

Reclamaciones de carga aérea ¿A quién reclamar?



Según la Organización de Aviación Civil Internacional el transporte de mercancías por aire está ganando cada vez más importancia en el comercio internacional. Si bien hemos de tener en cuenta que, en términos de tonelaje, el transporte de mercancías por aire solo constituye el 2% de todas las mercancías transportadas a nivel mundial, el valor de las mismas constituye aproximadamente entre un 33-40% del valor total.

Jaime Alvarado, Ejecutivo del Departamento de Siniestros de Transportes y Aviación de Willis

Para comprender el funcionamiento del transporte aéreo de mercancías hemos de identificar en primer lugar a las principales partes participantes en el mismo. En primer lugar el cargador contrata con el transitario, el cual a su vez suscribe un contrato de porte aéreo con la empresa transportista (normalmente una compañía aérea). El transportista se compromete a enviar la mercancía al destinatario. Por otro lado también cabe mencionar a otros actores como pueden ser las empresas de *Handling* Aeroportuario o las de transporte terrestre que actúan como subcontratistas o agentes de las Aerolíneas.

Sin perjuicio de lo que pueda establecer la legislación de cada país a

este respecto, el transporte internacional de mercancías por aire está regulado por el 'Convenio Para la Unificación de Ciertas Reglas Para el Transporte Aéreo Internacional', legislación elaborada en Montreal el 28 de mayo de 1999 (También llamada simplemente 'Convención de Montreal' o 'MC1999') y ratificada por 108 estados; y que viene a sustituir al régimen previamente establecido por el Convenio de Varsovia de 1929 y sus subsiguientes enmiendas.

Conforme a la Convención de Montreal, para que pueda ser considerado transporte internacional el origen y el destino han de estar situados en el territorio de dos Estados Partes, o en su defecto tener al menos el pun-

to de origen, escala o destino dentro del territorio de un Estado Parte.

El transporte aéreo doméstico se encuentra excluido salvo que se haga escala dentro del territorio de un tercer país firmante. No obstante hemos de tener en cuenta que el Reglamento CE 889/2002 de la UE (que traspone la MC1999) elimina la distinción entre transporte doméstico y transporte internacional, por lo que las reglas de la Convención de Montreal son plenamente aplicables en vuelos domésticos dentro de la UE.

De acuerdo a lo establecido por la Convención de Montreal y a la práctica estándar del sector, el contrato de transporte aéreo se materializa en

de destrucción, pérdida o avería de la carga que se haya producido durante el transporte aéreo, será el transportista responsable del daño causado, entendiéndose como transporte aéreo el periodo temporal en el que la carga se encuentra bajo la custodia del transportista o sus agentes.

El Art. 18.2 enumera las únicas excepciones existentes a este régimen de responsabilidad: defecto, calidad o vicio propio de la carga; empaque defectuoso; guerra o conflicto armado o acto de autoridad pública en relación con la entrada, salida y tránsito de la carga. No obstante, la carga de la prueba reside sobre el transportista.

Una vez se haya determinado que la destrucción, pérdida o avería de la carga se produjo cuando se encontraba bajo el control o custodia del transportista, sus agentes o dependientes, hemos de aplicar el límite inquebrantable de responsabilidad de 19 Derechos Especiales de Giro (DEG) por kilogramo bruto. Destacar así mismo que el número de DEG/Kg es revisable.

Los Derechos Especiales de Giro son una cartera de divisas fuertes utilizadas en el comercio internacional y las finanzas. En la actualidad está conformada por el euro, la libra esterlina, el yen y el dólar estadounidense.

A fin de realizar el cálculo que constituye el límite de responsabilidad del transportista, se ha de tener únicamente en cuenta el peso bruto de los bultos dañados. Sin embargo, en aquellos casos en que estos bultos afecten al valor del resto de los bultos comprendidos dentro de la misma AWB, se habrá de usar el peso total para el cálculo.

La única excepción que podemos encontrar a este límite irrompible de 19 DEG/Kg es en aquellos casos en que el expedidor al realizar la entrega del cargamento al transportista realiza una declaración especial del valor. En caso de producirse un siniestro, el transportista estará contractualmente obligado a indemnizar el importe de la suma declarada, salvo que se demuestre que dicho importe es superior al valor real de la mercancía durante la entrega por parte del expedidor.

A fin de poder llevar a cabo una reclamación con éxito frente al transportista de forma rápida y eficaz, además de documentarla debidamente hemos de tener en cuenta al-

gunos aspectos del transporte aéreo que no son del todo conocidos.

Dada la naturaleza del negocio de transporte aéreo, excepto en sus aeropuertos base o principales centros de distribución, la mayoría de las compañías aéreas carecen de instalaciones donde receptor, entregar y/o almacenar los cargamentos. Es por ello que el manejo de los cargamentos en tierra suele estar subcontratado con empresas de *Handling* locales lo que hace que en la práctica tanto el inicio como la finalización del porte aéreo lo realice una empresa de *Handling*.

En muchos casos puede suceder que el daño a la carga se produzca mientras estaba siendo manejada o custodiada por la empresa de *Handling* de la aerolínea. Pese a que en principio puede parecer más fácil reclamar a la empresa de *Handling* por cercanía, la realidad es más bien distinta.

En primer lugar es la práctica habitual del sector que el transportista y la empresa de *Handling* rijan su relación conforme a un "Standard Ground Handling Agreement" de la IATA.

El Artículo 8 del SGHA establece una protección por parte del transportista para la empresa de *Handling* casi absoluta (si bien el nivel de esta protección contractual varía en función de la versión del contrato y de las condiciones particulares que pacten las partes).

Es por ello que en la mayoría de los casos encontramos que aunque la empresa de *Handling* haya sido la causante del daño, es la empresa transportista la que se encuentra contractualmente obligada a hacerse cargo de las reclamaciones de terceros. Ello implica que, si bien el perjudicado tiene derecho a reclamar ante los dos, la empresa de *Handling* en caso de recibir una reclamación lo más probable es que la redirija al transportista; por lo que es más efectivo reclamar siempre a este último.

Finalmente, como norma general, hemos de tener en cuenta que en la mayoría de las jurisdicciones aunque se consiga reclamar directamente contra la empresa de *Handling*, esta, como agente del transportista, va a estar sometida al mismo régimen de responsabilidades con sus subsiguientes limitaciones de responsabilidad, además de tener la inconveniencia de ser una reclamación extracontractual.

la forma de la carta de porte aéreo, también llamada conocimiento aéreo o más comúnmente *Air Waybill* (AWB). No obstante también se aceptan cualquier otro medio por el que quede constancia del transporte que deba efectuarse, en concreto, nos referimos a medios electrónicos como la eAWB.

Independientemente del medio o soporte utilizado, este deberá contener los términos y condiciones del transporte, así como la descripción de las mercancías, sus instrucciones de porte, etc.

Lo más común es encontrar dos tipos, la *House* y la *Master Air Waybill*. La diferencia entre ambas radica en que la entidad emisora de la *Master Air Waybill* (MAWB) es la aerolínea que hace el transporte efectivo mientras que en la *House Air Waybill* (HAWB) es el transitario quién suscribe el contrato con el propietario de la mercancía.

¿Cuál es el régimen de responsabilidades aplicable a un siniestro de carga aérea?

Conforme al Convenio de Montreal (Artículo 18 y siguientes), en caso