de la República confirmó dicho acto al impartirle la respectiva aprobación ejecutiva y someterlo a consideración del Congreso de la República², lo cual de conformidad con el artículo 8 de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados, incorporada a nuestro ordenamiento mediante la Ley 406 de 1997, subsana cualquier vicio sobre la representación del Estado Colombiano.

1. Examen del trámite de la Ley 701 de 2001

Con fundamento en los antecedentes legislativos, las actas publicadas en las Gacetas del Congreso de la República y las certificaciones remitidas a la Corte por el Senado de la República y la Cámara de Representantes, se pudo determinar que el trámite surtido en esa Corporación para la expedición de la Ley No. 701 de 2001, fue el siguiente:

a. El día 25 de julio de 2000, el Gobierno Nacional a través de los Ministros de Relaciones Exteriores y Transporte presentó ante el Senado de la República el proyecto de ley aprobatoria de la convención materia de estudio, el cual fue radicado bajo el número 29/00 Senado y publicado junto con la respectiva exposición de motivos en la Gaceta del Congreso No. 295 del 1° de agosto de 2000 (páginas 1 a 9)³

a. La ponencia para primer debate en la Comisión Segunda del Senado de la República, fue presentada por el congresista Antonio Guerra de la Espriella, siendo publicada en la Gaceta del Congreso No. 383 del 22 de septiembre de 2000 (páginas 27 y 28)⁴

a. De conformidad con la certificación expedida por el Secretario de la Comisión Segunda del Senado de la República de fecha 28 de enero de 2002⁵, dicha comisión aprobó en primer debate el proyecto de ley en la sesión llevada a cabo el día 10 de octubre de 2000, con una votación de 11 senadores a favor y ninguno en contra.

a. La ponencia para segundo debate fue presentada por el Senador Antonio Guerra de la Espriella, la cual fue publicada en la Gaceta del Congreso No. 418 del 12 de octubre de 2000 (páginas 18 y 19)⁶

a. De conformidad con la certificación expedida por el Secretario General del Senado de la República⁷, el proyecto de ley fue aprobado en la plenaria del Senado el 15 de diciembre de 2008, con un quórum de 92 senadores de 102.

a. Radicado el proyecto de ley en la Cámara de Representantes con el número 144/01, se le repartió a la Comisión Segunda Constitucional Permanente, siendo designado como ponente el Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, cuya ponencia fue publicada en la gaceta del Congreso No. 300 del 14 de junio de 2001 (páginas 2 a 6)⁹.

a. De conformidad con la certificación expedida por el Secretario de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes de fecha 19 de febrero de 2002¹⁰, dicha comisión aprobó por unanimidad en primer debate el proyecto de ley en la sesión llevada a cabo el día 22 de agosto de 2001.

a. La ponencia para segundo debate presentada por el Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, fue publicada en la Gaceta del Congreso No. 492 del 26 de septiembre de 2001 (páginas 11 a 15)¹¹

a. De conformidad con la certificación expedida por el Secretario General de la Cámara de Representantes¹² el proyecto de ley fue aprobado en la plenaria de esta corporación legislativa el día 16 de octubre de 2001¹³, mediante 136 votos afirmativos.

a. El Presidente de la República, Doctor Andrés Pastrana Arango, sancionó la Ley 701 el 21 de noviembre de 2001.

a. El texto de dicha Ley fue remitido a la Corte Constitucional para su revisión el día 27 de noviembre del mismo año, dentro del término máximo de 6 días señalados para el efecto por el artículo 241 numeral 10 de la Carta Política.

Por lo tanto la Corte concluye que no existe ningún vicio de forma en el trámite de la Ley 701 de 2001, por cuanto el Congreso de la República tramitó el proyecto de ley de acuerdo a lo dispuesto por la Constitución, iniciando su curso en el Senado de la República como lo exige el artículo 154 de la Constitución; fue publicado antes de darle trámite en las comisiones respectivas; aprobado en primero y segundo debate en cada una de las cámaras legislativas; las ponencias respectivas tanto en las comisiones como en las plenarios fueron publicadas antes de iniciarse los debates correspondientes; y, entre el primero y segundo debate en cada Cámara mediaron los términos a que alude el artículo 160 de la Constitución.

3. Examen material del convenio objeto de revisión

El examen de fondo que le corresponde efectuar a la Corte Constitucional, consiste en comparar los artículos del texto del convenio que se revisa con la totalidad de las disposiciones constitucionales, para determinar si las primeras se ajustan a ésta independientemente de consideraciones de conveniencia, oportunidad, efectividad, utilidad o eficiencia las cuales son ajenas a la competencia de esta Corporación.

El convenio sub examine contiene 57 artículos divididos en 7 títulos, mediante los cuales los Estados Partes reconocen la imperiosa necesidad que ha surgido para la comunidad internacional de unificar y modernizar los distintos instrumentos internacionales relativos al transporte aéreo mundial, de manera tal que se logre su armonización a fin de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y el reconocimiento de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución, si hubiere lugar a ello; todo esto dentro del desarrollo ordenado de las operaciones de transporte aéreo internacional y de la circulación fluida de pasajeros, equipaje y carga conforme a los principios y objetivos relativos al derecho aeronáutico internacional privado.

El capítulo I comprende los artículos 1 y 2, mediante los cuales se consagra las disposiciones generales del convenio, señalando de una parte que su ámbito de aplicación se circunscribe al ejercicio de todo tipo de transporte internacional de personas, equipaje o carga que se efectúe en aeronaves bien sea en forma onerosa o gratuita, siempre y cuando dicha actividad sea prestada por personas de derecho público o privado, señalando de igual forma que las normas relativas al presente convenio no son aplicables al transporte de envíos postales.

El capítulo II abarca los artículos 3 a 16, mediante los cuales se regula las normas sobre la documentación y las obligaciones de las partes tanto para el transporte de pasajeros, como para el de equipaje y carga; en cuanto al primero se exige la expedición de un documento de transporte individual o colectivo, el cual deberá indicar aspectos tales como los puntos de partida y destino, si ellos se encuentran situados en un solo Estado Parte o se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado. Igualmente se señala la obligación del transportista de entregar a cada pasajero un talón de identificación de equipaje por cada bulto facturado y de expedir en el caso de transporte de carga, la correspondiente carta de porte aéreo la cual debe contener cierta información a efectos de facilitar su envío; se

expresa también dentro de este capítulo las consecuencias relativas al incumplimiento de las disposiciones que consagran los requisitos que deben contener los documentos anteriormente mencionados, fijando además, el grado de responsabilidad que asumen tanto el expedidor de la mercancía como el transportista por la información contenida en ellos y su valor probatorio, de otra parte se estipula la forma como se debe proceder a la entrega de la carga y la manera como los destinatarios pueden hacer valer sus derechos en contra de los expedidores o transportistas por el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones relativas al transporte de determinada carga, finalmente se expresa que el expedidor de la mercancía debe proporcionar toda la información y la documentación que sea necesaria para que las aduanas, la policía y cualquier otra autoridad pública cumpla con sus tareas antes de la entrega de la carga a su correspondiente destinatario.

El capítulo III comprende los artículos 17 a 37, mediante los cuales se alude al tema de la responsabilidad del transportista y la medida de la indemnización por el daño sufrido. En cuanto a la responsabilidad respecto a los pasajeros por muerte o lesión, o por los daños que sufra su equipaje el artículo 17 determina los casos en que ésta procede; igual consagración se hizo en cuanto al daño de equipaje, la carga o el retraso en su entrega. El artículo 20 del convenio consagra las causales de exoneración de responsabilidad. El artículo 21 determina el monto de la indemnización en caso de muerte o lesión de los pasajeros estableciendo para ello dos niveles de responsabilidad en atención a la cuantía y el 22 determina el límite a la responsabilidad en los eventos de retraso en el transporte de pasajeros, equipaje y carga, situaciones estas que son revisables cada cinco años por el depositario de conformidad con lo previsto en el artículo 24 *ibídem*. El artículo 25 hace referencia a la estipulación sobre los límites de responsabilidad por parte del transportista. El artículo 26 alude a que toda cláusula que tienda a exonerar al transportista de su responsabilidad o mediante la cual se fije un límite inferior al contenido en el convenio será considerada como nula. El artículo 27 señala que ninguna de las disposiciones del presente convenio impedirá al transportista negarse a concertar un contrato de transporte, renunciar a las defensas que pueda invocar en virtud del presente convenio o establecer condiciones que no estén en contradicción con las normas de este instrumento internacional.

El artículo 28 contempla los casos en los que es procedente efectuar por parte del transportista pagos adelantados a la persona o personas físicas, que tengan derecho a reclamar indemnización en caso de accidentes de aviación de los cuales se derive la muerte o lesiones de los pasajeros, a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas; los artículos subsiguientes aluden a la documentación que sirve de fundamento para iniciar en contra de un transportista la correspondiente reclamación tendiente a obtener el reconocimiento de una indemnización por los daños sufridos; el grado de responsabilidad de dependientes o agentes del transportista frente a cualquier tipo de reclamación que se inicie tendiente al resarcimiento de un determinado daño; el término oportuno para ejercer el aviso de protesta en caso de que el equipaje facturado o la carga transportada hubiere sufrido algún tipo de avería.

El artículo 33 prevé que la acción de indemnización de daños deberá iniciarse a elección del demandante en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el domicilio del transportador aéreo o de su oficina principal, o del lugar en que tenga oficina o por cuyo conducto se haya celebrado el contrato o ante el tribunal del lugar de destino. Sin embargo,

el artículo 34 permite el sometimiento de la resolución de los conflictos que surjan con ocasión de un contrato de transporte de carga a un árbitro o un tribunal arbitral para que el mismo lo dirima; el artículo 35 determina el plazo para el ejercicio de las correspondientes acciones indemnizatorias, preceptuando que ellas se extinguirán si no son iniciadas dentro de los dos años siguientes a la fecha de llegada al destino o la del día en que la aeronave debía haber llegado o la detención del transporte.

El capítulo IV se contrae al artículo 38 a través del cual se regula el tema concerniente al transporte combinado, es decir, el efectuado en parte por aire y por cualquier otro medio de transporte, pero en el se advierte que las normas de dicho Convenio sólo serán aplicables en el primer evento.

El capítulo V comprende los artículos 39 a 48 mediante los cuales se establecen las disposiciones que se aplican en el evento en que el transporte aéreo lo preste una persona distinta del transportista contractual, esto es, el transportador de hecho como lo denomina el mismo Convenio fijando a su vez su grado de responsabilidad; la de sus dependientes o agentes; los destinatarios de las protestas en caso de que el equipaje facturado o la carga transportada hubiere sufrido algún tipo de avería; los montos de las indemnizaciones; los destinatarios de las reclamaciones; el señalamiento de la jurisdicción ante la cual se ejerce la correspondiente acción indemnizatoria la cual es básicamente la misma que consagra el artículo 33 del convenio, adicionando la posibilidad para el reclamante de acudir ante el tribunal en cuya jurisdicción el transportista de hecho tenga su domicilio o su oficina principal; la nulidad de las cláusulas contractuales que tiendan a exonerar al transportista contractual o de hecho de su responsabilidad o mediante la cual se fije un límite inferior al contenido en el convenio y las relativas a las relaciones surgidas entre el transportista contractual y el transportista de hecho.

El capítulo VI abarca los artículos 49 a 52, en los cuales se señalan otras disposiciones relativas a la aplicación obligatoria del Convenio a todas las cláusulas del contrato de transporte y a todos los acuerdos particulares concertados antes de que ocurra el daño, estableciéndose de igual forma que las disposiciones que acuerden las partes para tratar de eludir la aplicación de las reglas establecidas en el mismo, o las que indiquen la ley que deberá aplicarse o modifiquen las reglas relativas a la jurisdicción serán nulas y no surtirán efecto alguno.

Así mismo se impone a los Estados Partes la obligación de exigir a sus transportistas un seguro que cubra la responsabilidad que pueda surgir del cumplimiento del Convenio.

El capítulo VII contiene las cláusulas finales; el artículo 53 prevé que el Convenio estará abierto para la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional hasta su entrada en vigor permaneciendo en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional, en Montreal; igualmente señala que este convenio estará sujeto a la ratificación tanto de los Estados Partes como de las organizaciones regionales que lo hayan firmado; indicando a su vez que quienes no lo firmen podrán con posterioridad aceptarlo, aprobarlo o adherirse a él en cualquier momento.

Se advierte además, que los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación, o adhesión se depositarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional quien es designado como

Depositario del Convenio.

En cuanto a la entrada en vigor del Convenio se precisa que esta se producirá a partir del sexagésimo día contado a partir de la fecha de depósito del trigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Depositario, y para los demás Estados y organizaciones regionales de integración económica el convenio surtirá efecto sesenta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión; finalmente este artículo señala las funciones que le son atribuidas al depositario en relación con el convenio ante todos los signatarios y Estados Partes.

El artículo 54 autoriza a los Estado Parte para que denuncien el Convenio mediante notificación por escrito dirigida al Depositario, la que surtirá efectos ciento ochenta días después de la fecha en que aquél reciba la notificación.

El artículo 55 prevé la relación del convenio con otros instrumentos del Convenio de Varsovia, precisando que este prevalecerá sobre toda regla que se aplique al transporte aéreo internacional.

El artículo 56 señala el procedimiento a seguir para la entrada en vigor del Convenio en el evento en que un Estado Parte tenga dos o más unidades territoriales en las que se apliquen diferentes sistemas jurídicos en relación con cuestiones que versen sobre el convenio.

El artículo 57, establece que las disposiciones del presente convenio no podrán ser objeto de reservas, salvo que un Estado Parte notifique que el Convenio no es aplicable al transporte aéreo internacional prestado directamente por aquél con fines no comerciales y respecto a las funciones y obligaciones como Estado soberano; ni al transporte de personas, carga y equipaje contratado que sea prestado por autoridades militares en aeronaves matriculadas en ese Estado Parte, o arrendadas por éste y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas.

Finalmente se establece que los textos del convenio escritos en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso son auténticos, señalando además que el Convenio quedará depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

3.2. El Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, y su compatibilidad con la Carta.

Los propósitos enunciados en la parte inicial del Convenio bajo estudio estructuran su marco de acción estableciendo claramente que a través del mismo se pretende de una parte modernizar y refundir el Convenio de Varsovia y sus instrumentos conexos en un solo texto; y por otro lado crear un verdadero régimen universal de responsabilidades de los transportadores aéreos, protegiendo los derechos de los pasajeros durante el desarrollo de esta actividad, todo ello dentro de un régimen estandarizado de tiquetes aéreos, boletos de equipaje, hojas de ruta, responsabilidad del transportador y disposiciones relacionadas con el transporte combinado, a fin de garantizar el reconocimiento de una indemnización equitativa y la búsqueda de un equilibrio entre los intereses de los Estados, los transportadores y los pasajeros.

Por consiguiente y dentro del contexto mostrado anteriormente se puede concluir, que el contenido del instrumento público en revisión no vulnera en ningún aspecto nuestra Constitución Política, pues por el contrario, dicho convenio consagra una serie de disposiciones que regulan la actividad comercial del transporte aéreo internacional no sólo en cuanto se refiere a los pasajeros, sino también al equipaje y la carga, protegiendo a su vez los eventuales riesgos que puedan surgir durante la prestación de este servicio.

Ahora bien es claro que el Convenio en estudio, se erige dentro del ámbito internacional como un valioso elemento para asegurar de manera adecuada la unificación de los distintos instrumentos normativos que regulaban la materia y que se encontraban dispersos y desactualizados, situación ésta que impedía en muchos casos su aplicación en forma coherente en detrimento de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional.

Por tanto y en consideración a la problemática que afrontaba la comunidad internacional en cuanto al tema el contexto del Convenio en revisión centra su atención en la protección de una multiplicidad de derechos fundamentales entre los cuales sobresale la vida, la salud, la propiedad y la libre empresa responsable (artículos 2, 11, 49 y 58 Constitucionales), mediante la imposición al transportador de una serie de obligaciones con el objeto exclusivo de proteger la integridad de los pasajeros, el equipaje y la carga transportada, asegurando a su vez el cumplimiento de los principios generales de derecho internacional que regulan la materia, a los cuales se hace alusión en el artículo 9 del Ordenamiento Superior, en cuanto refiere que el fundamento de las relaciones exteriores del Estado se basa en la soberanía nacional, el respeto por la autodeterminación de los pueblos y el reconocimiento de los principios del derecho internacional aceptados por nuestro país.

Desarrolla de igual forma lo establecido en el artículo 226 de la Constitución que establece: “El Estado promoverá la internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional”, pues el convenio hace participe activo a nuestro país en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a través del desarrollo y aplicación de este convenio, con lo cual el Estado Colombiano estaría promoviendo de manera efectiva la internacionalización de sus relaciones económicas, tal como lo prescribe nuestro Ordenamiento Superior.

Al efecto es conveniente recordar que nuestro país suscribió el “Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)” hecho en la ciudad de México el catorce (14) de diciembre de mil novecientos setenta y tres (1973), el cual fue aprobado mediante la Ley 622 de 2000, y sobre el que esta Corporación mediante Sentencia C-834 de 2001 al efectuar el control respectivo sobre su constitucionalidad expresó:

Así pues, el Convenio bajo examen desarrolla diversas normas y objetivos de rango superior, y además, por tratarse de la creación de un organismo consultivo, cuyas conclusiones, recomendaciones y resoluciones estarán sujetas a la aprobación posterior de cada uno de los Gobiernos, lo hace dentro de los parámetros de respecto a la soberanía nacional y sobre la base de la equidad, la reciprocidad y la conveniencia nacional, con lo cual se adecua al artículo 9° de la Constitución.

Adicionalmente, como sucede con todos los instrumentos internacionales que suscribe Colombia con naciones amigas, el presente Convenio contribuye a la internacionalización de

nuestras relaciones políticas, económicas, y sociales, en los términos del artículo 226 de la Carta.”

De la misma manera este instrumento desarrolla el artículo 227 Superior, que impone al Estado la misión de promover la integración económica, social y política con las demás naciones mediante la celebración de tratados sobre bases de equidad, igualdad y reciprocidad, fortaleciendo los lazos de cooperación con los demás Estados y con las entidades de derecho internacional que regulan la materia.

También guarda perfecta armonía con lo previsto en el artículo 333 Superior que establece que “la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común” pues de manera directa se les exige a las empresas prestadoras del servicio de transporte aéreo internacional garantizar el cumplimiento de sus responsabilidades en condiciones en las cuales se asegure la protección de los derechos de los usuarios y sus bienes, motivo por el cual considera esta Corporación que resulta válido y ajustado al Ordenamiento Superior y en especial en lo que respecta al artículo 58 ibídem, la imposición hecha por el convenio a los Estados Partes en el sentido de exigir a los transportadores aéreos la adopción de un seguro adecuado que cubra cualquier tipo de responsabilidad que se derive de la ocurrencia de un determinado acontecimiento que llegare a afectar a los pasajeros o a las cosas transportadas.

Ahora bien en lo que corresponde a la definición de la jurisdicción para promover las acciones de indemnización de daños, considera la Corte que las disposiciones contenidas en el Convenio en lo que respecta al tema no transgreden el concepto de soberanía nacional (CP art. 3 y 9), ni el acceso a la administración de justicia (CP art. 229), pues de conformidad con el artículo 33 del instrumento publico objeto de revisión se le concede al demandante la facultad de elegir el lugar en el cual puede iniciar la correspondiente acción judicial, con la observancia total de los procedimientos establecidos por la legislación de Tribunal que conozca el caso, con lo cual se aseguraría de dicha manera la plenitud del “principio de territorialidad, fundamento esencial de la soberanía, de acuerdo con el cual cada Estado puede prescribir y aplicar normas dentro de su respectivo territorio, por ser éste su “natural” ámbito espacial de validez. Forman parte integral de este principio, las reglas de “territorialidad subjetiva” (según la cual el Estado puede asumir jurisdicción sobre actos que se iniciaron en su territorio pero culminaron en el de otro Estado) y “territorialidad objetiva” (en virtud de la cual cada Estado puede aplicar sus normas a actos que se iniciaron por fuera de su territorio, pero culminaron o tuvieron efectos sustanciales y directos dentro de él. Por su solidez e importancia, se puede considerar al principio de territorialidad como la regla general a aplicar, y a los demás principios como sus excepciones, puesto que legitiman el ejercicio extraterritorial de la jurisdicción”¹⁴.

De igual forma se adviene a la Constitución la disposición prevista en el artículo 45 del convenio sub examine que consagra la posibilidad de acudir a una jurisdicción adicional a fin de someter las controversias que se susciten con un transportista de hecho, pues su utilización deriva de la convergencia de una circunstancia específica como lo es la iniciación de la respectiva acción legal con la plena observancia de la normatividad regente en el país en el cual dicho transportista tiene su domicilio o su oficina principal, respetándose de dicha manera los principios del derecho internacional aceptados por Colombia.

Por su parte en lo que corresponde a la posibilidad de someter las controversias originadas en la responsabilidad surgida de un contrato de transporte de carga a un arbitro o tribunal arbitral, tal como lo prevé el artículo 34 del Convenio, la Corte considera que este hecho no contraviene el Ordenamiento Superior pues dicha eventualidad se encuentra claramente permitida por el inciso final del artículo 116, en concordancia con lo preceptuado en el artículo 8o. de la Ley Estatutaria de la Administración de Justicia, que posibilita la utilización de este mecanismo para solucionar de manera pacífica y con prontitud los conflictos que se presenten entre las partes que intervienen en el contrato de transporte aéreo internacional relacionados con el régimen de responsabilidad civil, todo ello, con el objetivo exclusivo de buscar un verdadero equilibrio entre los intereses de los Estados, los transportadores y los usuarios.

En efecto en relación con este tema la Corte ha señalado que “una visión integral de la Constitución permite concluir que ésta busca, como uno de sus propósitos fundamentales, la resolución pacífica de los conflictos. Para el logro de este objetivo consagra una serie de mecanismos que tienden a desconcentrar la administración de justicia y a establecer mecanismos alternativos de solución de controversias tales como las jurisdicciones especiales, los jueces de paz, la conciliación o el arbitramento. En razón de la naturaleza de las diferencias que pueden suscitarse con ocasión de las inversiones de que trata el Tratado sub examine, puede llegar a ser mucho más conveniente y pacífico que sea un organismo internacional especializado o un tribunal de arbitraje quien las solucione”¹⁵.

Por ende, la adopción de mecanismos diseñados por el derecho internacional privado para solucionar problemas propios de esta materia en ningún momento afecta la soberanía nacional, pues los mismos corresponden a la necesidad urgente de asegurar la prevalencia de los principios y valores constitucionales dentro del marco general del fomento de la internacionalización de las relaciones comerciales.

Finalmente, es claro que el Convenio en estudio igualmente se ajusta a lo dispuesto en el artículo 365 Superior según el cual “los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado” y sobre el cual esta Corporación expresó lo siguiente:

En conclusión considera la Corte que la Ley 701 del 21 de noviembre de 2001 “Por medio de la cual se aprueba el Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional”, hecho en Montreal el 28 de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999), así como el respectivo Convenio, no adolecen de vicio alguno de inconstitucionalidad y, por tanto, serán declarados exequibles por esta Corporación, ya que los mismos se ajustan a las disposiciones de nuestra Carta Política.

VI. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Corte Constitucional, en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE:

Primero.- Declarar EXEQUIBLE el “Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional”, hecho en Montreal el 28 de mayo de mil novecientos

noventa y nueve (1999).

Segundo.- Declarar EXEQUIBLE la Ley 701 del 21 de noviembre de 2001 “Por medio de la cual se aprueba el Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional”, hecho en Montreal el 28 de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999).

Tercero.- ORDENAR la comunicación de la presente sentencia al Presidente de la República, a los Ministros de Relaciones Exteriores y Transporte, para los fines contemplados en el numeral 10 del artículo 241 de la Carta Política.

Notifíquese, comuníquese, publíquese, insértese en la Gaceta de la Corte Constitucional y archívese el expediente.

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Presidente

JAIME ARAUJO RENTERIA

Magistrado

Magistrado

MANUEL JOSE CEPEDA ESPINOSA

Magistrado

JAIME CORDOBA TRIVIÑO

Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL

Magistrado

EDUARDO MONTEALEGRE LYNNET

Magistrado

ALVARO TAFUR GALVIS

Magistrado

CLARA INES VARGAS HERNANDEZ

Magistrada

MARTHA VICTORIA SACHICA MENDEZ

Secretaria General

- 1 Folio 31
- 2 Folio 27
- 3 Folios 227 a 235
- 4 Folios 237 y 238
- 5 Folios 176 y 177
- 6 Folios 240 y 241
- 7 Folio 38
- 8 Gaceta del Congreso No. 51 del 14 de febrero de 2001 (página 49) -Folio 244-
- 9 Folios 253 a 255
- 10 Folio 252
- 11 Folios 299 a 303
- 12 Folio 271
- 13 Gaceta del Congreso No. 568 del 9 de noviembre de 2001 (página 16) -Folio 320-
- 14 Sentencia C- 1189 de 2000 M.P. Dr. Carlos Gaviria Díaz
- 15 Sentencia C-379 de 1996 M.P. Dr. Carlos Gaviria Díaz
- 16 Sentencia C- 834 de 2001 M.P. Dr. Marco Gerardo Monroy Cabra