

# RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE AÉREO DE CARGA Y EL CASO DE LAS VACUNAS DE COVID-19

Jesús Escudero Estévez<sup>1</sup> y Andrea Cruz Suárez<sup>2</sup>

**Resumen:** *La distribución de las vacunas desarrolladas para combatir el virus de COVID-19 a nivel mundial ponen de relieve la importancia de conocer los diversos regímenes de responsabilidad civil en materia de transporte aéreo de carga, según se trate de transporte aéreo internacional o de transporte aéreo doméstico dentro de la República Bolivariana de Venezuela.*

**Palabras clave:** *Aviación – Riesgos – Carga – Vacuna – COVID-19.*

**SUMARIO.** Introducción. **I.** Responsabilidad civil del transportista durante el transporte aéreo de carga. **1.** Transporte aéreo internacional. **A.** Sistema de Varsovia. **B.** Sistema de Montreal. **2.** Transporte aéreo doméstico. Régimen aplicable en la República Bolivariana de Venezuela. **II.** Consideraciones sobre el transporte aéreo de las vacunas contra la COVID-19. Consideraciones finales.

## INTRODUCCIÓN

La declaratoria del COVID-19 como una pandemia por parte de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en el año 2020 trajo consigo una carrera contra el tiempo por parte de grandes farmacéuticas alrededor del mundo con el fin de desarrollar una vacuna que resultara efectiva contra el mencionado virus.

Hasta el momento, las vacunas desarrolladas por Pfizer-BioNTech, Moderna, Johnson & Johnson / Janssen y la llamada Sputnik-V, entre otras, han comenzado a ser distribuidas y aplicadas a nivel mundial. En virtud de las características necesarias para su conservación (incluido su transporte a

---

<sup>1</sup> Abogado de la Universidad Central de Venezuela (1996). Mención *Magna Cum Laude*. Socio Director en el escritorio jurídico Torres, Plaz & Araujo y profesor de Introducción al Derecho en la Universidad Central de Venezuela.

<sup>2</sup> Abogada de la Universidad Central de Venezuela (2013). Mención *Magna Cum Laude*. Socia Junior en el escritorio jurídico Torres, Plaz & Araujo, profesora de Contratos y Garantías en la Universidad Central de Venezuela, profesora de Teoría General de las Obligaciones y los Contratos en la Universidad Monteávila y profesora del Diplomado en Derecho Aeronáutico impartido por el Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEF) y la Universidad Monteávila.

muy bajas temperaturas), el transporte aéreo de carga ha sido el medio idóneo para su distribución.

Lo anterior no sólo ha significado que los transportistas aéreos se han visto en la necesidad de llevar a cabo un acelerado proceso de adaptación de las aeronaves de carga para llevar a cabo la distribución planteada, sino que, además, ha traído a colación una discusión sobre importantes aspectos relacionados con la capacidad de distribución y conservación de las vacunas durante su transporte por parte de la actual flota aérea de carga.

Adicionalmente, el elevado valor patrimonial de las vacunas transportadas, así como el hecho de que cualquier variación en sus condiciones de conservación pudiesen implicar su destrucción, pone de relieve la importancia de considerar los posibles regímenes de responsabilidad civil del transportista aéreo por daños ocasionados a la carga. Consecuencialmente, lo anterior también resulta relevante para los aseguradores y reaseguradores de los transportistas.

En el presente trabajo examinamos brevemente la responsabilidad civil del transportista durante el traslado aéreo de carga con respecto al propietario o consignatario de la carga, tanto en el ámbito del transporte aéreo internacional como en el ámbito del transporte aéreo doméstico, para luego hacer algunas consideraciones específicas sobre el transporte aéreo de las vacunas desarrolladas contra la COVID-19 y concluir con algunas consideraciones finales sobre el tema.

## I. RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTISTA DURANTE EL TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Desde el momento de suscripción del contrato de transporte aéreo, el transportista asume responsabilidad por el adecuado transporte de pasajeros, carga y correo. A tales fines, por carga podemos entender “(...) las mercancías que se transportan a bordo de las aeronaves”<sup>3</sup>.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha explicado el funcionamiento de la logística necesaria para llevar a cabo el transporte aéreo de carga de manera eficiente y segura. En particular, la mencionada organización ha indicado que, a fin de realizar dicha actividad, no sólo intervienen los transportistas aéreos, sino que existe toda una cadena de suministro de la carga aérea, integrada por “(...) explotadores de aeronaves, transportistas expresos, operadores postales, agentes reglamentados, consignadores,

---

<sup>3</sup> Freddy Belisario Capella: *Derecho del Transporte Aéreo*. Universidad Marítima del Caribe. Catia La Mar, 2008, p. 193.

*consignatarios, transportistas y proveedores de servicios y asistencia en tierra*"<sup>4</sup>, todos con responsabilidades diferentes en el manejo y conservación de la mencionada carga.

Con respecto a la responsabilidad del transportista de carga aérea, la OACI explica que:

Los explotadores de aeronaves, también conocidos como líneas aéreas o transportistas aéreos, prestan servicios de transporte de mercancías por aire. Un contrato de transporte (carta de porte aéreo) vincula a un explotador de aeronaves con las partes contratadas competentes para el transporte fiable y seguro de la carga y el correo desde una ubicación (esto es, el aeropuerto de salida) hasta otra (el aeropuerto de llegada). La carga aérea puede transportarse en aeronaves de pasajeros o aeronaves exclusivamente de carga<sup>5</sup>.

Además de las responsabilidades administrativas, penales y de otros tipos, resulta relevante a los efectos de este trabajo analizar la responsabilidad civil del transportista frente al propietario o consignatario de la mercancía transportada como carga aérea, específicamente en el caso del transporte de las vacunas desarrolladas contra la COVID-19. Sobre este particular, la naturaleza de la operación de transporte aéreo determinará el régimen de responsabilidad aplicable, según se trate de un caso de transporte aéreo doméstico o internacional.

En el caso del transporte aéreo doméstico, es decir, aquel cuya ruta comienza y finaliza dentro de un mismo Estado, sin tener punto de aterrizaje en un Estado diferente, será aplicable el régimen legal establecido en el Estado del que se trate, a los fines de determinar los posibles límites y parámetros de procedencia de responsabilidad civil por parte del transportista en caso de pérdida o daños en la mercancía.

Por su parte, en el caso del transporte aéreo internacional, aun teniendo un origen contractual, el régimen de responsabilidad civil del transportista se enmarca en un sistema híbrido que contiene elementos de derecho nacional e internacional, al haberse, por un lado, unificado normas y principios mediante la suscripción de convenios internacionales sobre la materia que, por el otro lado, deben ser aplicados en todo caso por órganos jurisdiccionales nacionales<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> OACI: *El transporte internacional de la carga aérea. Cadena de suministro segura para la carga aérea y el correo y directrices en materia de facilitación*, p. 6, en: [https://www.icao.int/Security/aircargo/Moving%20Air%20Cargo%20Globally/ICAO\\_WCO\\_Moving\\_Air\\_Cargo\\_es.pdf](https://www.icao.int/Security/aircargo/Moving%20Air%20Cargo%20Globally/ICAO_WCO_Moving_Air_Cargo_es.pdf)

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>6</sup> Benjamyn I. Scott y Andrea Trimarchi: *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*. Routledge. Oxfordshire, 2020, p. 153.

Por último, y dadas las actuales circunstancias de la declaratoria de pandemia, la mayoría de los Estados han dictado medidas de rango legal y sublegal que inciden en el transporte aéreo, y que modifican las circunstancias y condiciones del mismo, desde el uso de los aeropuertos, las regulaciones aduaneras, restricciones sanitarias y, claro está, medidas que podrían afectar la propiedad de la carga, como los casos de ciertos Estados que han incautado o prohibido la importación de vacunas hasta que se cumplan ciertas metas de suministro interno de la misma<sup>7</sup>.

## 1. Transporte aéreo internacional de carga

Como veremos a continuación, cada convenio internacional suscrito en materia de transporte aéreo internacional define expresamente cuáles son los parámetros que deben considerarse para calificar un servicio de transporte aéreo como internacional y, en consecuencia, poder aplicar las regulaciones correspondientes a la situación de que se trate.

En general, para considerar que un transporte aéreo tiene carácter internacional, básicamente, debe partir de un punto “A”, ubicado en un Estado determinado, y culminar en un punto “B”, ubicado en un Estado diferente, aunque hay otras condiciones a tomar en cuenta.

### A. Sistema de Varsovia

La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional, mejor conocida como el Convenio de Varsovia de 1929, se caracteriza por las importantes limitaciones establecidas en cuanto a la responsabilidad civil del transportista aéreo.

A pesar de que el Convenio de Varsovia fue casi totalmente reemplazado por las regulaciones establecidas en el Convenio de Montreal, que estudiaremos más adelante, lo cierto es que, además de continuar vigente, sigue siendo referencia para hechos relacionados con la República Bolivariana de Venezuela, por cuanto dicho Estado no ha suscrito el Convenio de Montreal y, por el contrario, sigue siendo parte del Convenio de Varsovia.

El párrafo 2 del artículo 1 del Convenio de Varsovia califica como transporte internacional:

---

<sup>7</sup> Véase por ejemplo el caso de Italia con la prohibición de exportación de vacunas de AstraZeneca a Australia (<https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-56289206>) y Reino Unido y la acusación de bloqueo hecha en su contra por la Unión Europea (<https://www.eltiempo.com/mundo/europa/covid-union-europea-acusa-al-reino-unido-de-bloquear-exportacion-de-vacunas-572149>).

(...) todo transporte en el cual, con arreglo a las estipulaciones de las Partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción de transporte o trasbordo, estén situados ya en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ya en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, con tal de que se prevea una escala intermedia, bien en territorio sometido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra Potencia, aunque no sea Contratante. El transporte sin la susodicha escala entre territorios sometidos a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de la misma Alta Parte Contratante no se considerará como internacional en el sentido del presente Convenio.

Es importante destacar que el Convenio resalta el concepto de transporte sucesivo (en contraposición al transporte único), entendiéndolo como *“la actividad que llevan a cabo varios transportistas aéreos que intervienen en forma sucesiva en la ejecución de un único contrato de transporte, sin diferenciar si todos ellos se han obligado o no dentro del mismo contrato”*<sup>8</sup>.

Comprendido lo anterior, es necesario precisar que el régimen de responsabilidad civil del transportista establecido en el Convenio de Varsovia: (i) resulta en un régimen subjetivo, donde se presume la culpa del transportista en la ocurrencia del hecho, por lo cual se le impone la carga de probar que tomó medidas adecuadas para evitar el daño ocasionado; y (ii), a su vez, se limita cuantitativamente la potencial indemnización a ser pagada por el transportista.

Específicamente en el caso del transporte aéreo de carga –mencionada en el Convenio de Varsovia como “mercancía” y entendida ésta como *“(…) cualquier objeto de comercio que se transporte en una aeronave de un punto de origen a uno de destino”*<sup>9</sup>–, el artículo 18.1 del Convenio indica que el transportista será responsable por el *“(…) daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancía, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo”*, entendiendo el transporte aéreo como *“(…) el período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo”* (artículo 18.2) e incluyendo presunciones de responsabilidad para el transportista cuando los daños a la carga ocurran durante el manejo terrestre, marítimo o fluvial de la mercancía fuera de un aeródromo, en ejecución del contrato de transporte aéreo.

Adicionalmente, el artículo 19 del Convenio establece responsabilidad del transportista en caso de retraso en la entrega de la carga transportada.

---

<sup>8</sup> Freddy Belisario Capella. *Ob. Cit.*, p. 295.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 323.

El artículo 5 del Convenio explica que el transportista puede exigir la emisión de la llamada “carta de porte aéreo”, contentiva, según el artículo 8 del mismo Convenio, de las siguientes indicaciones:

- a) El lugar donde ha sido extendido el documento y la fecha de su extensión.
- b) Los puntos de partida y de destino.
- c) Las detenciones previstas, con reserva de la facultad para el porteador, de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional.
- d) El nombre y dirección del expedidor.
- e) El nombre y dirección del primer porteador.
- f) El nombre y dirección del destinatario, si ha lugar.
- g) La naturaleza de la mercancía.
- h) El número, forma de embalaje, marcas particulares o números de los bultos.
- i) El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía.
- j) El estado aparente de la mercancía y del embalaje.
- k) El precio del transporte, y si se ha estipulado, la fecha y el lugar de pago y la persona que deba pagar.
- l) Si el envío se hiciera contra reembolso, el precio de las mercancías y, eventualmente, el importe de los gastos.
- m) El importe del valor declarado conforme al artículo 22, párrafo segundo.
- n) El número de ejemplares de la carta de porte aéreo.
- o) Los documentos facilitados al porteador que acompañen a la carta de porte aéreo.
- p) El plazo de transporte e indicación sumaria de la vía que haya de seguir, si han sido estipulados.
- q) La indicación de que el transporte queda sometido al régimen de la responsabilidad señalado por el presente Convenio.

Desde la firma del Convenio de Varsovia se evidencia la importancia de la carta de porte aéreo al momento de la determinación de responsabilidad del transportista por daños a la carga. En este sentido, el Convenio especifica que la carta de porte aéreo hace prueba de la celebración del contrato, del recibo de la mercancía y de las condiciones del transporte, y que:

Las indicaciones de la carta de porte aéreo, relativas al peso, dimensiones y embalaje de la mercancía, así como al número de los bultos, hacen fe, salvo prueba en contrario; las relativas a la cantidad, volumen y estado de la mercancía

no constituirán prueba contra el porteador, sino en tanto que la comprobación haya sido hecha por él en presencia del expedidor, y hecha constar en la carta de porte aéreo, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la mercancía<sup>10</sup>.

Sobre la carga probatoria, el Convenio de Varsovia indica que el transportista podrá librarse de la responsabilidad que se le atribuye si demuestra (i) haber tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que, por el contrario, fue imposible para el transportista y para sus dependientes tomarlas; (ii) que el daño fue ocasionado por una falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o navegación; y (iii) que el daño ocurrió en virtud de un caso fortuito o de fuerza mayor.

A los fines de limitar la responsabilidad del transportista por daños a la carga transportada por vía aérea, el Convenio señala un límite máximo de *“doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de interés en el envío hecho por el expedidor en el momento de la entrega de la mercancía al porteador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual”* (artículo 22.2). Resulta relevante destacar que, en virtud de la firma del Protocolo de Montreal N° 1, fue sustituido el valor de cambio expresado en el Convenio de Varsovia como *“franco francés”* por los Derechos Especiales de Giro (DEG).

Posteriormente, como parte del llamado *“Sistema de Varsovia”* y después de las modificaciones realizadas por el Protocolo que modifica el Convenio de Varsovia de 1929 (Protocolo de La Haya de 1955), 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 (Protocolo de Guadalajara de 1961, no ratificado por la República Bolivariana de Venezuela), Protocolo que modifica el Convenio de Varsovia de 1929 modificado por el Protocolo de La Haya de 1955 (Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971, no ratificado por la República Bolivariana de Venezuela), y Protocolos de Montreal N° 1, 2, 3 y 4 (últimos dos Protocolos no ratificados por la República Bolivariana de Venezuela), el artículo 22.2 del Convenio de Varsovia, referente al límite de responsabilidad del transportista en casos de daños a la carga, quedó redactado de la siguiente manera:

En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma

---

<sup>10</sup> Artículo 11.2 del Convenio de Varsovia.

declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega<sup>11</sup>.

En todo caso, los límites señalados no serán aplicables cuando se demuestre que el transportista –o sus agentes, según sea el caso– actuó con dolo o “*faltas que con arreglo a la ley del Tribunal que entiende en el asunto, se consideren como equivalente a dolo*” (artículo 25). En el caso del Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de Montreal N° 4, los límites de responsabilidad aquí establecidos son inquebrantables.

Adicionalmente, el Convenio de Varsovia establece la nulidad absoluta de cualquier cláusula que pretenda disminuir los límites de responsabilidad del transportista establecidos en dicho convenio (artículo 23), sin que esto implique la nulidad del contrato celebrado.

Con respecto a plazos y caducidad de acciones, el Convenio de Varsovia indica en su artículo 26 que:

(i) Si la carga presenta una avería, el destinatario tendrá un plazo de siete días, contados a partir de su recibo, para dirigir una protesta por escrito al transportista;

(ii) Si existe un retraso en la entrega de la carga, el destinatario tendrá un plazo de catorce días, contados a partir de su recibo, para dirigir una protesta por escrito al transportista;

(iii) El recibo de la carga sin protesta constituirá una presunción *iuris tantum* de la correcta entrega de las mercancías;

(iv) La falta de protesta, según lo aquí indicado, será causal de inadmisibilidad de acciones posteriormente intentadas contra el transportista, salvo en casos de fraude del transportista; y,

(v) Las acciones intentadas para reclamar la responsabilidad del transportista caducarán a los dos años, contados a partir de la llegada de la carga a su destino o desde la fecha en que la carga debió haber llegado a su destino.

## B. Sistema de Montreal

La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, mejor conocido como el Convenio de Montreal de 1999,

---

<sup>11</sup> Artículo 22.2 de la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional. Redacción modificada por los cuatro Protocolos de Montreal.

cambió diametralmente la regulación referente a la responsabilidad civil del transportista aéreo.

En primer lugar, el Convenio establece en su artículo 1.2 que el transporte aéreo internacional es:

(...) 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 Parte, 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.

Seguidamente, el Convenio de Montreal, en la misma línea del Convenio de Varsovia, indica que debe entenderse como transporte sucesivo (en contraposición al transporte único) “(...) *aquel que, existiendo un solo contrato con el expedidor o cargador, es efectuado materialmente de manera correlativa por varios transportistas mediante el uso de aeronaves*”<sup>12</sup>.

A los efectos de este convenio, se ha entendido el concepto “carga” como “(...) *el conjunto de efectos y bienes que se transporta a bordo de las aeronaves de un lugar de origen a un lugar de destino y que tienen una valoración económica determinada*”<sup>13</sup>.

Con respecto al transporte de carga, el Convenio de Montreal, al igual que el Convenio de Varsovia, indica que, en ese caso, se emitirá un documento denominado “Carta de porte aéreo”, que puede ser sustituida por cualquier otro documento siempre y cuando sea emitido un recibo de carga (artículo 4).

Sin embargo, la mencionada carta de porte únicamente contendrá (i) la indicación del lugar de partida y de destino; (ii) la indicación de la escala, si el lugar de partida y de destino están dentro del mismo Estado Parte; y (iii) la indicación del peso de la carga (artículo 5), elemento que, como veremos a continuación, será de vital importancia en la determinación de los límites de la responsabilidad del transportista<sup>14</sup>.

Adicionalmente, dependiendo de los requerimientos administrativos para el transporte de la carga, el transportista pudiese solicitar al expedidor un documento sobre la naturaleza de la misma (artículo 6) o que emita varias

---

<sup>12</sup> Freddy Belisario Capella. *Ob. Cit.*, p. 488.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 493.

<sup>14</sup> Nótese que la *International Air Transport Association (IATA)* ha estandarizado un modelo de carta de porte aéreo que es usada actualmente por la mayor parte de las aerolíneas a nivel mundial. Véase al respecto Benjamin I. Scott y Andrea Trimarchi. *Ob. Cit.*, p. 167.

cartas de porte aéreo, dependiendo de la cantidad de bultos que conforman la carga transportada (artículo 8).

En materia probatoria, el artículo 11 del Convenio de Montreal establece dos presunciones –consideradas como *iuris tantum*–, a saber:

(i) 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.

(ii) 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.

De lo anterior se evidencia la importancia que tiene para el transportista la comprobación previa de las condiciones de la carga que será transportada, así como la verificación auténtica, en presencia del expedidor, de la cantidad, volumen y estado de la carga, a los fines de evitar un posible reclamo posterior por parte del expedidor por daños supuestamente sufridos por la carga durante el transporte aéreo.

En cuanto a la responsabilidad civil del transportista aéreo por daños a la carga, vale la pena destacar que el Convenio de Montreal, a diferencia del Convenio de Varsovia y en consonancia con las nuevas corrientes establecidas en materia de responsabilidad civil en materia aeronáutica, consagra un sistema de responsabilidad objetiva para el transportista, es decir, presume que todo daño debe ser resarcido por el transportista, sin considerar el dolo o culpa en su actuar, sino la mera existencia del daño ocasionado a la carga.

Adicionalmente, resulta relevante que los únicos legitimados activos para reclamar el pago de daños y perjuicios, bajo las normas establecidas en el Convenio de Montreal, son el consignador y el consignatario de la carga, según lo expresamente indicado en la carta de porte aéreo<sup>15</sup>.

En particular, el artículo 18 del Convenio de Montreal indica que el transportista será responsable por la destrucción, pérdida o avería de la carga, que se produzca durante el transporte aéreo, entendiendo éste como “(...) *el período durante el cual la carga se halla bajo la custodia del transportista*” (artículo 18.3), incluyendo tramos de transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado

---

<sup>15</sup> Benjamyn I. Scott y Andrea Trimarchi. *Ob. Cit.*, p. 179.

fuera del aeropuerto pero en ejecución de un contrato de transporte aéreo. Además, el artículo 18 del Convenio establece la responsabilidad para el transportista en caso de retraso en el transporte de la carga, de la cual puede liberarse “(...) 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 19).

Resulta relevante destacar que, a pesar del sistema de responsabilidad objetiva establecido en el Convenio de Montreal, el mismo artículo 18 establece que el transportista podría liberarse de responsabilidad si prueba que la destrucción, pérdida o avería de la carga fue causada por:

- 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.

Igualmente, el artículo 20 del Convenio permite al transportista liberarse de responsabilidad si prueba la culpa de la víctima en la ocurrencia del hecho que genera los daños reclamados.

Con respecto a los límites en la responsabilidad del transportista –o de sus agentes actuando en ejercicio de sus funciones, según sea el caso– por daños o pérdida de la carga, el Convenio Montreal establece un tope de diecisiete Derechos Especiales de Giro (DEG) por kilogramo de la carga por retraso en el transporte, avería, destrucción o pérdida de la misma (artículo 22). Como excepción, se indica en el numeral 3 del mismo artículo el caso en que el expedidor de la carga haya hecho:

...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.

Es importante destacar que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) periódicamente revisa y actualiza los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio de Montreal de 1999. Según la última revisión, que entró en vigor el 28-12-2019, el límite en la responsabilidad del transportista por retraso en el transporte, avería, destrucción o pérdida de la carga asciende a veintidós Derechos Especiales de

Giro (DEG) por kilogramo de la carga<sup>16</sup>. Así como en el caso del Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de Montreal N° 4, los límites de responsabilidad aquí establecidos son inquebrantables<sup>17</sup>.

En todo caso, el Convenio señala dos puntos contractuales a los efectos de la responsabilidad civil del transportista aéreo, a saber: (i) que el transportista puede aceptar que el contrato de transporte aéreo estipule límites mayores a los establecidos en la Convención o incluso que no exista límite en su responsabilidad (artículo 25); mientras que (ii) será nula toda estipulación contractual que disminuya los límites de responsabilidad establecidos por el Convenio o que exonere de responsabilidad al transportista (artículo 26). Sin embargo, lo anterior no 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 27).

Igualmente, el Convenio establece que no procederá, bajo ningún concepto, el pago de "(...) *una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria*" (artículo 29).

Con respecto a reclamos y plazos de caducidad, el Convenio de Montreal señala lo siguiente en su artículo 31 y 35:

(i) Si la carga presenta una avería, el destinatario tendrá un plazo de catorce días, contados a partir de su recibo, para dirigir una protesta por escrito al transportista;

(ii) Si existe un retraso en la entrega de la carga, el destinatario tendrá un plazo de veintiún días, contados a partir de su recibo, para dirigir una protesta por escrito al transportista;

(iii) El recibo de la carga sin protesta constituirá una presunción *iuris tantum*, de la correcta entrega de la carga;

(iv) La falta de protesta, según lo aquí indicado, será causal de inadmisibilidad de acciones posteriormente intentadas contra el transportista, salvo en casos de fraude del transportista; y,

(v) Las acciones intentadas para reclamar la responsabilidad del transportista caducarán a los dos años, contados a partir de la llegada de la

---

<sup>16</sup> OACI: *Límites de responsabilidad establecidos en virtud del Convenio de Montreal de 1999 – Revisión de 2019*, en: [https://www.icao.int/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/2019\\_Revised\\_Limits\\_of\\_Liability\\_Under\\_the\\_Montreal\\_Convention\\_of\\_1999\\_es.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_of_1999_es.pdf)

<sup>17</sup> Benjamin I. Scott y Andrea Trimarchi. *Ob. Cit.*, p. 180.

carga a su destino o desde la fecha en que la carga debió haber llegado a su destino.

Una novedad incluida en el Convenio de Montreal corresponde a la posibilidad de someter a arbitraje las controversias surgidas con ocasión del contrato de transporte aéreo. En ese caso, debe considerarse que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 34, (i) el acuerdo arbitral debe hacerse por escrito; (ii) el procedimiento arbitral se llevará a cabo en la jurisdicción del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina a través de la cual se ha celebrado el contrato, o del lugar de destino, so pena de nulidad de la cláusula arbitral; y (iii) el árbitro o tribunal arbitral aplicará las disposiciones del Convenio de Montreal, so pena de nulidad de la cláusula arbitral.

A pesar de que Venezuela no ha ratificado el Convenio de Montreal y, por lo tanto, no está incorporada dicha normativa al sistema jurídico venezolano, contractualmente gran parte de los operadores de transporte aéreo que operan en Venezuela incluyen cláusulas que establecen la aplicación de las normas incluidas en el convenio en disputas que surjan con respecto al contrato de transporte aéreo de que se trate. Siendo así, en esos casos, resulta forzoso aplicar el régimen de responsabilidad civil aquí explicado, aunque el evento que de origen a la reclamación haya ocurrido en la República Bolivariana de Venezuela.

## **2. Transporte aéreo doméstico. Régimen aplicable en la República Bolivariana de Venezuela**

En caso de tratarse de un transporte aéreo doméstico, específicamente dentro de la República Bolivariana de Venezuela y sin que se trate de uno de los casos de transporte aéreo internacional regulados en el Sistema de Varsovia o en el Sistema de Montreal, el régimen de responsabilidad civil del transportista estará regido por la Ley de Aeronáutica Civil venezolana<sup>18</sup>.

A todos los efectos del régimen de responsabilidad aquí explicado, la Ley de Aeronáutica Civil entiende que (i) el transporte aéreo sucesivo (en contraposición al transporte aéreo único) es considerado como una sola operación pero *“será responsable el transportista que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiere producido el incumplimiento, interrupción, demora, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido la responsabilidad por todo el viaje”* (artículo 102); (ii) en caso de transporte combinado (con transporte marítimo, fluvial o terrestre), sólo serán aplicables estas normas al tramo de transporte aéreo (artículo 103); y (iii) en caso de que el daño se

---

<sup>18</sup> Publicada en Gaceta Oficial N° 39.140 del 17-03-2009.

produzca en un transporte efectuado por un transportista de hecho, éste será solidariamente responsable con el transportista contractual frente al reclamante (artículo 104).

Específicamente en materia de transporte de carga, el artículo 101 de la mencionada Ley establece que el transportista aéreo será responsable por daños causados por destrucción, pérdida, avería o retraso en la entrega de la carga, “(...) *en caso de haberse producido a bordo de la aeronave o durante cualquier momento en el que se hallasen bajo la custodia del transportista*”.

Sobre lo anterior, la doctrina ha indicado que tales conceptos deben delimitarse de la siguiente manera:

Por *destrucción de la carga* se comprende el estrago, ruina o destroz de las mercancías que se transporta a bordo de la aeronave.

(...)

La *pérdida de la carga* se entiende como la carencia o privación que experimenta el propietario de la posesión de las mercancías que se ha transportado en la aeronave. Esa pérdida está relacionada con la desaparición de las mercancías.

(...)

La expresión *avería de la carga* hace referencia al daño o menoscabo que padecen las mercancías o géneros que se transporta en la aeronave.

(...)

El *retraso en la entrega de la carga* tiene lugar cuando la entrega de las mercancías transportadas en la aeronave se verifica después del plazo estipulado o hay un diferimiento en dicha entrega<sup>19</sup>.

Siguiendo –con algunas excepciones– el modelo de responsabilidad objetiva establecido en el Convenio de Montreal de 1999, la Ley de Aeronáutica Civil presume la responsabilidad del transportista en los casos ya expuestos, sin considerar a tal fin la causa que originó el daño que se le reclama con respecto a la carga.

Como contrapartida, el mismo artículo 103 de la Ley establece un límite cuantitativo en la responsabilidad del transportista, a saber, hasta diecisiete Derechos Especiales de Giro (DEG) por kilogramo por peso bruto de la carga, en caso de destrucción, pérdida o avería de la misma.

A diferencia de los convenios ya estudiados, la Ley de Aeronáutica Civil establece un límite de responsabilidad civil del transportista diferente para el

---

<sup>19</sup> Freddy Belisario Capella. *Ob. Cit.*, pp. 194-195.

caso de retraso en la entrega de la carga, determinado como “(...) *una cantidad igual al precio estipulado para el transporte*” (artículo 103).

En todo caso, como excepción, el artículo 103, ya mencionado, señala que “*si la carga o equipaje facturado se transporta conforme a la cláusula de ‘Valor Declarado’, el límite de la responsabilidad corresponderá a dicho valor. En este caso, el transportador estará obligado a pagar una suma que no excederá el importe de la suma declarada*”.

En cuanto a limitaciones contractuales establecidas por la ley, los artículos 105 y 106 establecen, respectivamente, que (i) cualquier cláusula contractual que establezca límites de responsabilidad inferiores a los señalados por la ley o que exoneren de responsabilidad al transportista será considerada absolutamente nula (artículo 105); y (ii) el transportista aéreo perderá el beneficio de la limitación de responsabilidad si se demuestra dolo o culpa por parte de sus directivos, empleados o dependientes (artículo 106).

Finalmente, la Ley de Aeronáutica Civil venezolana establece en su artículo 107 diferentes plazos con respecto a reclamos y prescripción de acciones relacionadas con daños causados a la carga, a saber:

(i) Un plazo de treinta días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho para presentar al transportista el reclamo correspondiente por escrito. En este caso, el transportista tendrá sesenta días hábiles siguientes a la fecha de llegada al destino para responder por el daño reclamado;

(ii) Paralelamente, el reclamante deberá notificar a la Autoridad Aeroportuaria sobre el hecho, quien, a su vez, notificará a la Autoridad Aeronáutica dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes; y,

(iii) La acción para exigir el pago de indemnizaciones por daños causados a la carga prescribirá a los tres años, contados a partir del último día que tenía la empresa para responder por el daño reclamado, según lo explicado en el *supra*.

Además de lo ya indicado, pueden existir limitaciones establecidas expresamente en el contrato de transporte aéreo sobre el régimen de responsabilidad civil del transportista.

A lo anterior se suman las limitaciones que puedan surgir en virtud de las regulaciones establecidas por el gobierno, bien sea nacional o regional, con ocasión del Estado de Excepción de Alarma decretado por la pandemia de la COVID-19.

## II. CONSIDERACIONES SOBRE EL TRANSPORTE AÉREO DE LAS VACUNAS CONTRA LA COVID-19

A lo largo de la historia, el transporte de insumos médicos y farmacéuticos a nivel mundial se ha llevado a cabo, mayormente, por vía aérea en virtud de su rapidez con respecto al transporte marítimo. Siendo que tales insumos requieren de condiciones especiales para su conservación y que cualquier cambio en dichas condiciones (por ejemplo, de temperatura) pueden ocasionar el daño o la pérdida definitiva de la carga de que se trate, el transporte aéreo ha desarrollado gran capacidad de almacenaje para transportar este tipo de cargas.

Sin embargo, el vertiginoso desarrollo de vacunas contra el virus de la COVID-19 ha llevado a que el transporte de tales inmunizadores requiera ahora del cumplimiento de ciertas condiciones que demandan una logística mayor para el transportista y que han puesto en tela de juicio la capacidad de la industria aeronáutica global para llevar a cabo la distribución rápida y eficaz de los mismos.

Sobre este particular, la *International Air Transport Association* (IATA) ha estimado que se necesitaría el equivalente a 8.000 jumbo jets (B747) para distribuir las vacunas a nivel mundial<sup>20</sup>. Así, a pesar de que, en virtud de las restricciones establecidas con ocasión de la pandemia, muchas aeronaves de pasajeros fueron destinadas al transporte aéreo de carga, no existen suficientes aeronaves especializadas y adaptadas para el manejo adecuado de las vacunas a ser transportadas.

Sin embargo, otros sectores de la industria aeronáutica, tales como los representantes de las manufactureras, han indicado que la industria enfrenta un reto de gran magnitud pero que no resulta imposible cumplir y que, además, la dificultad final radica en hacer llegar las vacunas a ciertos lugares por vía terrestre<sup>21</sup>.

Tal como ha sido indicado por expertos a nivel mundial, *“Las compañías aéreas, los servicios de asistencia en tierra y los aeropuertos se enfrentan a muchos desafíos debido a los procesos complejos y al equipo especializado (o la falta de) necesario, el conocimiento (o experiencia) insuficiente de las partes interesadas*

---

<sup>20</sup> Tony Zhang: ‘Greatest logistical challenge’ in distribution of COVID-19 vaccine. Entrevista a James Jordan en *Lawyers Weekly*, en <https://www-lawyersweekly-com-au.cdn.ampproject.org/c/s/www.lawyersweekly.com.au/biglaw/29543-greatest-logistical-challenge-in-distribution-of-covid-19-vaccine/amp>

<sup>21</sup> Murdo Morrison: *Airline industry embarks on global vaccine challenge*. Flight Global, en <https://www.flightglobal.com/flight-international/airline-industry-embarks-on-global-vaccine-challenge/142007.article>

*individuales y la infraestructura inadecuada*<sup>22</sup> para llevar a cabo la distribución de las vacunas.

Poniendo en términos prácticos los regímenes de responsabilidad ya estudiados, resulta relevante ahora plantear los posibles escenarios de negociación comercial que necesariamente debe llevarse a cabo entre el transportista y el propietario o consignatario de la carga –tomando en cuenta las consideraciones hechas por los aseguradores y reaseguradores de ambas partes–, a los fines de determinar si (i) la responsabilidad del transportista estará limitada según los convenios o normas aplicables, lo que significaría una baja compensación para el propietario o consignatario de las vacunas, en virtud de su bajo peso; o si (ii) por el contrario, el transportista aceptará que el propietario o consignatario de las vacunas haga una declaración expresa sobre el valor de las mismas, lo cual pudiese elevar los límites de responsabilidad del transportista, incluso por encima de lo establecido en los convenios y normas, creando un escenario donde podría ser posible que el asegurador o reasegurador negara cobertura para el transportista a partir del monto que exceda tales límites<sup>23</sup>.

Adicionalmente, es probable que la distribución de las vacunas implique llevar a cabo negociaciones con gobiernos o entes gubernamentales de distintos países, así como acordar términos contractuales favorables a las partes que puedan mantenerse en vigor por varios años –que se estima se prolongue la distribución de las vacunas– y que no afecten el equilibrio económico de las partes involucradas en el contrato.

## CONSIDERACIONES FINALES

En general, además del gran reto logístico que afrontan actualmente los actores de la industria aeronáutica y, especialmente, los transportistas aéreos, resulta relevante prepararse para las negociaciones contractuales y los potenciales reclamos y acciones judiciales o arbitrales resultantes de daños ocasionados a la carga de vacunas desarrolladas contra el COVID-19, durante su transporte aéreo.

En este sentido, es necesario considerar los potenciales escenarios en los que un transportista sería responsable por tales daños, cuáles medidas

---

<sup>22</sup> James Jordan y Paul Woodley: *Is the aviation insurance market ready for a covid-19 vaccine?*. HFW. Traducción libre de: “*Air carriers, freight forwarders, ground handlers and airports are faced with many challenges due to the complex processes and specialised (or lack of) equipment needed, the insufficient knowledge (or expertise) of individual stakeholders, and inadequate infrastructure*”, en <https://www.hfw.com/Is-the-aviation-insurance-market-ready-for-a-COVID-19-vaccine-October-2020>

<sup>23</sup> *Ibid.*

preventivas puede tomar a tal efecto, cuál sería el régimen legal aplicable según el caso y cuáles serían las posibles indemnizaciones a pagar al propietario o consignatario de la carga de vacunas. A lo anterior se suma la ponderación que necesariamente debe hacer el transportista aéreo sobre las medidas de emergencia tomadas tanto en el ámbito económico como social y sanitario por parte de las autoridades correspondientes, así como sobre su potencial efecto sobre la actividad usualmente desarrollada por el transportista y, en este caso, sobre toda la cadena logística de suministro de la carga aérea.

Ya en este punto, empresas como IAG Cargo han comenzado a desarrollar sistemas de refrigeración que permiten llevar a cabo el transporte de vacunas incluso a temperaturas de  $-70^{\circ}\text{C}$ , así como servicios de monitoreo que permiten verificar que la temperatura requerida para la conservación de las vacunas se mantiene estable durante todo el transcurso del transporte aéreo<sup>24</sup>.

La oportuna preparación por parte de los transportistas aéreos en materia de daños y perjuicios relacionados con la pérdida, daños o retraso en la entrega de la carga, permitirá llevar a cabo una planificación adecuada y coherente con el actual escenario que se vive en la industria aeronáutica –y aseguradora– a nivel mundial.

---

<sup>24</sup> Murdo Morrison: *Airline industry embarks on global vaccine challenge*. Flight Global, en <https://www.flightglobal.com/flight-international/airline-industry-embarks-on-global-vaccine-challenge/142007.article>