

La responsabilidad civil y la actividad aeronáutica

JOSÉ MIGUEL LECAROS SÁNCHEZ, *La responsabilidad civil y la actividad aeronáutica*, Santiago, Editorial Librotecnia, 2013, 333 pp.*

» ERIKA M. ISLER SOTO**

El mercado aeronáutico ha sido uno de los que más se ha incrementado en los últimos años, derivado de un creciente tráfico de personas y bienes tanto en el ámbito internacional como dentro de cada uno de los países. Es por ello que la tutela de los usuarios de este tipo de servicios tiene cada vez más relevancia.

En este contexto, el autor aborda el tráfico aéreo desde el punto de vista de la responsabilidad civil, con el objetivo de determinar y analizar las reglas que rigen cuando un sujeto cuyos derechos han sido lesionados busca el respectivo resarcimiento.

La elección de la temática resulta además interesante, toda vez que desde un tiempo a esta parte ya se han ido atribuyendo al derecho de daños funciones que van más allá del mero resarcimiento, entre ellas, la prevención –general y especial– y el incentivo o desincentivo a desarrollar una cierta actividad económica. En efecto, uno de los mercados en que más patentemente se puede advertir un criterio de eficiencia y de conducta económica es precisamente el mercado en el que se enmarca el texto que se reseña, considerando que uno de los efectos

* Para citar la reseña: E. M. ISLER SOTO, “La responsabilidad civil y la actividad aeronáutica”, *Revista de Derecho Privado*, Universidad Externado de Colombia, n.º 30, enero-junio de 2016, 405-408. DOI: <http://dx.doi.org/10.18601/01234366.n30.15>

** Profesora de Derecho Civil de la Universidad Bernardo O’Higgins y la Universidad Mayor, Santiago de Chile, Chile; abogada; licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Austral de Chile, Chile; magíster en Derecho, mención Derecho Privado, Universidad de Chile; magíster en Ciencia Jurídica, Pontificia Universidad Católica de Chile; doctora en Derecho por la Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile. Contacto: erikaisler@yahoo.es

más relevantes del análisis económico del derecho es precisamente trasladar los daños del ámbito privado al público¹.

En este sentido ha explicado BARROS BOURIE:

El análisis económico normativo se focaliza en la eficiencia de las reglas como incentivos para provocar los efectos sociales deseados, por medio de la interacción en el mercado de sujetos que toman en cuenta esos incentivos en sus decisiones. La responsabilidad civil es un terreno fértil para este método, porque las reglas tendrían la función de provocar un nivel socialmente óptimo de accidentes, en la medida que los costos de evitarlos logren un punto de equilibrio con los costos que supone su ocurrencia².

De esta manera, si el legislador desea que se desarrolle y explore una determinada actividad económica, disminuye los factores de imputación, en tanto que si prefiere desincentivarla, los aumenta.

Es lo que ocurre en el mercado aeronáutico, en el que se suelen establecer límites máximos de indemnización, aunque ello se matiza con criterios de justicia distributiva, asociándolos a sistemas de responsabilidad objetiva, en atención a que la negligencia del prestador del servicio es de difícil prueba para un usuario promedio. Con todo, estas especiales características son lo que justifica un estudio más profundo de esta parcela de la responsabilidad civil.

Asimismo, cabe prevenir que la propia naturaleza de la prestación de servicios aeronáuticos ha motivado que su regulación se haya configurado sobre la base de instrumentos internacionales –dentro de los más importantes, el Convenio de Varsovia y Montreal–, lo que ha conducido a que sea esta una de las áreas en que se ha logrado una mayor cuota de armonización también en los ordenamientos internos de cada país en lo referente a la responsabilidad civil.

Se refiere el texto a los dos ámbitos en los cuales puede operar el estatuto indemnizatorio, esto es, el contractual y el extracontractual.

El primero opera cuando se ha causado la muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por el viajero cuando el accidente que dio origen al daño se ha producido a bordo de la aeronave o bien durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque (art. 17 Convenio de Varsovia). Asimismo, frente al vacío legal referente a aquellos casos en los cuales no se cumpla con los presupuestos de la norma –no se trate de los daños indicados o ellos se produzcan en otros momentos que los descritos–, el autor postula correctamente que surge asimismo una acción indemnizatoria, puesto que de lo contrario se estaría

1 PAPAYANNIS, D. M., *Comprensión y justificación de la responsabilidad extracontractual*, Madrid, Marcial Pons, 2014, 34.

2 BARROS BOURIE, E., “La responsabilidad civil como derecho privado”, *Revista de Estudios Públicos* n.º 112, 2008, 329.

dejando en la indefensión a un usuario que ha sido lesionado en sus derechos. Lo anterior se encuentra en sintonía con el principio de reparación integral del daño.

El texto se enfoca igualmente en la determinación del titular de la acción, mediante la calificación de pasajero, indicándose que basta con encontrarse a bordo de la aeronave, sin que se exija la celebración de una convención. Esta regla presenta particular importancia, puesto que otorga luces en torno a la discusión presente desde hacía mucho tiempo en el derecho del consumo, acerca de quién podía ser considerado consumidor, esto es, si para tener tal calidad se requería necesariamente o no la celebración de un contrato oneroso con el proveedor. No obstante se permite la reversión de la prueba, esto es, acreditar que no se es pasajero, lo que ocurriría por ejemplo con los pilotos y demás tripulantes de cabina.

Se analiza asimismo la responsabilidad derivada de la destrucción, pérdida o avería de mercaderías o de equipajes facturados, durante el transporte aéreo (art. 18 Convenio de Varsovia). Llama la atención que en ambos supuestos se sanciona con la ineficacia a aquella cláusula que excluya o limite la responsabilidad del porteador (arts. 23 Convenio de Varsovia y 32 Convenio de Montreal), en el sentido de que una disposición como la señalada normalmente se incluye en los catálogos de cláusulas abusivas de contratos por adhesión celebrados con consumidores, pero no en el ámbito mercantil. Se advierte en este caso un mayor grado de protección por parte de los legisladores, puesto que se extiende la regla también a los comerciantes. Con todo, el autor sostiene que las normas no aclaran si la ineficacia de la disposición contractual opera de pleno derecho o bien si requiere de una sentencia judicial que lo declare, estimando que se debe estar a cada ordenamiento interno donde se deba seguir el juicio. Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que de tratarse de un contrato de consumo, las normativas que lo regulan se han ido pronunciando por la primera opción, esto es, una nulidad *ipso iure* con declaración judicial eventual.

En todos los casos, la acción indemnizatoria se puede intentar en el plazo de dos años contados desde la fecha de la llegada a destino o desde que debió llegar a destino o de la detención del transporte (arts. 29 Convenio de Varsovia y 35 Convenio de Montreal). Aunque las normas no indican en todos los casos la naturaleza de este plazo extintivo, LECAROS SÁNCHEZ se pronuncia por la caducidad. Se trata en todo caso de una calificación normativa, en el sentido de que en varias de las disposiciones que lo consagran, tal naturaleza se le otorga, aunque resulta criticable en atención a que este tipo de ineficacia opera de pleno derecho, por lo que hubiese resultado más conveniente para el titular que fuere de prescripción extintiva.

La responsabilidad extracontractual por su parte es silenciada por los convenios de Varsovia y Montreal, por lo que postula el autor que se deben aplicar los ordenamientos internos, salvo que los respectivos países hayan ratificado el

Convenio de Roma de 1952. Este último procede respecto de los daños sufridos por terceros en la superficie, ocurridos sobre el territorio de un Estado contratante y causados por una aeronave matriculada en el territorio de otro Estado contratante (art. 23). Sin que se determine la clase de perjuicios, no se incluyen los de ruido.

Finaliza el libro con un capítulo dedicado a la protección del consumidor en materia aeronáutica, lo cual resulta necesario, en atención a que en la mayoría de las convenciones que se celebran en este ámbito, las partes cumplen con los presupuestos necesarios para ser calificadas como proveedor y consumidor. Y si de armonización se trata, cabe señalar que en esta sede la experiencia comunitaria ha demostrado que ella es posible, siendo que incluso ha inspirado grandes reformas internas, como ocurrió con la modificación al derecho de las obligaciones del BGB del año 2002. Es de esperar que en Latinoamérica se siga dicho ejemplo, de tal manera que los usuarios de los distintos países puedan contar con una protección más o menos uniforme, particularmente si se considera la gran movilidad de los sujetos en el mundo actual.