

RESPONSABILIDAD CIVIL DEL FABRICANTE DE AERONAVES POR PRODUCTO DEFECTUOSO

Alejandra Wallis
Abogado

Resumen: *Un gran piloto de aeronave, me dijo una vez que “en la aviación todo estaba escrito” y que “no había máquina más segura que un avión”; siempre me causo suspicacia tal categóricas afirmaciones, y difiero por completo del razonamiento de tan apreciado piloto, puesto que, más allá del pensar jurídico y entrando, si se quiere, en un plano filosófico, todo es tan relativo como circunstancial. No siempre el avión fue el medio de transporte más seguro. En la historia de la aviación hay un devenir numeroso de accidentes e incidentes que encuentran su origen en errores, fallas, e imperfecciones en alguno o varios puntos que conforman el resultado final de la creación de un todo, la creación de una máquina que rete a la naturaleza, las aeronaves.*

Palabras clave: *Aeronave – Fabricante – Producto defectuoso – Responsabilidad civil – Responsabilidad objetiva*

SUMARIO. Introducción. I. Responsabilidad del fabricante por producto defectuoso.

1. Origen de la regulación, evolución por etapas, desarrollo jurisprudencial en Estados Unidos y su traslado a Europa. **A.** La era del principio de la relatividad del contrato.

B. La era de la negligencia. **C.** Era de la transición: el surgimiento de normas de garantía y la era moderna. **II.** Bases doctrinales para la objetivización de la responsabilidad del fabricante.

III. Los procedimientos administrativos en el marco de la responsabilidad objetiva de los fabricantes de productos defectuosos. **IV.** La teoría del producto defectuoso y su régimen jurídico. **V.** Responsabilidad civil aeronáutica a la luz de los Convenios Internacionales. **VI.** Potenciales escenarios que podrían plantearse a la luz del Derecho venezolano.

1. Posible acción en el marco de la relación jurídica entre el sujeto pasivo y el explotador. **2.** Posible acción en el marco de la relación jurídica entre el sujeto pasivo y el fabricante. **3.** Posible acción en el marco de la relación jurídica entre el explotador y el fabricante. **Conclusiones**

INTRODUCCIÓN

En el solo hecho de imponerse ante la Ley de la Gravedad para que la aeronave consiga sustentarse en la atmosfera, se abre un abanico extraordinario de posibles riesgos y, aunado a ello, eventuales relaciones jurídicas en distintos escenarios. Quizás uno de los más importantes es y será el sistema de responsabilidad civil que hay detrás de esta actividad.

Dentro del mundo aeronáutico nos resulta altamente interesante, específicamente, la responsabilidad que tiene el fabricante de aeronaves y su complejo nivel de debida diligencia al momento de “crear” y/o materializar la

aeronave, máquina que ha revolucionado el mundo y las relaciones internacionales, en lo social-económico, y se ha convertido, gracias a los avances de la tecnología, en el medio de transporte más eficiente. De ahí, la justificación de nuestra breve investigación sobre el régimen de responsabilidad de los fabricantes de aeronaves.

La regulación de la responsabilidad del fabricante, en general, tiene naturaleza objetiva y nace a mediados de los años sesenta en Estados Unidos, lo que en *Common Law* se conoce como *strict liability*, doctrina que trata de superar los problemas que planteaba la utilización de las acciones de naturaleza contractual contra el vendedor, y las ordinarias de naturaleza extracontractual contra el fabricante¹. Y es ahí, donde se empieza a delinear y posteriormente a establecer, jurisprudencialmente, la teoría del producto defectuoso por defecto de fábrica; se entendía que para poder reclamar cuando se habían sufrido daños como consecuencia de la utilización de un producto defectuoso se tenían dos opciones: reclamar e ir contra el vendedor, con el que existía un vínculo contractual, lo que traía como consecuencia accionar de la teoría general del régimen del incumplimiento contractual; o ir contra el fabricante, y accionar el régimen de la responsabilidad extracontractual. A este gran legado jurisprudencial le dedicaremos unas breves líneas, a continuación.

Queremos aclararle al lector, que la posición de los fabricantes y del explotador del servicio de transporte aéreo frente a las víctimas en una eventual catástrofe, desde el punto de vista de cómo está regulada su responsabilidad, es muy distinta; en la primera, no hay tratado o Convenio Internacional que regule, caso contrario ocurre con la segunda, donde existen un conglomerado de disposiciones normativas referente a la responsabilidad civil, como consecuencia del devenir realmente impresionante de la evolución técnica en la construcción y desplazamiento de las aeronaves a lo largo del tiempo, denominado por la doctrina mayoritaria “Sistema de Varsovia”, de elevadísima aceptación en la comunidad internacional, y posterior y más adaptado a las necesidades que demanda la actividad aeronáutica, el Convenio de Montreal, ambos considerados verdaderos sistemas propios en la materia.

¹ Guerrero Lebrón, María Jesús. (2017, 27 de abril). “*La Responsabilidad del Fabricante de Aeronaves y sus Componentes*”. Home Page/ Publicaciones. (Consultado el día 26 de agosto de 2017). Disponible en: <https://alada.org/2017/04/27/la-responsabilidad-del-fabricante-de-aeronaves-y-sus-componentes/>

I. RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE POR PRODUCTO DEFECTUOSO

1. Origen de la regulación, evolución por etapas y desarrollo jurisprudencial en Estados Unidos y su traslado a Europa

La doctrina comparada afirma que la responsabilidad del fabricante por producto defectuoso, como una especie dentro del género de responsabilidad civil, tuvo su origen en las cortes norteamericanas en los años sesenta. En efecto, es en el marco del *common law* (e inspirada en los principios de ese sistema de Derecho) que esta modalidad de responsabilidad se desarrolla y perfecciona, de forma tal que ha servido como prototipo para su evolución en la Unión Europea y también, posterior y paulatinamente, para Latinoamérica².

Kenneth S. Abraham, destacado miembro vitalicio del *American Law Institute* y profesor de la Universidad de Virginia, sostiene que, en los Estados Unidos, la historia de la responsabilidad del fabricante fue de creación progresiva, en el sentido de que a las acciones existentes gradualmente se incorporaron nuevos elementos para el reclamo de daños causados por productos defectuosos, que, en su momento, completaron más que reemplazaron previas bases de responsabilidad³.

Dicho esto, analicemos, pues, de seguidas, el desarrollo jurisprudencial de la evolución de la responsabilidad del fabricante por daños producidos por productos defectuosos en los Estados Unidos de América⁴:

A. La era del principio de relatividad del contrato

En esta etapa, de acuerdo con el citado autor “no existía una regla de carácter general que regulara la responsabilidad por productos defectuosos”. En este sentido, asegura de forma categórica que “definitivamente no era parte del Derecho de Responsabilidad Civil”. En otros términos, la responsabilidad nunca se extendía más allá de la responsabilidad por daños

² Marcela Tebakian: “Evolución de la responsabilidad del Fabricante en Estados Unidos, su Influencia en el Derecho Comparado”. *Revista de Derecho de la Universidad de Montevideo*. N° 26. Montevideo, 2004, p. 59.

³ *Ibíd.*, p. 59.

⁴ Es importante destacar que dicha clasificación no es nuestra. La misma fue realizada por Kenneth Abraham y expuesta en el trabajo de la Dra. Marcela Tebakian en su obra “Evolución de la responsabilidad del Fabricante en Estados Unidos su Influencia en el Derecho Comparado”.

ocurridos en el marco del incumplimiento del contrato. Era, por tanto, una responsabilidad de carácter netamente contractual.

En este orden de ideas, expone el mencionado profesor que “el siglo XIX era la era del Caveat Emptor⁵ donde los tribunales se negaban a condenar si el contrato no había previsto que recayera responsabilidad sobre el vendedor o fabricante en caso de que el comprador sufriera daños como consecuencia del producto objeto del contrato”. Un caso emblemático de la aplicación de este principio es el caso Seixas vs. Woods⁶, donde en 1804 “la Suprema corte de Nueva York, falló a favor del demandado aplicando el principio de Caveat Emptor, aclarando que para condenar al agente, el contrato de compraventa de mercancías, donde Seixas y Seixas, parte actora, compra a Woods, demandado, debió haber previsto garantías de falta de calidad, en su defecto, el actor tuvo que haber demostrado fraude de parte del vendedor, cosa que no pudo acreditar”.

En este fallo, el Tribunal fue de la opinión de que, ante la ausencia de garantía explícita o fraude por parte del vendedor, el comprador compra bajo su propio riesgo, debido a que es el comprador quien debió haber tenido el cuidado de revisar la mercancía antes de haberla aceptado. El comprador, en este caso, estuvo presente al momento de la entrega de la mercancía, y el vicio que alega pudo ser observado por él en ese momento.

El principio, que denomina el autor como el de la *relatividad del contrato*, se erigió como regla de derecho en el caso Winter-Bottom vs. Wright⁷, “antiguo fallo inglés que involucraba a una persona que había padecido daños por una diligencia defectuosa. El juicio lo dirigió contra el fabricante de la diligencia, con quien no estaba vinculado por ningún contrato. El tribunal que conoció el asunto, desestimó la demanda por considerar que no existía ningún tipo de *relación contractual* entre el actor el demandado”.

Esta embrionaria etapa de la responsabilidad civil por producto defectuoso, desde luego, se erige insuficiente e incompleta, toda vez que excluye importantes y determinantes factores jurídicos que habrán de ser desarrollados consecuentemente por la jurisprudencia estadounidense.

⁵ “Doctrina mediante la cual el riesgo de la compraventa recae sobre el comprador. El comprador actuando con diligencia media debe tomar las medidas que entienda oportunas para asegurarse previamente de la calidad de lo adquirido”.

⁶ Marcela Tebakian, ob. cit., p. 60.

⁷ *Ibíd.*

B. La era de la negligencia

Es con el devenir del tiempo y la necesidad de decidir los casos planteados a la luz de un criterio más *razonable* que la aplicación del principio *Caveat Emptor* fue mermando en las cortes estadounidenses. Esta regla por la que se negaba al actor demandar al fabricante fue percibida, desde su concepción, ya adelantábamos, como injusta y se fueron planteando excepciones a su aplicación.

Entre estas excepciones, encontramos, para la época de 1852, un relevante caso (Thomas and Wife vs. Winchester=, en donde la Suprema Corte de Nueva York se aparta del criterio de exigir *relación contractual* para demandar al fabricante en el caso de vendedores de productos “inherentemente e inminentemente peligroso”.

En la mencionada sentencia, la Corte de Nueva York falló de la siguiente manera:

En el presente caso, “un consumidor compra un medicamento que había sido etiquetado erróneamente por el fabricante. Se etiquetó como diente de león un extracto de belladona. El primero de ellos una medicina casi inocua, el segundo administrado en la dosis que corresponde al diente de león puede causar daños severos a la salud de la persona que lo ingiere llevando a la muerte. El actor demandó al farmacéutico, al distribuidor y al fabricante. El distribuidor y el fabricante alegaron que el comprador tenía con ellos un vínculo demasiado remoto como para resultar condenados. La Suprema Corte de Nueva York, cita la regla general en la materia que hasta ese momento era la siguiente: -una contratista, un fabricante, vendedor o proveedor de un artículo no es responsable frente a terceros que no tienen relaciones contractuales con él por negligencia en la construcción, la fabricación o la venta de dicho artículo-. Sin embargo, se aparta de dicho concepto por los siguientes fundamentos -la responsabilidad del fabricante y el vendedor se extiende a terceros solo cuando el artículo fabricado comercializado es inherentemente peligroso- y continua -aceptar que para poder reclamar el consumidor final debe acreditar una relación contractual con el fabricante, determinaría que el fabricante nunca fuere responsable respecto al consumidor final-. Debe considerarse que existe una garantía implícita cuando el producto es peligroso para otros especialmente en los casos en los que ha sido hecho de forma negligente. Negligencia es un tipo de responsabilidad civil, y se encuentra en el límite de responsabilidad civil y contractual. La corte, finalmente condena a toda la cadena y sienta como precedente que, en casos de productos inherentemente peligrosos, existe por una lado una garantía implícita de que el producto debe adecuarse a su función y en segundo lugar, que pese a que el consumidor final no tiene una relación contractual directa con el fabricante este

debe igualmente responder de su negligencia frente al consumidor final⁸
(Subrayados propios).

Pero no fue sino hasta 1882 con el caso *Devlin vs. Smith*, donde la Corte de Nueva York perfeccionó la nueva corriente jurisprudencial establecida en el caso *Thomas and Wife vs. Winchester*. En efecto, el gran argumento que sentó las bases para darle un cambio contundente y decisivo a la *teoría de la responsabilidad por defecto de producto*, que más adelante se convertiría en jurisprudencia universalmente aceptada en el derecho comparado, fue la aceptación de que “el fabricante de ese tipo de bienes (...) tiene el deber de construirlo diligentemente. Sin embargo, para que el fabricante responda el peligro no puede ser meramente posible sino que debe ser probable”.

Son, pues, estas decisiones de la Corte de Nueva York las que comienzan a delinear el concepto y los criterios que servirían de fundamento para lo que hoy se conoce como la *responsabilidad por defecto de producto*.

Sin embargo, el requisito de la existencia de contrato no desapareció formalmente sino hasta 1916 en el fallo *Mac. Pherson vs. Buick Motor Co*⁹. Efectivamente, en tal caso, “el demandado fabricó un automóvil que había sido vendido al actor por un distribuidor. El actor demandó por negligencia y el demandado entre sus defensas opuso el principio de la relatividad del contrato”. La Corte, con el Juez Benjamín N. Cardozo como ponente del caso, desechó este último argumento, sosteniendo que “el fabricante de cualquier producto, que previsiblemente pueda dañar a un tercero sino se fabrica utilizando la diligencia debida, debe ser llamado a responsabilidad bajo la regla establecida en el caso *Thomas and Wife vs. Winchester*”.

Afirma la Dra. Marcela Tebakian, quien profundamente analiza la jurisprudencia citada, que fue en esta decisión donde se dejaron de lado todas aquellas limitaciones impuestas en el caso *Thomas and Wife vs. Winchester*, y fue entonces cuando se aparta, formalmente, en los hechos, el *principio de relatividad del contrato* para los casos de *responsabilidad por producto defectuoso*.

Resulta sencillo deducir que, a partir de este nuevo criterio jurisprudencial que se consolidó a tenor del caso *Mac. Pherson vs. Buick Motor Co*, no solo se amplió significativamente el campo de posibles demandados, sino que también las *victimias* por productos defectuosos pudieron demandar a toda la cadena, ya sea que tuvieran o no la relación contractual con el fabricante, utilizando para ello una *acción* sustentada sobre la base de la *negligencia*, sin apartar ahora el hecho de que pesaba sobre los actores y sus pretensiones la carga de probar que el producto era defectuoso

⁸ *Ibíd.*, p. 61.

⁹ *Ibíd.*

desde el momento en que dejó la fábrica, y que el defecto *no había sido producto del uso de la cosa*.

C. La era de la transición: el surgimiento de normas de garantía y la era moderna¹⁰

Tal como lo recuerda Arango Perfetti, refiriéndose a las garantías que surgieron en el marco de esta época:

Estas garantías son de tipo comercial impuestas por la ley sobre el vendedor, referidas a que el producto es razonablemente adecuado para los usos generales para los cuales ha sido comprado y vendido. la garantía tácita o implícita puede ser una teoría vital en el litigio de la responsabilidad por productos. Por cuanto la responsabilidad se fundamenta solamente sobre la condición inadecuada o el mal funcionamiento del producto sin atender a la culpa del vendedor, lo cual implica, verdaderamente la presencia de una forma de responsabilidad objetiva – strict liability¹¹.

Afirma la Dra. Marcerla Tebakian que “una vez que la teoría de las garantías implícitas se consolidó en el Derecho de los Estados Unidos, comenzó la transición hacia la responsabilidad objetiva en esta materia”. Continúa la autora en su análisis que “entre los primeros pronunciamientos donde puede apreciarse una condena en base objetiva se encuentra *Henningsen vs. Bloomfield Motors Inc.*”¹²

De esta manera, y posterior a *Henningsen v. Bloomfield Motors Inc.*, está el caso *Escola vs. Coca Cola Bottling Co.*, donde se acude al criterio del Juez Benjamín N. Cardozo en el caso *Mc. Pherson*, en cuanto a que los efectos del contrato debían extenderse al fabricante y en *base objetiva*:

Aun cuando no haya habido negligencia, (...) por razones de política legislativa, se exige que debe condenarse, en aquellos casos en los que se encuentra en juego una amenaza a la salud y a la vida (...) inherente a los productos defectuosos que

¹⁰ Etapa denominada así por Kenneth S. Abraham, no obstante, en el presente trabajo nos atreveremos a renombrar de la siguiente manera: la era de la teoría de las garantías implícitas y su fundamento.

¹¹ Arango Perfetti, Daniel. “Aproximación a la Responsabilidad Civil por Productos Defectuosos en Estados Unidos y Colombia”. Trabajo para obtener el título de Especialista en Responsabilidad Civil y Seguros. Universidad EAFIT. Medellín, 2007, p. 22.

¹² “La Suprema Corte de New Jersey falla a favor del actor, por los severos daños sufridos, como conductor, por defectos de fábrica en el motor de automóvil nuevo”; la base de dicho reclamo fue el incumplimiento de la garantía de calidad, implícita en el contrato de compraventa de automotor, de la cual el demandado se había pretendido exonerar de mala fe mediante la inclusión de una cláusula de exoneración de responsabilidad. La Corte deja de lado dicha cláusula y condena al demandado.

se ponen en el mercado. Es evidente que el fabricante puede anticipar algunos defectos y proteger a la ocurrencia de otros, mientras que el público en general carece de toda aptitud para hacerlo (...). El minorista, aunque carezca de los elementos adecuados para realizar un test sobre un producto, se encuentra ante una responsabilidad absoluta frente a su cliente, por garantías de que el producto sirva para el fin que fue comprado garantía de seguridad¹³.

Es en 1963 donde la Suprema Corte de California en el caso *Greenman v. Yuba Power Products Inc.*¹⁴, sintetizando los criterios empleados tanto en *Henningsen v. Bloomfield Motors Inc.* como en *Escola vs. Coca Cola Bottling Co.*, concibe la nueva teoría de responsabilidad objetiva, la cual se basaba en que “el fin último en el establecimiento de la responsabilidad objetiva del fabricante, era el de crear incentivos a la seguridad de los consumidores; se entendió, pues, que la imposición de una responsabilidad objetiva determinaría que los fabricantes llevaran a cabo una mayor inversión en la seguridad de los productos que ponen en el mercado”¹⁵. Es importante señalar que toda la evolución jurisprudencial expuesta *ut supra* es una creación propia del Derecho Anglosajón, de esta manera los elementos de esta nueva teoría fueron recopilados en 1965 por el American Law Institute en el Restatement of Torts, sección 402 (A)¹⁶.

Tal como lo recuerda Guerrero Lebrón:

Esta doctrina elaborada por la jurisprudencia norteamericana, fue con el tiempo exportada a Europa, particularmente con la aprobación de la Directiva 85/374/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1985, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados Miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos, que obligó a los Estados miembros a adoptar un régimen de responsabilidad por productos uniforme basado en la responsabilidad objetiva o cuasi-objetiva. Si bien hay que aclarar que su evolución, particularmente a raíz del tercer Restatement elaborado por el American Law Institute en 1997 ha supuesto un distanciamiento entre las tesis actualmente vigentes en la Unión Europea y las norteamericanas. Paradójicamente, el tercer Restatement implica un alejamiento de la doctrina tradicional de la responsabilidad estricta, centrada en el producto, y un acercamiento a las nociones clásicas de la negligencia en

¹³ Marcela Tebakian, ob. cit., p. 63.

¹⁴ Esta sentencia tuvo un éxito innegable y positivo hasta el punto de que fue seguida por otras muchas sentencias y por diversas leyes aprobadas en las Cámaras Legislativas Estatales en Estados Unidos, régimen que posteriormente fue exportado hacia Europa.

¹⁵ Marcela Tebakian, ob. cit., p. 64.

¹⁶ Guerrero Lebrón, María Jesús. (2017, 27 de abril). “*La Responsabilidad del Fabricante de Aeronaves y sus Componentes*”. Home Page/ Publicaciones. (Consultado el día 26 de agosto de 2017). Disponible en: <https://alada.org/2017/04/27/la-responsabilidad-del-fabricante-de-aeronaves-y-sus-componentes/>

torno a la conducta censurable del fabricante. Conviene advertir, en cualquier caso, que la irrupción de la doctrina de la *strict liability*¹⁷, en ningún momento ha supuesto la desaparición de la doctrina de la negligencia, ni la de la garantía implícita con las que aún convive¹⁸.

II. BASES DOCTRINALES PARA LA OBJETIVIZACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE

“La responsabilidad en el caso del fabricante tiene naturaleza objetiva”, afirma tajantemente María J. Guerrero Lebrón en su publicación¹⁹, y aunque en este trabajo apoyamos, nos parece oportuno indagar tal aseveración, estudiando y analizando, de manera más precisa y palpable, las causas de dicho argumento.

¿Cuál es la razón de esta objetivización en la responsabilidad? Después de que se comprueba que los fabricantes, efectivamente, actuaban *negligentemente* al ofrecer en el mercado productos defectuosos, surgen números obstáculos para los sujetos que pretendían demandar en contra de tales fabricantes, toda vez que, por lo general, no lograban probar la referida negligencia del fabricante.

Una vez analizado el desarrollo jurisprudencial que explica el origen de la teoría sobre la responsabilidad por producto defectuoso, se denota, en un principio, que la carga y el costo de las pruebas recaían, únicamente, sobre la *parte actora*, lo que determinaba, en la gran mayoría de los casos, que debido a los altos costos de las pruebas periciales, los afectados no pudieran probar el *nexo causal entre el daño y el producto*. Sostiene Kenneth S. Abraham, que es precisamente estos altísimos costos en materia probatoria lo que determinaría la transición hacia la responsabilidad objetiva, ya que se considera que es el fabricante quien se encuentra en mejores condiciones de probar su posición en juicio.

¹⁷ Conforme al análisis expuesto por María J. Guerrero Lebrón, en su publicación en la *website* de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (ALADA), la *strict liability in tort*, el fabricante o productor es responsable de los daños causados, con independencia de la existencia de culpa o negligencia en la conducta de dicho fabricante, independientemente de si el fabricante tiene o no una relación contractual con el perjudicado. El fundamento de esta corriente es que el fabricante está en mejores condiciones para asegurar los riesgos derivados de la fabricación de productos... Con ello se elimina la dificultosa prueba de la negligencia del fabricante que se exigía a los consumidores.

¹⁸ Guerrero Lebrón, María Jesús, ob. cit.

¹⁹ *Ibíd.*

III. LOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS EN EL MARCO DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA DE LOS FABRICANTES DE PRODUCTOS DEFECTUOSOS

En cuanto a las demandas intentadas contra los fabricantes de aeronaves, sus partes y componentes, a medida que la industria aeronáutica evolucione en complejidad y tecnología, paralelamente aumentará el número de pretensiones por producto defectuoso.

Oportuna es la investigación que realiza María J. Guerrero Lebrón²⁰ en su publicación:

(...) lo peculiar de la industria aeronáutica en relación con la responsabilidad del fabricante es que ésta está sometida a controles de la administración, ya que, se trata de un sector fuertemente intervenido por razones de seguridad. En efecto, las autoridades aeronáuticas someten a certificación previa las propias organizaciones y los productos de dichas organizaciones²¹.

La existencia de dichas certificaciones, que habrá debido obtener previamente el fabricante, puede implicar que en algunas ocasiones se llegue a apreciar, junto a la responsabilidad del fabricante, algún tipo de concurrencia con la responsabilidad de la Administración aeronáutica. Lo que en ningún caso cabe entender es que el mero hecho de cumplir con los estándares legales libera al fabricante de ser considerado responsable.

De hecho, la doctrina afirma con rotundidad que el producto podrá considerarse defectuoso cuando, de acuerdo con los criterios técnicos, económicos y sociales imperantes, los daños causados por el producto defectuoso no se hubiesen producido, con independencia de que se hubiesen cumplido las prescripciones legales establecidas para la actividad empresarial en cuestión.

Nos surge, pues, una interrogante: ¿el incumplimiento de las normas sobre los distintos tipos de certificación guarda relación con la responsabilidad por producto defectuoso? En una misma línea de ideas, del análisis realizado por María J. Guerrero Lebrón, queda claro que “si el productor o fabricante incumple las normas sobre certificación incurrirá en sanciones administrativas”, pero si el daño se produce por causa del incumplimiento de las exigencias de las respectivas certificaciones, el productor o fabricante podría alegar esta causa de inimputabilidad y surgiría

²⁰ *Ibíd.*

²¹ Expone la autora que “existen distintas organizaciones las cuales requieren una certificación, como lo son: las organizaciones de diseño, las de fabricación y las de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad, así como también, las de formación de pilotos, los centros de medicina aeronáutica, entre otras”.

la responsabilidad de la Administración Pública que intervino, o la del organismo certificador²².

En materia comparada, el artículo 5.2.e del Reglamento N° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, establece:

(...) las organizaciones encargadas del diseño y la fabricación de los productos, componentes y equipos demostrarán su capacidad y medios para cumplir las obligaciones asociadas con sus facultades. A menos que se hayan aceptado de otro modo, dichas capacidades y medios deberán ser reconocidas mediante la expedición de una aprobación de la organización. Las facultades concedidas a la organización aprobada y el alcance de la aprobación deberán especificarse en las cláusulas de esta.

En vista de que los fabricantes de aeronaves y sus componentes deben estar *certificados*, en principio, parece que no debería haber dificultades en identificarlos. Aun cuando los pocos fabricantes de aeronaves y sus motores se encuentren, actualmente, en Estados Unidos, Canadá y Europa, los productores de los distintos componentes de las aeronaves que son ensamblados para llegar al resultado final pueden ser muy variados. Ciertamente, en la industria auxiliar participan multitud de empresas de diferentes dimensiones y ubicadas en muy distintas partes del mundo. Asimismo, con el impulso de los RPAS²³, están surgiendo innumerables compañías emergentes en un sector aun escasamente regulado.

De ahí que no es descartable que pudieran surgir problemas con la identificación, y desde luego, que con frecuencia se pueda plantear la responsabilidad de varios de ellos.

IV. EL PRODUCTO DEFECTUOSO Y SU RÉGIMEN JURÍDICO

Nos identificamos con la posición que adoptó el legislador español en cuanto a la definición de producto defectuoso, el cual se delineó en el artículo 137 del Real Decreto Legislativo 1/2007 de 16 de noviembre²⁴, estableciendo

²² Vela Sánchez, A. J., *Criterios de aplicación del régimen de responsabilidad civil por productos defectuosos*, Granada, 2004, p. 40 y ss.

²³ Sistema(s) de aeronave(s) pilotada(s) a distancia. Definición obtenida de Providencia Administrativa N° PRE-CJU-1651-16. Caracas, 06 de diciembre de 2016. Gaceta Oficial Extraordinario N° 6.279 del 23 de diciembre de 2016.

²⁴ Por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios otras leyes complementarias. (Consultado el día 11 de septiembre de 2017). Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-20555-consolidado.pdf>

que se considerará producto defectuoso "...aquél que no ofrezca la seguridad que cabría legítimamente esperar, teniendo en cuenta todas las circunstancias y, especialmente, su presentación, el uso razonablemente previsible del mismo y el momento de su puesta en circulación...".

Siguiendo el análisis de María J. Guerrero Lebrón en su publicación, sería, pues, la ausencia de seguridad del producto la nota fundamental que conforma el sustrato de su carácter defectuoso²⁵.

No obstante, realizaremos un análisis conceptual en dos sistemas jurídicos diferentes.

En primer lugar, tenemos que uno de los grandes debates doctrinales que han surgido en el Derecho Anglosajón, específicamente, en las Cortes Norteamericanas, es el que ha generado la definición o qué se entiende por *producto defectuoso*. En tal sentido, coinciden la mayoría de los criterios, que se calificará como defectuoso "el producto que genere la responsabilidad del fabricante en caso de que su utilización cause perjuicio"²⁶.

Por otro lado, el Legislador Europeo Comunitario estableció en el artículo 6.1 de la Directiva 85/374/CEE una definición de producto defectuoso, "conforme a este artículo un producto será defectuoso: cuando no ofrece la seguridad a la que una persona tiene legítimamente derecho"²⁷.

La doctrina mayoritaria acepta tres tipos de defecto, en materia aeronáutica: (a) defecto de fábrica, (b) defecto de diseño y (c) defecto en las instrucciones o en las advertencias. Al respecto, se señala que:

En materia de defectos de productos, la distinción clásica tiene naturaleza funcional y es la media entre defectos de fabricación, de diseño y en las instrucciones sobre su utilización o en las advertencias sobre sus riesgos. Esta clasificación, como el resto de la cultura legal de la responsabilidad de producto, es de origen norteamericano, pero ha sido acogida por la doctrina europea, el derecho de la Directiva 85/374/CEE parte de un concepto genérico de defecto, que

²⁵ Gutiérrez Santiago, P., *Responsabilidad civil por producto defectuoso*, Granada, 2003, p. 68, nota 184.

²⁶ Garrido Parent, David. "La Responsabilidad Civil del fabricante de Aeronaves por Producto Defectuoso". España, 2007. (Consultado el día 8 de septiembre de 2017). Disponible en: <http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4248-la-responsabilidad-civil-del-fabricante-de-aeronaves-por-producto-defectuoso/>

²⁷ *Ibíd.*

no tiene en cuenta de forma explícita aquella, pues parte de la defraudación de las expectativas legítimas de los consumidores²⁸.

En el presente trabajo nos ocuparemos únicamente a mencionarlos sin entrar a analizarlos de manera individual, ya que, compartimos la opinión de María J. Guerrero Lebrón, en cuanto a que a los efectos prácticos y fácticos es irrelevante si el defecto apreciado es debido a causa de la fabricación, del diseño o de la información del producto. En efecto, señala la autora que:

La propia jurisprudencia que reconoce esta distinción, se encarga igualmente de matizar la indiferencia respecto a la clase de defecto de que se trate a efectos de declarar la responsabilidad del fabricante, si consigue probarse que, indistintamente, existía uno u otro en el producto, en este caso la aeronave o sus componentes, causante de los daños, conviene advertir que la trilogía enumerada no constituye en ningún caso una lista numerus clausus, pues cualquier circunstancia concurrente podrá ser tenida en cuenta cuando sea relevante en la formación de las expectativas de seguridad del producto²⁹.

V. RESPONSABILIDAD CIVIL AERONÁUTICA A LA LUZ DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES

En virtud del principio de unidad legislativa³⁰, considerado pilar fundamental del Derecho Aeronáutico, dada su íntima conexión con la seguridad operacional, bien jurídico tutelado³¹; desde el comienzo de la actividad aeronáutica, surge la necesidad de sintetizar en un esqueleto institucional y normativo las regulaciones concernientes a la responsabilidad civil en caso de daños ocurridos por causa de accidente o incidente en el servicio de transporte aéreo.

Es menester, en este punto, hacer mención al análisis realizado por el Dr. Mario Folchi en relación a la importancia del principio de unidad legislativa en el hecho técnico, en efecto:

²⁸ Rubí Puig, Antoni. Piñeiro Salguero, José. Salvador Coderch, Pablo. *“Responsabilidad civil del fabricante por productos defectuosos teoría general de la aplicación del Derecho (Law enforcement)”*. Facultad de Derecho. Universitat Pompeu Fabra, p. 53.

²⁹ Guerrero Lebrón, María Jesús, ob. cit.

³⁰ “La Uniformidad Legislativa es el medio para lograr garantizar la seguridad”. Álvarez Méndez, Jorge. Clase Magistral sobre la Responsabilidad Extracontractual en la Aviación. II Edición del Diplomado en Derecho Aeronáutico de la Universidad Monteávila. Caracas, 23 de febrero de 2017.

³¹ Álvarez Méndez, Jorge. “Estándares Internacionales de Seguridad: Concepto y Naturaleza Jurídica”. *Derecho de la Navegación: Aérea/Marítima VII Jornadas Aníbal Domínguez. Homenaje al Dr. Luis Cova Arria*. Librería Álvaro Nora. Caracas, 2016, p. 19.

(...) las numerosísimas aeronaves que cada día surcan el espacio aeronáutico en todo el mundo transportando millones de pasajeros y de toneladas de carga, lo hacen a través del ya señalado único hecho técnico, que es idéntico en todas partes pero, a la vez, resulta afectado por diversas legislaciones que, por su parte, pertenecen a regímenes jurídicos distintos. Precisamente esa identidad del hecho técnico exige que esas legislaciones posean un mínimo de uniformidad, porque de lo contrario la celeridad y el dinamismo que caracterizan al medio aéreo resultarían interferidos por normas y reglamentaciones de muy difícil cumplimiento eventual³².

Queremos advertirle al lector, que aunque dichos convenios no contengan disposiciones relativas a nuestro objeto de estudio, para nosotros es de vital importancia dedicar unas breves líneas a exponer los convenios internacionales relativos a la responsabilidad civil que rigen en la actualidad en el Derecho Aeronáutico.

El 13 de octubre de 1919, se suscribió el Primer Convenio Internacional de Derecho de la Navegación Aérea, el Convenio de París; orientado a regular aspectos básicos relacionados con la aeronave y la navegación internacional³³.

De esta Convención, surgió la creación del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), este organismo elaboró un proyecto de convenio, que fue sometido a la conferencia diplomática que se efectuó el 12 de octubre en Varsovia, Polonia, en el año 1929³⁴. Videla Escalada señala lo siguiente:

Juzgamos importante destacar, como demostración del espíritu característico de nuestra disciplina, que el Convenio de Varsovia significa un logro excepcional, alcanzado por virtud de la manera cómo, superando lo que cabría calificar de prejuicios nacionalistas de los representantes de los diversos estados, éstos renunciaron a hacer prevalecer los principios admitidos en sus propios países con el fin de alcanzar un acuerdo creador de un sistema de responsabilidad apto para promover situaciones uniformes, aceptadas en la generalidad de las jurisdicciones³⁵.

Su nombre oficial es “Convención Para La Unificación De Ciertas Reglas Relativas Al Transporte Aéreo Internacional” el cual fue modificado por El Protocolo De La Haya el 12 de septiembre de 1955. Pocos años después, en 1961, el Convenio de Guadalajara, extendió la responsabilidad del

³² Folchi, Mario O. “La Responsabilidad Aeronáutica”. Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil. Argentina, 2014.

³³ Ruiz, Rodolfo “Drones. Aspectos Legales, riesgos oportunidades. Propuesta para una regulación en Venezuela”. *Derecho de la Navegación: Aérea/Marítima VII Jornadas Aníbal Dominici. Homenaje al Dr. Luis Cova Arria*. Librería Álvaro Nora. Caracas, 2016, p. 160,

³⁴ Folchi, Mario O. “La Responsabilidad Aeronáutica”, ob. cit.

³⁵ *Ibíd.*

transportista contractual previsto en Varsovia y La Haya, al transportista de hecho o no contractual³⁶. A la misma velocidad que demandaba más tecnología la actividad aeronáutica, se hacía necesario modificar rápidamente, los estándares establecidos, y es por eso que posteriormente se firma: el Acuerdo de Montreal de 1966, el protocolo de Guatemala en 1971 y cuatro Protocolos de Montreal en 1975. Todos ellos componen lo que en la actualidad se conoce como el Sistema de Varsovia.

En una misma línea, tenemos al Sistema de Montreal³⁷, recogido en el Convenio de Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, dicho convenio planteaba como objetivo establecer nuevas normas de responsabilidad en casos de accidentes en la navegación aérea internacional, teniendo muy presente las fallas del Sistema de Varsovia y sus posteriores modificaciones³⁸.

No es nuestra intención especificar aquí, el alcance y los rasgos característicos de estos sistemas, puesto que en ellos nada se establece de la responsabilidad que pueda llegar a tener, según el caso correspondiente, al fabricante de aeronaves, su finalidad intrínseca es delinear una serie de disposiciones normativas internacionales en el campo de la responsabilidad civil del transportista.

Así las cosas, “la responsabilidad del fabricante de aeronaves no está regulada de forma sustantiva en ningún convenio internacional”, afirma categóricamente María J. Guerrero Lebrón³⁹, y continua la autora, “no existe ningún convenio internacional que la regule, a pesar de los intentos que se han hecho por el momento”.

En muchos casos, “siempre que la causa del accidente pueda ser imputada al fabricante, el *quantum* de las indemnizaciones a sufragar a las víctimas, suele ser superior en la medida en que el fabricante, por un lado, está sometido a una responsabilidad objetiva, y, por otro, no se beneficia de los límites indemnizatorios que protegen a las aerolíneas”⁴⁰,

³⁶ Folchi, Mario O. “La Responsabilidad Aeronáutica”, ob. cit.

³⁷ Venezuela no es parte del Convenio de Montreal.

³⁸ Puppio Pérez, Franco. “La Responsabilidad Civil en la Aeronáutica Venezolana”. *Derecho de la Navegación: Aérea/Marítima VII Jornadas Aníbal Dominici. Homenaje al Dr. Luis Cova Arria*. Librería Álvaro Nora. Caracas, 2016, p. 96.

³⁹ Areal Ludeña, Santiago, *La responsabilidad del fabricante de aeronaves en los Estados Unidos. Estudio de Derecho Internacional Privado*, Madrid, 1997, pp. 34 y 35.

⁴⁰ Guerrero Lebrón, María Jesús, ob. cit.

VI. POTENCIALES ESCENARIOS QUE PODRÍAN PLANTEARSE A LA LUZ DEL DERECHO VENEZOLANO

En el año 2009 se promulgó la Ley de Reforma Parcial de la Ley de Aeronáutica Civil⁴¹, originalmente publicada el 12 de julio de 2005⁴², esta ley junto con la Regulación sobre Condiciones Generales de Transporte Aéreo⁴³ publicada en 2 de agosto de 2010, establecen todo lo relativo al régimen de responsabilidad civil en el transporte aéreo en Venezuela⁴⁴.

Para el Profesor Franco Puppio⁴⁵, el régimen de responsabilidad establecido en la Ley de Aeronáutica Civil es mixto y, al respecto, expone lo siguiente: “existe un sistema de responsabilidad objetiva limitada respecto a los montos indemnizatorios por los daños causados; luego, consagra, la posibilidad, en beneficio del pasajero, de la pérdida del beneficio de la limitación del transportista, si se comprueba que los daños fueron causados con dolo o culpa de sus directivos o cualquier persona que tome decisiones por ellas, de sus dependientes o empleados”⁴⁶. Lo que trae como consecuencia que, en caso de daños causados, considerándose la muerte o lesiones corporales, al sujeto pasivo⁴⁷, este pueda reclamar judicialmente al transportista, en virtud de la legislación venezolana; el monto indemnizatorio máximo de responsabilidad objetiva establecido por ley o, exigir un monto indemnizatorio superior, si el supuesto de hecho se adecua con lo estipulado en el artículo 106 de la Ley de Aeronáutica Civil, con respecto a la pérdida del beneficio de la limitación de la responsabilidad que tiene el explotador del servicio de transporte aéreo, puesto que si se logra comprobar que los daños al sujeto pasivo fueron causados con dolo o culpa por parte de cualquier sujeto señalado en dicha disposición -artículo 106- el ámbito de estudio que correspondería a una supuesta situación fáctica-jurídica sería netamente en el campo de la responsabilidad civil subjetiva.

⁴¹ Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140.

⁴² Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.226.

⁴³ Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.478.

⁴⁴ Puppio Pérez, Franco, ob. cit., p. 100.

⁴⁵ *Ibíd.*, p. 103.

⁴⁶ Artículo 106 de la Ley de Aeronáutica Civil: “los explotadores del servicio de transporte aéreo no podrán beneficiarse de los límites de responsabilidad establecidos en esta ley, si se comprueba que tales daños fueron debido a dolo o culpa de sus directivos o cualquier persona que tome decisiones por ellas, de sus dependientes o empleados”.

⁴⁷ Refiriéndonos, al sujeto pasivo, con la intención de denotar a la persona que haya sufrido daños o perjuicios, tenga o no la consideración legal de “pasajero” o “consumidor” como consecuencia de un accidente e incidente aéreo.

1. Posible acción en el marco de la relación jurídica entre el sujeto pasivo y el explotador

La Ley de Aeronáutica Civil Venezolana, en su título IV denominado “De la Responsabilidad y los Hechos Ilícitos”, establece en el artículo 100 que “el 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 cualquier de las operaciones de embarque o desembarque”.

Seguida y casi instantáneamente después de leer esta disposición nos surge, en primera instancia la siguiente interrogante ¿Quién es el llamado por ley a responder, en el caso que se cumpla cualquiera de los supuestos enmarcados en la legislación de daños y perjuicios por causa de accidente o incidente aéreo? Es pues, que nos resulte necesario precisar, aclarar y puntualizar, en virtud de este somero análisis al Capítulo IV concerniente a la Responsabilidad⁴⁸, que podemos concluir que el llamado, por ley, a responder es el explotador del servicio de transporte aéreo, y en principio, existiría un régimen de responsabilidad contractual, derivada de la relación jurídica preexistente a la eventual catástrofe entre el sujeto pasivo y el explotador.

Aunque la ley utilice indiferentemente los términos “explotador” y “transportista” coincidimos con el Doctor y especialista en Derecho Aeronáutico, Mario O. Fochi, en cuanto a que “la palabra –explotador-, sin duda es etimológicamente más precisa, ya que viene del verbo -explotar-, y a este último se le pueden atribuir consecuencias de índole económica más adecuadas que a la primera connotación”⁴⁹.

Continúa el Dr. Mario O. Fochi materializando el concepto de explotador de aeronaves de la siguiente manera: “Se denomina explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia y que conserva su conducción técnica, aun sin fines de lucro”⁵⁰. A lo que agrega que: “precisamente la transferencia de la calidad de explotador tiene directa relación con la responsabilidad por eventuales daños que pueda producir el vuelo de la aeronave y tal como reconocen varias leyes latinoamericanas, la misma solo puede recaer en forma exclusiva en el nuevo explotador si el

⁴⁸ Título IV “De la Responsabilidad y los Hechos Ilícitos, de la Ley de Aeronáutica Civil.

⁴⁹ Folchi, Mario O. “El explotador de la aeronave”. Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil. Argentina, 2013. (Consultado el día 13 de septiembre de 2017). Disponible en: <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=64567>

⁵⁰ *Ibíd.*

respectivo contrato fue inscripto en el registro nacional de aeronaves del país respectivo”⁵¹.

La importancia de dicha inscripción radica en que es requisito *sine qua non* para liberar al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedarán a cargo exclusivo de la otra parte contratante y, en consecuencia, “si el contrato no se hubiera inscrito, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier daño o falta que se produjesen por causa de la aeronave”⁵².

La Ley de Aeronáutica Civil venezolana, en su artículo 30, último aparte, se muestra cónsona con la definición del Dr. Mario O. Fochi, principal expositor de la materia en nuestro continente, y la misma lo define de la siguiente manera: “se entiende por explotador a la persona que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando la conducción técnica la dirección de la tripulación, que figura inscrita como tal, en el Registro Aeronáutico Nacional, conforme con lo dispuesto en el ordenamiento jurídico”.

En efecto, en nuestra opinión, la ley prevé tres características propias que califican a la figura del explotador de aeronaves en nuestro país: (a) la utilización legítima de la aeronave con o sin fines de lucro, (b) el sujeto debe tener la condición técnica de la aeronave y por último, indiscutiblemente, (c) tiene que estar inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional. Al no cumplir con estas características concurrentes puede ponerse en duda la condición de explotador.

2. Posible acción en el marco de la relación jurídica entre el sujeto pasivo y el fabricante

Retomando el objeto principal de nuestro trabajo, se preguntarán por qué hicimos referencia *ut supra* al explotador del servicio de transporte aéreo y, es que, su breve análisis tiene justificación en el sistema de responsabilidad que establece la Ley de Aeronáutica Civil, ley especial en la materia que rige en el ordenamiento jurídico venezolano; y que, en Venezuela, actualmente, bajo nuestro criterio, y en principio, el único llamado, apriorísticamente, a responder en un eventual accidente o incidente aéreo es el explotador del servicio. Por esta razón, nos atrevemos a afirmar que bajo las disposiciones de la Ley de Aeronáutica Civil quedan establecidos los límites de responsabilidad civil en el servicio de transporte aéreo doméstico, sin

⁵¹ *Ibíd.*

⁵² *Ibíd.*

embargo, cuando se trate de transporte aéreo internacional estos límites de responsabilidad civil se regirán establecidos en el Sistema de Varsovia⁵³.

Es por tanto, que se plantearía una relación jurídica entre el fabricante y el sujeto pasivo, basada en el plano de la responsabilidad extracontractual derivada de la generación de un daño por causa de un eventual accidente o incidente aéreo por producto defectuoso de la aeronave.

Partiendo de este supuesto, podría la víctima, demandar al fabricante y además hacerlo en una jurisdicción donde se vea cuantificablemente beneficiada, puesto que en materia aeronáutica es habitual el *forum shopping*⁵⁴. El *forum shopping*, o la elección del foro para la controversia dependerá del análisis fáctico que se realice del caso concreto, tomando en cuenta para su estudio todos los elementos de conexión que vinculen el caso a una determinada jurisdicción.

3. Posible acción en el marco de la relación jurídica entre el explotador y el fabricante

Somos de la opinión de que si el explotador realiza a cabalidad el servicio de transporte aéreo, en el marco del ordenamiento jurídico venezolano, y en una determinada situación de que se produzca una catástrofe que a su vez encuentre su causa y origen de producción a razón de un defecto, sea cual sea su tipo, de fabricación, donde se hayan producido daños a terceros y estos últimos hayan intentado acciones judiciales contra el responsable, llamado por ley a responder, sin duda podría el explotador intentar una acción de naturaleza civil en contra del fabricante de la aeronave o del encargado de fabricar el producto⁵⁵ que haya originado, inminentemente, la catástrofe.

CONCLUSIONES

A partir de lo brevemente abordado por este trabajo, es posible extraer las siguientes conclusiones:

1. El régimen de responsabilidad civil del fabricante por producto defectuoso encuentra sus primeros antecedentes jurisprudenciales en el sistema del *common law*. Fue la evolución jurídica que tuvo lugar en ese sistema de Derecho la que perfiló el modelo actual de responsabilidad

⁵³ Venezuela es parte de dicha Convención por haberla ratificado e incorporado en su legislación el 1 de septiembre de 1955, Gaceta Oficial N° 24.837.

⁵⁴ Guerrero Lebrón, María Jesús, ob.. cit.

⁵⁵ Entendiendo por término producto como cualquier parte, pieza y/o motor que conforma parte de un todo de la aeronave.

civil del fabricante y que terminó por expandirse a lo largo del continente europeo y americano.

2. A la luz de la legislación venezolana en materia aeronáutica vigente (aun cuando, en nuestra opinión, retrasada en diversas corrientes doctrinales actuales en la materia) es posible afirmar su armonización con el régimen de responsabilidad civil del fabricante por producto defectuoso actual.
3. Es factible vislumbrar una triangulación de acciones derivadas del régimen de responsabilidad civil del fabricante por producto defectuoso que generen un daño en la esfera jurídica de un tercero. Así, los sujetos activos de estas acciones de carácter patrimonial serían, según el caso, (i) la víctima en *lato sensu* y (ii) el explotador de servicio de transporte aéreo. De otro lado, el sujeto pasivo, a tenor de lo expuesto, sería, en primer lugar, el explotador del servicio de transporte aéreo (de acuerdo con la Ley venezolana) y, subsecuentemente, el fabricante del producto defectuoso