

BREVE REPASO SOBRE LA PROTECCIÓN DE PASAJEROS EN LAS LEYES DE AERONÁUTICA CIVIL EN SURAMÉRICA

Gabriel Sira Santana¹

Resumen: *La colaboración revisa las disposiciones de las leyes de aeronáutica civil de los países hispanohablantes de América de Sur, a fin de determinar semejanzas y diferencias en torno a la responsabilidad contractual derivada del transporte aéreo de pasajeros y equipaje.*

Palabras clave: *Derecho comparado – Responsabilidad – Transporte aéreo*

SUMARIO. Introducción. I. Argentina. **II.** Bolivia. **III.** Chile. **IV.** Colombia. **V.** Ecuador. **VI.** Paraguay. **VII.** Perú. **VIII.** Uruguay. **IX.** Venezuela.

INTRODUCCIÓN

Uno de los principios fundamentales del Derecho Aeronáutico es su internacionalidad o uniformidad visto que, en palabras de FOLCHI como uno de los expertos más calificados en el área:

La necesidad de garantizar la seguridad de la actividad aérea y de resolver los numerosos problemas surgidos por el sobrevuelo de numerosos países aunque en un solo espacio aéreo –que es único más allá de las fronteras–, obliga a adoptar normas comunes o idénticas; las que, a su vez, se originan porque la manifestación técnica de todos y cada uno de los vuelos en todo el mundo es idéntica, a despecho de las diferentes culturas y sistemas jurídicos².

Esta idea es compartida por otros miembros del foro como MAPELLI, cuando apunta que:

El Derecho aeronáutico debe obedecer a unos principios uniformes y las legislaciones de cada país, dentro de la soberanía que les compete y que no puede ser ni ignorada ni suplantada, tiene que fundamentarse en principios concordantes a fin de no dificultar el desarrollo normal de la navegación aérea

¹ Abogado mención *summa cum laude* y especialista en Derecho Administrativo, mención honorífica, por la Universidad Central de Venezuela (UCV). Profesor de Derecho Administrativo en el pregrado y postgrado de la UCV. Profesor de Teoría Política y Constitucional en la Universidad Monteávila. Investigador del Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP).

² Mario Folchi, "Caracteres del Derecho Aeronáutico", *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*, en <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=41993>

que, por propia naturaleza, es internacional y tiene, sucesivamente, que verse sometida a legislaciones de países muy diferentes³.

Así, la tan ansiada uniformidad podrá lograrse en virtud de tres métodos, según apunta RODRÍGUEZ JERKOV: (i) la firma de convenios y tratados bilaterales o multilaterales que versen sobre las instituciones propias del Derecho Aeronáutico⁴, (ii) la recopilación de la normativa aeronáutica de los diversos Estados a fin de determinar diferencias y semejanzas que lleven a posibles reformas legislativas planteadas por cada Estado de forma unilateral, y (iii) la creación de leyes marco por parte de organismos internacionales, previa consulta de expertos en el área, que luego serían sometidas a la consideración de los Estados para que procedan a su implementación de acuerdo con el procedimiento legislativo que sus Constituciones establezcan⁵.

Es este último método de unificación el que parece ser más favorecido por el legislador venezolano visto que, al revisar nuestras regulaciones en materia aeronáutica, hallamos que en el artículo 5 de la Ley de Aeronáutica Civil⁶ (en lo sucesivo, LAC) se estatuyó que “[l]a legislación aeronáutica civil venezolana se orientará a la adecuación y al cumplimiento de las normas y métodos recomendados, emanados de la Organización de Aviación Civil Internacional y otros organismos internacionales especializados, para alcanzar la uniformidad con la normativa aeronáutica internacional, a fin de promover el desarrollo de la aeronáutica civil de manera segura, ordenada y eficiente”.

De este modo, de la norma citada nos permitimos extraer dos conclusiones preliminares: (i) la uniformidad no es un tema de mero interés

³ Enrique Mapelli, “Notas sobre legislación aeronáutica”, *Estudios turísticos*, N° 40, Ministerio de Energía y Turismo, Madrid, p. 37.

⁴ Téngase como ejemplo en la materia que nos ocupa el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional (Convención de Varsovia de 1929) y el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Convención de Montreal de 1999). El primero de ellos estuvo en vigor en los nueve Estados a los que nos referiremos en esta colaboración mientras que el segundo, hoy en día, aplica a todos menos a Venezuela que sigue rigiéndose por la Convención de Varsovia, de acuerdo con https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_ES.pdf y https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mt199_ES.pdf, respectivamente.

⁵ Rosa María Rodríguez Jerkov, *Necesidad de una legislación aeronáutica uniforme*, México, 1971, pp. 120-121. Citado en E. Mapelli, ob. cit., pp. 37-38.

⁶ Publicada en Gaceta Oficial N° 39.140 del 17-03-2009.

doctrinal pues ha sido regulado por vía legislativa⁷ y (ii) la legislación venezolana debe ser cónsona con las directrices signadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y otras organizaciones similares.

No hay duda entonces que nuestro Derecho Aeronáutico ha de tender –orientarse, en palabras del legislador⁸– a la internacionalidad; y si ello es así, bien podríamos asumir que en la práctica no deberían existir diferencias sustanciales entre lo que prevén las normas venezolanas y las de otros Estados al regular las instituciones de esta área del Derecho, visto que este llamado a la uniformidad no es una originalidad de nuestras autoridades sino, como se dijo, un principio –o carácter, según FOLCHI– propio de la materia que nos ocupa.

Es justamente esa labor comparativa la que desarrollaremos en esta colaboración limitándonos –por razones de tiempo y espacio– a la América del Sur hispanohablante y el régimen de la responsabilidad contractual, con especial mención a la protección de los usuarios del servicio de transporte aéreo (pasajeros).

Asimismo, hacemos del conocimiento del lector que delimitamos nuestra investigación a las leyes que regulan la aeronáutica civil de forma general en estos Estados, por lo que es posible que existan normas de rango legal y sublegal adicionales que deban tenerse en cuenta para el estudio de un caso concreto⁹.

⁷ A mayor abundamiento, dentro de las “Disposiciones generales” de la LAC junto a principios como la preservación del medio ambiente y la corresponsabilidad (artículos 6 y 8, respectivamente).

⁸ Entendiendo por este tanto a la Asamblea Nacional como al Presidente de la República cuando actúa en el marco de una ley habilitante –como ocurrió con el hoy derogado Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil, publicado en Gaceta Oficial N° 37.293 del 28-09-2001, que preveía como uno de los “objetivos permanentes del Estado venezolano en materia de Aviación Civil” el “[d]ictar normas aplicables en el ámbito de la seguridad del Estado, orientadas a lograr la uniformidad e igualdad en los métodos y procedimientos internacionalmente aceptados que se vinculan con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea” (numeral 4 del artículo 3)– dado que en nuestro país cuatro de cada diez leyes son dictadas por el Ejecutivo. Véase Tomás Arias Castillo, “Las cuatro delegaciones legislativas hechas al Presidente de la República”, *Revista de Derecho Público*, N° 130, Editorial Jurídica Venezolana, Caracas, 2012, pp. 394-399 y Antonio Silva Aranguren y Gabriel Sira Santana, “Decretos-Leyes dictados por el Presidente de la República, con base en Ley Habilitante, en el año 2015”, *Revista de Derecho Público*, N° 143-144, Editorial Jurídica Venezolana, Caracas, 2015, pp. 191-204

⁹ Téngase como ejemplo, en el ámbito venezolano, la providencia administrativa N° PRE-CJU-GDA-398-16 del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial

De este modo, las presentes líneas no pretenden más que presentar cuál es el panorama legislativo actual del régimen de la responsabilidad contractual del transporte aéreo de pasajeros en Latinoamérica, a fin de precisar si, respecto a esta materia, se ha logrado la uniformidad entendida no solo como lo que ocurre “cuando las leyes internas de varios estados establecen soluciones similares en la regulación de las mismas instituciones jurídicas”, sino “una consecuencia del estudio comparativo de distintas leyes pertenecientes a sendos países, sobre una materia determinada”, que podrá dar paso a la unificación o aplicación de una misma ley en varios Estados¹⁰.

I. ARGENTINA

El Código Aeronáutico argentino¹¹ (Ley 17.285) regula la responsabilidad aeronáutica en su título VII –titulado “Responsabilidad”– y distingue entre cuatro grandes supuestos de hecho: (i) daños causados a pasajeros, equipajes o mercancías transportados, (ii) daños causados a terceros en la superficie, (iii) daños causados en transporte gratuito, que remite al primer supuesto, y (iv) abordaje aéreo.

A efectos de esta colaboración interesa destacar el primer grupo donde se prevé la responsabilidad del transportador¹² por (i) muerte o lesión

Nº 6.228 Extraordinario del 18-05-2016 y disponible en Antonio Silva Aranguren y Gabriel Sira Santana, *Boletín de Derecho Aeronáutico*, Nº 2 (abril-junio 2016), Centro para la Integración y el Derecho Público, Caracas, 2016, pp. 172-226, que versa sobre las Condiciones Generales del Transporte Aéreo en Venezuela. Véanse nuestros comentarios al respecto en “Notas sobre las Condiciones Generales del Transporte Aéreo en Venezuela”, *Anuario de Derecho Aeronáutico 2016*, Centro para la Integración y el Derecho Público, Caracas, 2018, pp. 136-157 y “Las condiciones generales del transporte aéreo venezolanas de 2016 y sus cambios respecto del régimen de 2010”, *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, Nº 34, IJ International Legal Group. Buenos Aires, 2016.

¹⁰ Mario Folchi, “Derecho Aeronáutico Comparado”, *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*, en <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=47173>

¹¹ Publicado en Boletín Oficial Nº 21.194 del 23-05-1967 y reformado por ley Nº 17.567 (12-01-1968) y Nº 22.390 (13-02-1981).

¹² Si bien este no es definido en la ley, de su articulado se desprende que son las personas físicas o sociedades comerciales que explotan el servicio de transporte aéreo interno o internacional, pudiendo tratarse del propietario de la aeronave o quien la explote, siempre que en este último caso medie un contrato debidamente inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves, so pena de que ambos respondan solidariamente por los daños causados por la aeronave (artículos 65 a 67). Esta responsabilidad solidaria ocurrirá también si el transporte se contrata con una persona y es otra la que ejecuta el viaje (artículos 153), a diferencia de los vuelos en conexión que, aun cuando son considerados como una única operación a pesar de que medie más de un contrato, el responsable será el transportador del momento

corporal del pasajero, cuando el daño sea causado por un accidente a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco, (ii) destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías, cuando el daño sea causado durante el período en que tales bienes están al cuidado del transportador, y (iii) daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías (artículos 139 a 141, respectivamente).

En todos estos casos el transportador podrá ser exonerado de cualquier responsabilidad si demuestra que él –y las personas a su cargo– implementaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o les fue imposible tomarlas (artículo 142)¹³, considerándose el hecho de la víctima como un atenuante o eximente según el caso concreto, aun cuando la norma no precisa qué criterios han de evaluarse para ser uno u otro (artículo 143).

Si, por el contrario, no se materializa alguno de estas eximentes, el transportista será responsable y –a lo sumo– podrá invocar las limitantes de responsabilidad previstas en la ley y fijadas en “argentinos oro” (o el supuesto del equipaje con declaración expresa de valor, de versar el reclamo sobre el mismo), salvo que haya mediado su dolo, aceptare pasajeros sin expedirles el billete respectivo, no entregase el talón de equipaje o diese uno sin la información debida¹⁴ o aceptase mercancía sin la debida carta de porte, ya que en estos casos no mediará limitante alguna (artículos 147, 114, 118 y 122, respectivamente).

Adicionalmente, la ley prevé que el pasajero tendrá derecho al *reembolso proporcional* si el viaje previsto “hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado”, además del “pago de los gastos ordinarios de desplazamiento y estada, desde el lugar de aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje” (artículo 150).

en que se originó el accidente a menos que el primero haya asumido la responsabilidad por el todo (artículos 151).

¹³ Al respecto téngase presente el artículo 154 de la ley según el cual la pérdida sufrida en caso de echazón u otros eventos extraordinarios producidos “intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave durante el vuelo, para conjurar los efectos de un peligro inminente o atenuar sus consecuencias para la seguridad de la aeronave, personas o cosas”, constituye “una avería común” y, como tal, no es *per se* una eximente de responsabilidad, requiriéndose la valoración del resultado útil obtenido en proporción al valor de las cosas salvadas. Disposición similar encontramos en el artículo 139 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, el artículo 227 del Código Aeronáutico de Ecuador y el artículo 163 del Código Aeronáutico de Uruguay.

¹⁴ De acuerdo con el artículo 117 de la ley, el talón debe indicar la numeración del billete de pasaje, el punto de partida y de destino, el peso y cantidad de los bultos, y el monto del valor declarado, de ser el caso.

Por último, la norma indica que “[t]oda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este capítulo es nula; pero la nulidad de tales cláusulas no entrará a la del contrato” y “[e]n cambio, podrá ser fijado un límite mayor mediante pacto expreso entre el transportador y el pasajero” (artículo 146). Disposición bastante común en la región, según veremos.

II. BOLIVIA

En Bolivia la norma general sobre nuestro objeto de estudio es la Ley de la Aeronáutica Civil¹⁵ (Ley N° 2.902), que denomina su título XII “Responsabilidad” y, como en el caso del Código Aeronáutico argentino ya revisado, incluye los supuestos de (i) daños causados a pasajeros, equipajes y mercancías, (ii) daños causados en el transporte gratuito, que remite al primer supuesto, (iii) daños causados a terceros en la superficie, y (iv) abordaje aéreo; agregándose ahora la (v) responsabilidad del explotador del aeródromo, (vi) responsabilidad de la entidad que presta los servicios de navegación aérea, y (vii) responsabilidad en la actividad aérea privada.

En este sentido, podemos establecer dos diferencias en comparación con el régimen argentino comentado, siendo el resto de la regulación común entre ambos Estados: (i) la responsabilidad no se limita a la muerte o lesión corporal del pasajero, ya que se incluye el aspecto psíquico y se alude expresamente a su incapacidad total o parcial, permanente o temporal (artículo 126)¹⁶, y (ii) se emplean los derechos especiales de giro como unidad de cálculo para fijar los límites de la responsabilidad (artículos 129 a 131).

III. CHILE

El Código Aeronáutico de Chile¹⁷ (Ley N° 18.916) presenta una estructura diferente a las legislaciones de Argentina y Bolivia ya reseñadas, donde no hay mayores cambios en cuanto a la sistematización y contenido de la ley.

¹⁵ Publicada en Gaceta Oficial N° 2.683 del 25-11-2004.

¹⁶ Nótese que la norma, adicionalmente, define qué debe entenderse por operaciones de embarque (“lapso comprendido entre el momento en que los pasajeros abandonan el terminal o edificio del aeródromo para dirigirse a la aeronave”) y desembarque (“concluyen cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa al edificio terminal del aeródromo”) a los efectos de determinar la responsabilidad.

¹⁷ Publicado en Diario Oficial N° 33.591 del 08-02-1990 y reformado por la ley N° 20.477 (30-12-2010), N° 20.000 (16-02-2005) y N° 20.831 (30-05-2015).

Dicho esto tenemos que el tema que nos ocupa está regulado en el título IX del Código –“De la responsabilidad aeronáutica”– cuyo contenido se divide en cinco capítulos: (i) de la responsabilidad en el transporte aéreo, (ii) de la responsabilidad por daños a terceros en la superficie, (iii) de la responsabilidad por abordaje aéreo, (iv) de los daños causados a terceros en la superficie en caso de abordaje aéreo, y (v) disposiciones generales, si bien podemos encontrar otros tantos artículos sobre responsabilidad esparcidos en otros títulos del Código.

De este modo, en Chile, la responsabilidad del transportador se originará por la muerte o lesión del pasajero –agregándose que el embarque y desembarque requiere de las instrucciones del transportador– y se calcula en “unidades de fomento”, pudiendo alegarse como eximentes de responsabilidad el estado de salud del pasajero, el hecho de la víctima o que el daño sea “consecuencia de un delito del que no sea autor un tripulante o dependiente del transportador o explotador”, que equivaldría al hecho de un tercero (artículos 143 a 146).

En tanto, en caso de retardo en el transporte o del equipaje se podrá alegar como eximente de responsabilidad –al igual que en Argentina y Bolivia– que el transportista tomó las medidas necesarias para evitar el hecho causante del retardo o que le fue imposible adoptarlas (artículos 147 y 151).

Por lo que respecta a la responsabilidad solidaria, los vuelos en conexión y la nulidad de las cláusulas contractuales que pretendan fijar límites a las indemnizaciones en perjuicio de los pasajeros, la regulación chilena no presenta mayores diferencias con los países ya tratados, por lo que empezamos a ver una clara tendencia a la uniformidad del sector con particularidades puntuales en lo que respecta al monto de las indemnizaciones y los procedimientos para efectuar los reclamos¹⁸.

IV. COLOMBIA

Al inicio de esta colaboración indicamos que nos limitaríamos a consultar las leyes o códigos aeronáuticos de la región. No obstante, en el caso colombiano esta ley no existe –al menos de forma especial– ya que la

¹⁸ Aun cuando no aludiremos a este aspecto procedimental por cuestiones de espacio, el lector puede consultar a modo de ejemplo los artículos 149 del código argentino y 153 del código chileno para constatar algunas pautas en cuanto a los lapsos, forma de presentar el reclamo, extinción de la responsabilidad del transportista por la tolerancia del pasajero (prescripción), entre otros.

materia aeronáutica se encuentra regulada es en la segunda parte del libro quinto del Código de Comercio¹⁹ (Decreto ley N° 410) del vecino país.

Este Código no dedica un título a la responsabilidad, como vimos ocurre en Argentina, Bolivia y Chile, sino que incorpora el tema por capítulos separados en los que trata los daños a terceros en la superficie, el abordaje y el transporte aéreo, siendo el contenido de este último el que nos interesa revisar, no sin antes subrayar la precisión hecha por el legislador colombiano en cuanto a que estas disposiciones aplicarían a “los contratos de transporte interno o internacional, estos últimos a falta de convenciones internacionales que sean obligatorias para Colombia” y que “[l]os aspectos no contemplados en el presente Código o en otras leyes, decretos o reglamentos oficiales que se refieran a las condiciones del transporte, podrán ser regulados por las empresas aéreas de transporte público mediante reglamentación que requiere aprobación de la autoridad aeronáutica” (artículos 1874 y 1875, respectivamente).

Es decir, que el Código de Comercio no constituye una regulación exclusiva y excluyente sobre nuestro objeto de estudio y, tal como alertásemos *ut supra*, deben consultarse otras fuentes para llegar a conclusiones de valor al momento de analizar un caso concreto.

De cualquier forma, este Código reconoce como supuestos de responsabilidad del transportador la muerte o lesión del pasajero cuando no medie el hecho de un tercero o de la víctima, incluyéndose también como eximentes de responsabilidad las lesiones o enfermedades preexistentes siempre y cuando –y esto es un agregado que no vemos en los países anteriores, al menos con un estilo de redacción que no requiere mayor interpretación– las mismas no se hayan agravado como consecuencia de hechos imputables al transportador (artículo 1880, que remite a su vez al artículo 1003 previsto en el título IV –del contrato de transporte en general– del libro cuarto, sobre “los contratos y obligaciones mercantiles”).

Asimismo, vemos que el Código de Comercio colombiano es el primero dentro de las normas revisadas que alude expresamente a la fuerza mayor y las condiciones meteorológicas que afecten la seguridad como supuestos eximentes de responsabilidad en caso de retrasos o cancelaciones, siempre que el transportador reintegre al pasajero el precio del billete (artículo 1882)²⁰.

¹⁹ Publicado en Diario Oficial N° 33.339 del 16-06-1971.

²⁰ Téngase presente que lo aquí dicho aplica es en caso del inicio del viaje ya que, si este ya había empezado, de acuerdo con el único aparte de este artículo, de interrumpirse el trayecto “por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportador

Por lo que respecta al equipaje, el régimen de responsabilidad colombiano no presenta diferencias sustanciales en cuanto a los ya reseñados, aun cuando entre las eximentes de responsabilidad se agrega, de modo expreso, que la pérdida o avería haya ocurrido cuando el equipaje estaba “bajo la custodia exclusiva de las autoridades aduaneras” –supuesto al que podría llegarse por interpretación a contrario de las leyes de Argentina y Bolivia cuando señalan que existe responsabilidad solo cuando el equipaje está al cuidado del transportista, según se vio– o que el equipaje haya perecido por “la naturaleza o vicio propio de las cosas transportadas” (artículo 1888).

Finalmente, los límites de estas indemnizaciones en Colombia usarán como valor de referencia los gramos de oro puro (artículos 1881, 1886 y 1887), reafirmandose la *constante variación* del monto a pagar según el país que tenga jurisdicción para conocer del hecho que causó el daño.

V. ECUADOR

En Ecuador la aeronáutica civil se rige por el Código Aeronáutico²¹ (Codificación 2006-015) que dedica su título XI a la responsabilidad con una división en cinco capítulos similar a las ya vistas –(i) Daños y perjuicios a pasajeros, equipajes y mercancías, (ii) Daños a terceros en la superficie, (iii) Daños a las aeronaves, personas y bienes embarcados en caso de abordaje, (iv) Daños causados a terceros en la superficie en caso de abordaje, y (v) Disposiciones comunes– aunado a otros tantos artículos que, como en el caso chileno, podemos encontrar en otros títulos de la codificación²².

En este sentido, la norma ecuatoriana reitera sin mayor variación las disposiciones observadas hasta el momento –si se quiere, de un modo más completo y claro– siendo prudente destacar únicamente que los límites de la indemnización son fijados por vía reglamentaria (artículo 223), la actitud temeraria por parte del explotador es asimilable al dolo y, por ende, impide

quedará obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte del precio proporcional al trayecto no recorrido. // También sufragará el transportador los gastos razonables de manutención y hospedaje que se deriven de cualquier interrupción”.

²¹ Publicado en Registro Oficial N° 435 S del 11-01-2007.

²² Véanse por ejemplos los artículos 148, 149 y 158 del capítulo II (Transporte de pasajeros y equipaje) del título IX (De los contratos y obligaciones) del código, en el que se regula la responsabilidad del transportista por la aceptación del pasajero sin boleto, las suspensiones o retrasos por caso fortuito o fuerza mayor como serían las condiciones meteorológicas que afecten la seguridad del vuelo, y el equipaje sin talón, respectivamente.

que el mismo invoque limitantes o exoneraciones de su responsabilidad (artículo 245), y que el transportador “es responsable de los actos de sus dependientes y miembros del personal en general, cuando éstos actúen en ejercicio de sus funciones” (artículo 220).

VI. PARAGUAY

El Código Aeronáutico de Paraguay²³ (Ley N° 1.860) tiene por objeto regular las aeronaves públicas y privadas y a la infraestructura, actividades y servicios inherentes a la aeronavegación en ese país.

Dentro de estas materias encontramos la responsabilidad a la que el código dedica su título XII –titulado “Responsabilidad civil aeronáutica”– que se subdivide en seis capítulos: (i) Responsabilidad contractual, (ii) Responsabilidad respecto a terceros en la superficie, (iii) Responsabilidad por daños causados en transportes aéreos privados, (iv) Responsabilidad por daños causados en abordaje aéreo, (v) Responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo, del explotador de aeródromos y de los fabricantes o constructores de aeronaves, y (vi) Limitaciones a la responsabilidad.

Estos artículos señalan que el porteador –término asimilable al transportador o explotador en los países ya reseñados– debe responder no solo por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros sino también, como en el caso boliviano, por sus lesiones psíquicas (artículo 203), siendo el resto de las disposiciones comunes a lo ya observado en la mayoría de los países en materia de eximentes de responsabilidad, responsabilidad solidaria, nulidad de cláusulas con límites menores a los permitidos por el ordenamiento jurídico, entre otros.

Nótese que sobre estos límites hemos de precisar que la norma estudiada distingue entre vuelos nacionales –en cuyo caso “la responsabilidad del porteador será exclusivamente la que establece este Código”, fijada en jornales mínimos– e internacionales, donde tal responsabilidad “se limitará a los montos establecidos en los tratados y convenios internacionales aprobados y ratificados por la República del Paraguay” y solo “[a] falta de convenios internacionales, se aplicarán las disposiciones de este Código” (artículo 247).

Adicionalmente, el código es el primero que hace mención expresa al *overbooking* o sobreventa de boletos al exponer que este actuar solo generará responsabilidad “cuando ello haga sobrevenir la imposibilidad de viajar al pasajero y no consiguiese otro vuelo dentro de las doce horas siguientes a la

²³ Publicado en Gaceta Oficial N° 7 bis del 10-01-2002 y reformado por Ley 5.221 (25-11-2014).

salida de la aeronave en que debió hacerse el viaje contratado”, permitiéndose como eximente –la única, ya que el supuesto de hecho es excluido del artículo 207 que prevé las exoneraciones generales como serían el hecho de la víctima o de un tercero– la prueba de que el portador “y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas, o adoptar dichas medidas” (artículo 205).

Finalmente interesa destacar el artículo 208 del código que prevé que la responsabilidad del porteador se extiende a los pasajeros transportados gratuitamente y a la “tripulación, directivos y empleados que viajen en la aeronave siniestrada”, sin perjuicio que estos últimos puedan exigir indemnizaciones adicionales por concepto de accidente de trabajo.

VII. PERÚ

En clara armonía con el principio de uniformidad que inspira estas líneas, como ocurre con los otros países reseñados la Ley de Aeronáutica Civil de Perú²⁴ (Ley N° 27.261) dedica uno de sus títulos –el XII– a la responsabilidad y distingue en doce capítulos, si bien algunos de ellos solo poseen un artículo, entre: (i) Daños causados a pasajeros y tripulación, (ii) Daños causados a equipajes o carga transportada, (iii) Disposiciones comunes a daños causados a pasajeros, tripulación, equipajes o carga, (iv) Responsabilidad del transportador por inexecución total o parcial del contrato de transporte de pasajeros, (v) Responsabilidad en el transporte sucesivo y en el transporte de hecho, (vi) Daños causados en el transporte gratuito, (vii) Daños y perjuicios causados a terceros en la superficie, (viii) Abordaje aéreo, (ix) Responsabilidad del explotador de aeródromo, (x) Responsabilidad del organismo de control de tránsito aéreo, (xi) Responsabilidad en la aviación general, y (xii) Disposición procesal.

No obstante la multiplicidad de capítulos, la regulación de base es la ya conocida: el explotador –definido por la ley como “la persona que... utiliza [la aeronave] legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando su conducción técnica y la dirección de la tripulación” (artículo 71)– responde al pasajero en caso de muerte, lesión física o daño moral (artículo 114) y por la destrucción, pérdida o avería del equipaje registrado (artículo 117), incluso si no hay billete o no emite el talón de equipaje (artículos 101 y 102, respectivamente) y sin que esta responsabilidad pueda limitarse o suprimirse por vía contractual (artículo 116.3), aun cuando se

²⁴ Publicada en Diario Oficial El Peruano N° 7.261 del 10-05-2000 y reformada por el Decreto Legislativo 999 (18-04-2008) y la Ley 29.941 (22-11-2012).

admiten eximentes y atenuantes como serían el caso fortuito, la fuerza mayor, el hecho de la víctima y el hecho de un tercero (entre otros, los artículos 123 y 124).

Asimismo, como ocurre en Ecuador, el monto de estas indemnizaciones se fija por vía reglamentaria –con el agregado que los montos pueden aumentarse por resolución judicial, transacción o laudo arbitral (artículo 116.1)–, y tienen como referencia los derechos especiales de giro, como ocurre en Bolivia (artículo 121).

Por último resalta del caso peruano que, en el capítulo cuarto del título que indicamos al inicio, el legislador optó por regular en los artículos 125 y 126 cómo opera la responsabilidad del explotador en caso de vuelos cancelados, interrumpidos, anticipados o sobrevendidos²⁵, recordándonos las disposiciones que en Venezuela se han dictado a través de las Condiciones Generales de Transporte Aéreo que constituyen un acto de rango sublegal (providencia administrativa) y, por ende, objeto de discusiones al evaluarse su contenido a la luz de la reserva legal vistas las sanciones que pueden derivarse de su incumplimiento²⁶.

VIII. URUGUAY

El último país que denomina a su legislación aeronáutica como Código²⁷ (Ley N° 14.305) es Uruguay, que centraliza la materia de responsabilidad en su título XIII y distingue entre cuatro capítulos: (i) Daños causados a pasajeros, equipajes o cosas transportadas, (ii) Daños y perjuicios causados en servicios aéreos privados, (iii) Abordaje aéreo, y (iv) Disposiciones comunes.

¿Qué nos dice el Código Aeronáutico de Uruguay? Lo que ya hemos visto en otros países: “[e]l transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque” y por los

²⁵ La norma indica que en caso de cancelación procede el reembolso total e inmediato del precio del pasaje mientras que en caso de interrupción, anticipación u *overbooking* operará el reembolso proporcional o el pago de gastos como alimentación y alojamiento por el tiempo que dure la interrupción o hasta que haya un nuevo vuelo del mismo u otro transportador.

²⁶ Véanse nuestros comentarios al respecto en Gabriel Sira Santana, *Notas sobre las Condiciones Generales...*, ob. cit.

²⁷ Publicado en Diario Oficial N° 19.414 del 05-12-1974 y reformado por Decreto Ley N° 14.653 (25-05-1977) y leyes N° 16.403 (10-08-1993), N° 18.058 (20-11-2006), N° 18.449 (24-12-2008), N° 18.619 (23-10-2009) y N° 18.939 (08-08-2012).

“daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y de cosas transportadas, cuando el hecho, causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo” (artículos 151 y 152).

Esta responsabilidad estará limitada a 125.000 “unidades de cuenta”²⁸ en relación a los pasajeros y 250 por kilogramo de equipaje (artículos 156 y 157, respectivamente), admitiéndose como atenuantes y eximentes de responsabilidad los ya mencionados en relación con otros ordenamientos jurídicos (artículos 154 y 155), aunado a la no posibilidad de ampararse en ellos si medio el dolo o culpa grave del explotador o las personas bajo su dependencia y en ejercicio de sus funciones (artículo 180).

IX. VENEZUELA

Finalizamos este repaso con el caso venezolano que, como dijimos *ut supra*, regula la aeronáutica civil a través de la LAC en adición a otras leyes y actos de rango sublegal que no vienen al caso.

En este sentido, el título IV de la ley –denominado “De la responsabilidad y los hechos ilícitos”– dedica su primer capítulo al tema de la responsabilidad y en él prevé que “[e]l que realice transporte aéreo, es responsable por los daños causados al pasajero por la demora, cancelación o el accidente o incidente producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, conforme a las normas técnicas”, calculándose estas indemnizaciones en derechos especiales de giro según se trate de muerte, incapacidad temporal o permanente o demora y cancelación injustificada (artículo 100). Lo anterior, sumado a la responsabilidad que deriva de la destrucción, pérdida, avería o retraso en la entrega del equipaje facturado (artículo 101), supuestos todos a ser definidos por la autoridad aeronáutica en las Condiciones Generales de Transporte Aéreo.

²⁸ Nótese que esta unidad es definida en el artículo 158 del código al exponer que “[l]a unidad de cuenta indicada en los artículos anteriores será igual a una unidad de sesenta y cinco y medio miligramos de oro con una ley de novecientos milésimos de fino, calculados a su equivalente en la moneda del contrato, a la fecha de llegada del medio de transporte para los casos de daños o averías, o a la fecha en que debió haber llegado, en los casos de demora o pérdida total”. En todo caso, la ley faculta al Poder Ejecutivo a actualizar estos montos anualmente “cuando la variación del monto obtenido por aplicación del mecanismo establecido por los artículos 332 y siguientes de la ley 13.835, de 7 de enero de 1970, difiera en más o en menos el 25 % (veinticinco por ciento) del monto vigente” (artículo 181).

Así tenemos que estas disposiciones –junto a las que se refieren a la responsabilidad por transporte sucesivo, transporte combinado, transportista de hecho, nulidad de cláusulas que exoneren la responsabilidad y pérdidas de los beneficios de limitación de la responsabilidad– resultan comunes a los ordenamientos jurídicos ya comentados, pudiendo concluirse en consecuencia que en esta materia –si bien hay particularidades en algunos países, más por precisión que contradicción– en la América del Sur hispanohablante hay una tendencia clara a la uniformidad de la protección de los pasajeros frente aquellas circunstancias que generan la responsabilidad del explotador, transportador o portador.