

La responsabilidad civil del transportador aéreo por muerte o lesión del pasajero

[The civil liability of the air carrier for death or passenger
injury]

NATANAEL PEÑA CALDERÓN*

RESUMEN

Este trabajo tiene por finalidad describir la regulación disponible en el ordenamiento jurídico sobre la responsabilidad civil del transportador aéreo por la muerte o lesión del pasajero. Para ello, se tratan cuatro temáticas en particular: ciertos aspectos relevantes sobre el contrato de transporte aéreo, una sucinta descripción sobre el régimen de indemnización de perjuicios, el daño corporal como perjuicio indemnizable en la responsabilidad civil aeronáutica y, finalmente, las causales de exoneración de que dispone la aerolínea para su defensa jurídica en juicio.

PALABRAS CLAVE

Responsabilidad contractual aeronáutica - sistemas de responsabilidad - responsabilidad objetiva - daño por muerte o lesión.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to describe the regulation available in the legal system on the civil liability of the airline for the death or injury of the passenger. Four issues are addressed in particular: some relevant aspects of the air transport contract, a succinct description of the compensation system for damages, the bodily harm as compensable damage in aeronautical civil liability and, finally, the grounds for exoneration available to the airline for its legal defense in court.

KEYWORDS

Aeronautical contractual liability - liability systems - strict liability - damage for death or injury.

*1 Estudiante de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

I. INTRODUCCIÓN

Es sabido que el transporte aéreo de pasajeros se ha constituido en un servicio masivo y necesario, sea para fines laborales, recreativos, entre otros. Así, la ampliación del giro aeronáutico ha motivado al legislador a crear reglas especiales en materia de contratación y responsabilidad civil, pues el pasajero es una especie de “consumidor debilitado”, ya que, según entendemos, gran parte del manejo de la actividad queda totalmente fuera de la esfera de su control.

La responsabilidad contractual aeronáutica es aquella que nace por el incumplimiento del contrato de transporte aéreo, y se encuentra regulada en dos cuerpos normativos, aplicándose uno u otro según si el transporte convenido es nacional – también llamado doméstico o interno– o internacional –o externo–. En el primer caso, la regulación se localiza en el Código Aeronáutico, contenido en la Ley N.º 18.916; en tanto, tratándose de vuelos internacionales, deberá ser aplicado el Convenio de Montreal de 1999, que consta en el Decreto Supremo N.º 56 de 2009¹. Estos instrumentos legales tratan especialmente la responsabilidad civil del transportista aéreo por los daños que se han producido con ocasión del ejercicio de la actividad: la muerte o lesión del pasajero, el retardo del vuelo y la avería, destrucción o pérdida del equipaje.

El fundamento de la existencia de especiales normas legales es doble. Primeramente, encontramos lo que se denomina en Derecho internacional privado como “normas de protección”², es decir, aquellas de naturaleza imperativa que tienen por objeto la protección de una parte más débil en una relación asimétrica. Manifestación de lo anterior es la presencia de un régimen completo de responsabilidad –*prima facie*– objetiva, medida consignada en favor del pasajero. Adicionalmente, encontramos un conjunto de reglas que tienen por finalidad proteger el normal funcionamiento de la actividad aeronáutica, o bien, que no desincentiven su crecimiento o expansión³; ejemplo de lo reseñado es la tarificación preliminar de la indemnización de perjuicios⁴ y la presencia de específicas causales de liberación de responsabilidad.

¹ Cabe señalar que si bien este tratado internacional fue creado en 1999, no fue aprobado por el Congreso Nacional en Chile sino hasta el año 2007. Esto sucedió en muchos otros estados del mundo, pues se esperó por muchos años la ratificación de este instrumento por parte de los Estados Unidos de América; así, una vez que este país incorporó a su ordenamiento el régimen, produjo una ratificación masiva en el resto de los países, al dominar este país más del cuarenta por ciento del transporte aéreo del mundo; *Vid.* PEÑA CALDERÓN, Natanael, *La responsabilidad contractual aeronáutica: un análisis a partir de las categorías de Derecho común* (Valparaíso, Memoria de grado en Derecho [inérita], PUCV, 2018), p. 8.

² *Vid.* FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos, *Normas de Derecho internacional privado*, en ALBALADEJO, M. – DÍAZ ALABART, S. (editores), *Comentarios al Código civil y compilaciones forales* (Jaén, Edersa, 1995), II, pp. 77 ss.

³ La forma en que podría verse mermado el crecimiento de la actividad está relacionada con la magnitud de los daños, pues en las actividades riesgosas como la de transporte aéreo –riesgosas pues se desafían leyes físico naturales, como la gravedad–, cuando se causan perjuicios, estos generalmente cuantiosos; *Vid.* MANTILLA ESPINOSA, Fabricio – PIZARRO WILSON, Carlos, *La responsabilidad civil por actividades peligrosas: aplique primero y explique después*, en *Revista de Derecho de la Escuela de Postgrado de la Universidad de Chile* 4 (2010), pp. 17-56.

⁴ La idea para motivar esta opción del legislador ante cualquier régimen de responsabilidad sin culpa es doble. Primero, busca beneficiar al sujeto dañado, en cuanto la responsabilidad objetiva facilita la persecución de la responsabilidad civil del hechor. Asimismo, beneficiará también al autor del daño pues ajustará la cuantía indemnizatoria a parámetros previamente constados en el texto legal. *Vid.* TOMASELLO HART, Leslie, *Estudios*

En las siguientes líneas, se exponen y desarrollan las normas relativas a la responsabilidad del aerotransportador por muerte o lesión en la persona del pasajero, comparándolas con el estatuto general de responsabilidad civil contenido en el Código Civil chileno. En concreto, abordaremos cuatro puntos en particular, en virtud de los cuales se dividirá este trabajo. Primero, realizaremos una revisión sintética de las normas reguladoras del contrato de transporte aéreo, que se contienen en el Código Aeronáutico y el Convenio de Montreal de 1999. En seguida, analizaremos la fisonomía de los sistemas de responsabilidad civil contractual del transporte aéreo de pasajeros, reportando sus particularidades y características. Luego, abordaremos la muerte o lesión como hecho generador de daños, y las causas de exoneración de responsabilidad, en general. Finalizaremos con un cuerpo de conclusiones.

II. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO: PRESUPUESTO DE UNA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL

1. *Noción, características y obligaciones.*

En cuanto al contrato de transporte aéreo, este se regula por los mentados preceptos legales –C.A. y C.M.– y se aplican en base al mismo criterio antes explicitado –según el viaje sea nacional o internacional–. Tal convención se encuentra conceptualizada sólo en el artículo 126 del C.A., del cual se desprende que: “... *es aquel en virtud del cual una persona, denominada transportador, se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y a entregar éstas a quienes vayan consignadas*”. Este contrato –basado en la lógica del mercado aeronáutico– es bilateral, consensual, oneroso, conmutativo y generalmente de adhesión⁵.

Consideramos importante advertir que estamos en presencia de un contrato de servicios de carácter típico. En cuanto al carácter de contrato de servicios, en primer término, se desprende del inciso 1° del artículo 93 del C.A., en que se señala que es aeronáutica comercial es: “... *la que tiene por objeto prestar servicios de transporte aéreo y de trabajos aéreos, con fines de lucro. Servicio de transporte aéreo es toda actividad destinada a trasladar, en*

de *Derecho Privado* (Valparaíso, EDEVAL, 1994), p. 91; YUSSEF QUIRÓS, Gonzalo, *Fundamentos de la responsabilidad civil y la responsabilidad objetiva* (Santiago, Ediciones La Ley, 2010), p. 210. También, más explícitamente se ha tratado este tema a propósito de los límites a la reparación integral de la pretensión indemnizatoria en sede contractual, señalando la doctrina que es fundamento habitual el limitar la cuantía de la indemnización de daños por consideraciones de orden económico, puesto que un daño con ocasión del transporte aéreo –como advertimos en la nota superior– podría ser tan catastrófico e incalculable, que su reparación podría paralizar la actividad aeronáutica; para tal efecto, *Vid.* DOMÍNGUEZ ÁGUILA, Ramón, *Los límites al principio de reparación integral, en Revista Chilena de Derecho Privado* 15 (2010), pp. 9-28.

⁵ *Vid.* PEÑA CALDERÓN, Natanael, cit. (n. 1), pp. 11 ss. El consensualismo de este contrato ha sido reconocido por otros trabajos en la materia, *Vid.* DORNA MOSCOSO, Alejandro, *Funciones normativas estatales en los tratados internacionales de Derecho aeronáutico privado entre 1990 y 2010* (Santiago, Memoria para obtener el grado de Licenciado en Cs. Jurídicas, U. de Chile, 2015), p. 52; sin perjuicio que al no haber especificidad en cuanto a la forma de su perfeccionamiento, es lógico que reciban aplicación las reglas del estatuto general del C.C., es decir, de considerarse un contrato de aquellos que se perfeccionan con el sólo consentimiento en los términos del artículo 1443. Por otra parte, señalamos que es un contrato “generalmente” de adhesión, porque si bien el legislador no reconoce en parte alguna que se trata de un contrato de esta categoría, en los hechos lo es, pues una de las partes impone a la otra las condiciones del convenio, limitándose el pasajero a aceptar o no dichos términos, mermándose así la libertad de configuración interna del contrato; en especial para este caso, *Vid.* ECHEVERRI GIRALDO, Irene, *Responsabilidad civil por accidentes e incidentes aéreos* (Antioquía, Ediciones Universidad de Antioquía, 2010), pp. 77 ss.

aeronaves, a pasajeros o cosas de un lugar a otro". En segundo lugar, coincide con la descripción que de estos contratos hace la doctrina; así, por ejemplo, María Graciela Brantt y Claudia Mejías los señalan como aquellos que suponen un "precio por un hecho o actividad"⁶. Por otra parte, es un contrato típico, pues su regulación se encuentra detallada desde el ya indicado artículo 126 del C.A. en adelante, siendo conceptualizado por el legislador, y normando este sus particularidades.

En relación con las obligaciones que del contrato nacen, la doctrina especializada ha señalado cuáles son las esenciales. Un primer grupo viene integrado por aquellas que tiene la aerolínea respecto del pasajero: transportar al pasajero a su destino sano y salvo, iniciar el vuelo en la forma y tiempo acordados, y transportar el equipaje si lo hubiere. Sin duda, la más importante –y la que nos interesa en esta ocasión–, es la primera.

La traslación del pasajero es una obligación consignada en los artículos 143 del C.A. y 17 párrafo 1° del C.M⁷. En cuanto al contenido de la prestación, podemos describirlo en dos etapas –para efectos didácticos–, sin perjuicio de que es una sola. Primeramente, la traslación física que debe realizar el transportador al pasajero, que consiste, como puede fácilmente inferirse, en desplazar a la persona contratante del servicio desde un punto geográfico determinado a otro –que es su destino–, a través de una aeronave. Sin embargo, como pudimos prevenir, el pasajero debe arribar a su destino en condiciones saludables y conservando su integridad corporal⁸. En relación con esto último, es preciso entender a qué se refiere la doctrina al hablar de los términos sano y salvo, pues con su mención no se pretende obligar al porteador a, por ejemplo, monitorear el estado de salud de quien transporta, ya que normalmente no es un riesgo asumido⁹. Lo que realmente se ha pretendido poner de manifiesto radica en que la línea aérea, en el transcurso de la operación de vuelo que está a su cargo, está obligada a no causar daños que impliquen la anormalidad fisiológica propia de quien se transporta, o su vida. Así, *verbigracia*, se incumple esta obligación cuando se produce un accidente que se traduzca en la muerte del pasajero, o bien, lo lesione. No puede entenderse, por consiguiente, que el transportador incumple esta obligación si el pasajero llega a su

⁶ Vid. BRANTT ZUMARÁN, María Graciela – MEJÍAS ALONZO, Claudia, *El derecho supletorio del contrato de servicios en el Código civil chileno. Insuficiencia de las reglas del mandato y el arrendamiento*, en *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso* 46 (2016), p. 75.

⁷ Artículo 143 del C.A.: "El transportador estará obligado a indemnizar la muerte o lesiones causadas a los pasajeros durante su permanencia a bordo de la aeronave o durante la operación de embarque o desembarque".

Artículo 17 párrafo 1° del C.M.: "El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque".

⁸ Vid. LENA PAZ, Juan, *Compendio de Derecho Aeronáutico* (5ª edición, Buenos Aires, Editorial Plus Ultra, 1987), pp. 262-264. Si bien en la legislación nacional e internacional no se hallan los términos "sano" y "salvo", la jurisprudencia y la doctrina entienden que se desprende implícitamente de las normas. Es decir, si existe responsabilidad contractual por muerte o lesión, se entiende, *a contrario sensu*, que es obligación del transportador procurar que el pasajero arribe sano y a salvo.

⁹ En nuestro ordenamiento podría perfectamente darse que el transportador aéreo se obligue a prestaciones diversas a las que la doctrina ha calificado como "esenciales" –sin perjuicio de que, como indicamos, en la práctica del mercado no se registran contratos de transporte aéreo con cláusulas en ese sentido–, puesto que el legislador sólo cuida que no se vulneren las normas mínimas que se han consagrado a favor del pasajero; Vid. PEÑA CALDERÓN, Natanael, cit. (n. 1), pp. 24-25. El tema se aborda más adelante a propósito de la proscripción de pactos de exoneración o atenuación de responsabilidad.

destino enfermo por causas que objetivamente no le son imputables, pues, como ya hemos aclarado, es un riesgo que no ha asumido y, *ergo*, no forma parte del ámbito de protección del contrato.

Pensemos en dos ilustraciones. En un primer cuadro, tenemos a un pasajero que inicia su viaje, y por tener un nivel de colesterol sumamente elevado, le sobreviene un infarto agudo al miocardio, lo que causa su muerte –sin perjuicio de los auxilios que la línea aérea debe prestar–; en tal situación, la persona llega a su destino, pero no a salvo. ¿Genera responsabilidad tal hecho? Desde luego que no, pues el daño no es consecuencia inmediata y directa de la conducta del porteador; se observa claramente la ausencia del nexo causal. Veremos, más adelante, que para tal efecto el legislador ha incorporado una causal de exoneración especial. Ahora, presentamos un segundo cuadro: el avión se encuentra sobrevolando el Océano Pacífico, cuando dentro del fuselaje se pierda la presión del aire, tornándose imperioso el uso de mascarillas de oxígeno, y por una omisión de un examen mecánico, no todas se encuentran operativas, muriendo por asfixia un pasajero. En tal caso, el pasajero es trasladado físicamente si el avión llega a su destino, pero no a salvo, y esta vez por causa objetivamente imputable a la aerolínea; allí existe una auténtica hipótesis de responsabilidad civil por muerte.

Como es posible de avizorar, los términos *sano* y *salvo* deben ser interpretados y entendidos a la luz del elemento de la relación de causalidad. Es decir, la sanidad o salvedad del sujeto transportado no deben ser alteradas por causas que deriven fácticamente –es decir, que sean consecuencia inmediata o directa– de la conducta del transportista. Es más, no es posible, en nuestra opinión, entender literalmente los términos que examinamos, pues si un pasajero ingresa enfermo a iniciar su trayecto, muy probablemente –y en un sentido literal– no llegará sano. En suma, lo que se busca es que el transportador, en la ejecución del contrato y por su causa, no empeore el estado de salud de quien transporta.

La obligación de trasladar al pasajero a su destino sano y salvo, en consecuencia, viene siendo una obligación de resultado¹⁰.

Por otra parte, las obligaciones del pasajero son el pago del importe o tarifa del itinerario (1) y mantener una conducta prudente y adecuada, orientada al éxito del viaje, respetando las normas legales y reglamentarias que correspondan (2)¹¹. En teoría, nada

¹⁰ Para algunos esta es una novedad del C.M., pues en el articulado anterior, correspondiente al Convenio de Varsovia de 1927, parte de la doctrina, que por cierto compartimos, entendía que todas las obligaciones del transportador aéreo eran de medios, actividad o diligencia, ya que la aerolínea cumplía su obligación realizando las actividades necesarias para que el pasajero llegue a su destino sano y salvo; *Cfr.* RODRÍGUEZ JURADO, Agustín, *Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico* (Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1963), p. 253; PEÑA CALDERÓN, Natanael, cit. (n. 1), p. 9. Esto último, entendemos, es lo que se conoce como “diligencia integradora de la prestación” y que autores como Álvaro Vidal distinguen de la diligencia promotora del cumplimiento, que es la que atribuye responsabilidad en un régimen de responsabilidad subjetiva cuando se incumple, pues se traduce en la culpa del deudor; *Vid.* VIDAL OLIVARES, Álvaro, *Cumplimiento e incumplimiento contractual en el Código Civil. Una perspectiva más realista*, en *Revista Chilena de Derecho* 34 (2007), p. 47.

¹¹ En los manuales clásicos de Derecho aeronáutico no se hacía mención respecto a esta obligación de colaboración permanente del pasajero, pero la hemos recogido porque nuestra Corte Suprema la reconoció expresamente como una esencial a todo contrato de transporte, especialmente al aéreo; S.C.S., 15 de septiembre de 2010, Rol N.º 562-2009, causa caratulada “*González Ilabaca Enrique Abel con Ultramar Agencia Marítima Ltda*”. También, *Vid.* PEÑA CALDERÓN, Natanael, cit. (n. 1), p. 10-11.

obsta a que pueda haber un contrato de transporte gratuito, así al menos lo reconoce el C.M.¹²; en esa línea, aun no estando presente la obligación relativa al precio del servicio, el débito de colaboración al que hemos hecho mención estará siempre.

2. Derechos del pasajero frente al incumplimiento.

Ya aclarado que la responsabilidad contractual aeronáutica tiene como presupuesto un incumplimiento del contrato de transporte aéreo, debemos señalar que el sistema de remedios en esta materia presenta algunas particularidades en comparación con el Derecho común. En principio, los mecanismos de protección del acreedor para satisfacer sus intereses son distintos, pues el legislador ha tomado en cuenta la importancia de la celeridad en la ejecución del contrato, de tal manera que la rapidez se viene constituyendo como una variable esencial para que el pasajero evalúe la solución que la ley ofrece¹³. Así, existen dos grandes grupos de remedios: los que protegen al pasajero acreedor frente a la inexecución de las operaciones de vuelo y los que tienen por fin dejarlo indemne.

En relación con el primer grupo, estos sólo se regulan en el C.A., y se aplican a toda clase de vuelos –sean nacionales o internacionales–. Se ofrecen dos remedios: la persistencia en el contrato y el desistimiento del mismo. La persistencia en el contrato consiste en la manifestación de voluntad del pasajero en orden a perseverar en la ejecución de la convención, aunque se cumpla de una manera distinta, por ejemplo, siendo reembarcado en el vuelo más próximo, más recursos de alojamiento, comunicación y alimentación, conforme a los artículos 133 número 1 letra a) –para el caso de la sobreventa de vuelos– y 133 B letra a) –para la hipótesis del retraso–¹⁴. Sería, en definitiva, algo parecido a una dación en pago.

Por otro lado, la norma aeronáutica da la posibilidad al pasajero de “desistirse” del contrato, en caso de que no tenga interés en continuarlo por no poder la aerolínea iniciar la ejecución del vuelo si este se retarda o cancela, conforme a los artículos 133 número 1 letra b): “*El reembolso del monto total pagado por el billete, si el pasajero se desiste del contrato de transporte aéreo y éste no hubiera comenzado su ejecución*”, y 133 B letra d): “*Reembolso del monto total pagado por el billete o de la porción no utilizada, según fuere el caso, si el pasajero decide no perseverar en el contrato y han transcurrido los plazos de la letra c) anterior, sea o no imputable al*

¹² Artículo 1° párrafo 1° del C.M.: “*El presente convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo*”.

¹³ El principio de celeridad se constituye como un principio general de Derecho aeronáutico; PEÑA CALDERÓN, Natanael, cit. (n. 1), p. 13.

¹⁴ Artículo 133 número 1 letra a): “*Denegación de Embarque. En el evento que el transportador prevea que tendrá que denegar el embarque de uno o más pasajeros por sobreventa, los cuales se hubieren presentado oportunamente y cuyo billete de pasaje estuviere previamente confirmado en un vuelo determinado (...), el transportador podrá denegar el embarque a uno o más pasajeros contra su voluntad, para lo cual deberá: 1.- A elección del pasajero: a) Embarcar en el siguiente vuelo que tenga disponible el transportador, o en un transporte alternativo, si es que decidiera persistir en el contrato de transporte aéreo*”.

Artículo 133 B letra a): “*En caso de retraso o de cancelación de un vuelo, el pasajero afectado tendrá los siguientes derechos: a) Embarcar en el siguiente vuelo que tenga disponible el transportador, o en un transporte alternativo, si es que decidiera persistir en el contrato de transporte aéreo; ya sea que el vuelo aún no se hubiere iniciado o se hubiere iniciado y se encuentre en una escala y/o conexión*”.

transportador la causa del retraso o de la cancelación". De optar el pasajero por el desistimiento, la línea aérea queda obligada a restituir íntegramente el precio del pasaje.

Estos remedios, sin embargo, los mencionamos a título meramente expositivo, pues no tienen aplicación en caso de muerte o lesión del pasajero; trataremos con más profundidad este tópico en otra ocasión.

En cuanto al segundo grupo de especiales remedios, si la finalidad perseguida es reparar los perjuicios que con ocasión del incumplimiento se han inferido, el pasajero podrá demandar la indemnización de daños correspondiente, la que se regirá conforme al C.A. o C.M. dependiendo del tipo de viaje –doméstico o internacional–. Tratamos este tema en las líneas que siguen.

III. LOS RÉGIMENES DE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL AERONÁUTICA

El pasajero, por principio de cuentas, tendrá el derecho a demandar la indemnización de los perjuicios que el incumplimiento del transportador le irroge; y la finalidad de esta acción indemnizatoria especial es resarcir los daños extrínsecos¹⁵. Álvaro Vidal, entiende a estos últimos como los daños que se hallan “al lado de la prestación” y no en su lugar¹⁶, obediendo la descripción anterior al concepto de responsabilidad civil en sentido estricto, cuestión que en nuestra opinión es posible observar en esta materia. Sostenemos que el examen de esta responsabilidad contractual debe ser más exhaustivo, pues constituye el único remedio o derecho del pasajero que, bajo los sistemas en comento, necesita judicializarse, pues los restantes –perseverancia y desistimiento– operan extrajudicialmente.

Cabe señalar que la acción indemnizatoria regulada en estos regímenes de responsabilidad no depende de otra de cumplimiento específico o resolutoria, pues estos remedios clásicos no tienen necesaria aplicación en la lógica de la responsabilidad aeronáutica, ya que son preliminarmente incompatibles con el principio de celeridad que informa toda la normativa, cuyo objeto, como hemos señalado, es satisfacer rápidamente los intereses del acreedor¹⁷.

La indemnización de perjuicios podrá demandarse ante tres hipótesis: muerte o lesión del pasajero, daños por el retardo y daños en el equipaje; así se desprende de los artículos 143, 147 y 149 del C.A., y 17 y 19 del C.M. En cuanto a los requisitos necesarios para que nazca la responsabilidad contractual, las fuentes legales pertinentes no esbozan

¹⁵ Vid. PEÑA CALDERÓN, Natanael, cit. (n. 1), p. 52: “La acción de indemnización de daños que los sistemas consagran tiene por fundamento el concepto clásico o tradicional de responsabilidad contractual en sentido estricto, es decir, se limita al resarcimiento de los daños extrínsecos. El ejercicio de esta acción indemnizatoria, a su turno, no depende de una acción de cumplimiento específico o resolutoria, en circunstancias en que tales remedios no se conciben con la realidad del mercado de la aeronáutica civil, en consonancia con el principio de celeridad que informa las normas estudiadas”.

¹⁶ Vid. VIDAL OLIVARES, Álvaro, *Los límites a la autonomía de la indemnización en Derecho de contratos. Indemnización de daños y ejercicio autónomo*, en BAHAMONDES OYARZÚN, Claudia – ETCHEBERRY COURT, Leonor – PIZARRO WILSON, Carlos (editores), *Estudios de Derecho Civil XIII* (Santiago, Thomson Reuters, 2018), pp. 533 ss.

¹⁷ Vid. PEÑA CALDERÓN, Natanael, cit. (n. 1), p. 52.

una normativa especial, por lo que deberá alegarse la existencia de un incumplimiento contractual y probarse los mismos requisitos que tradicionalmente se entienden necesarios para que nazca la obligación indemnizatoria: daño, imputación objetiva y la constitución en mora, pues el artículo 6° del C.A. señala que ante lo no previsto en el C.A. y demás leyes y tratados internacionales de la materia, deberán colmarse las lagunas con las normas de Derecho común: “*En lo no previsto en este código ni en los convenios o tratados internacionales aprobados por Chile, se aplicarán las normas del derecho común chileno...*”; que en nuestro sistema legal viene dado por el C.C.

En otro orden de ideas, los sistemas doméstico e internacional –en cuanto a la indemnización por muerte o lesión del pasajero– poseen características propias que los hacen especiales en comparación con el régimen general del C.C.; analizaremos conjuntamente el C.A. y C.M. en vista de sus evidentes similitudes.

1. *Se trata de sistemas de responsabilidad objetiva tarifificada.*

Primeramente, se trata de una hipótesis –por regla general– de responsabilidad objetiva, estricta o sin culpa¹⁸, es decir, de aquellas en que se prescinde de evaluar la conducta culpable del agente dañoso, sólo bastando para configurarla el acto humano –incumplimiento, si la responsabilidad es contractual–, nocividad e imputación objetiva¹⁹. A este respecto, el legislador advierte en el artículo 142 del C.A. que el transportador responde en la forma prescrita al efecto por la ley: “*En virtud del contrato de transporte, el transportador es obligado a indemnizar los daños causados con motivo u ocasión del transporte, en la forma y dentro de los límites establecidos en este código*”. Otro tanto sucede con el C.M., en que se señala que el transportador es responsable por el sólo hecho de que la muerte o lesión de verifiquen en una operación de vuelo, conforme al artículo 17 párrafo 1°: “*El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque*”.

Al respecto, la doctrina ha propuesto una serie de criterios para identificar a un sistema de responsabilidad objetiva²⁰, los cuales tienen total correspondencia con las normas analizadas. Así, es necesario que la actividad se desarrolle en un círculo determinado (1), lo que viene dado por el ámbito de aplicación de los sistemas, conforme al artículo 1° del C.M.; que el hechor pueda identificarse fácilmente (2), lo que resulta simple al tratarse de accidentes puntuales en los que incluso existen presunciones de por medio, como la del artículo 145 del C.A.; que la indemnización esté previamente limitada por el legislador (3), carácter que consta en los artículos 143 del C.A. y 18 del C.M.; y que

¹⁸ Vid. CORRAL TALCIANI, Hernán, *Lecciones de responsabilidad civil extracontractual* (1° edición, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2003), p. 223; PEÑA CALDERÓN, Natanael, cit. (n. 1), p. 22.

¹⁹ Enrique Barros advierte que la responsabilidad objetiva tiene su razón de ser en el ejercicio de una actividad determinada; Vid. BARROS BOURIE, Enrique, *Tratado de responsabilidad extracontractual* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2006), pp. 10-15. Esto, a nuestro juicio, se explica porque constituye una regla especial, que hace excepción al sistema de responsabilidad subjetiva que consagra nuestro C.C., tanto en materia de responsabilidad contractual –artículo 1547– como extracontractual –artículos 2314 y siguientes–.

²⁰ Vid. DÍAZ TOLOSA, Regina, *Responsabilidad objetiva en el ordenamiento jurídico chileno*, en *Revista de Derecho de la Universidad Católica de Norte* 14 (2007), pp. 79-112.

existan especiales causas de exoneración de responsabilidad al respecto (4), tema de nuestro estudio y que queda plasmado en los artículos 146 y 172 del C.A. y 20 del C.M.

Cabe señalar que tratándose de los daños por muerte o lesión del pasajero, el transportista aéreo no puede alegar cualquier motivo de exoneración sino únicamente los que la ley señale, en el entendido de que toca a la aerolínea la asunción de ciertos riesgos por mandato del legislador; así por ejemplo, no podría pretenderse eludir la responsabilidad por las inclemencias del tiempo –como tormentas eléctricas o huracanes– o fallas mecánicas²¹. En el sistema doméstico, ello se desprende del artículo 146 del C.A., en que el legislador señala que la línea aérea “sólo” podrá liberarse de responsabilidad por las tres causales que allí se expresan: culpa o contribución al daño del pasajero, su estado de salud y la comisión de ilícitos penales. El término “sólo” denota que la aplicación e interpretación de la mentada norma es restrictiva, idea lógica en los regímenes de responsabilidad objetiva, en que la doctrina se muestra tendiente a pensar que su aplicación es también restrictiva. En relación con el sistema internacional, la afirmación tiene su fundamento en el artículo 21 párrafo 1º, en que se señala que el transportador no puede excluir su responsabilidad, norma que debemos concordar con el artículo 20 del C.M., que establece que las únicas causas de liberación son las conductas que el pasajero en su propio perjuicio profiera.

2. En caso de existir culpa del transportador, la responsabilidad es ilimitada.

Hemos aclarado previamente que los sistemas son, en principio, de responsabilidad sin culpa. Empero, no sería extraño que la cuantía de la acción indemnizatoria sea superior a los límites que se establecen en razón del daño que se ha generado. En definitiva y como concluye el profesor Ramón Domínguez, las tarifas indemnizatorias son preliminar o eventualmente un límite al principio de reparación civil integral²², que morigeran este teorema tan importante en el Derecho civil del presente. Sin perjuicio a lo antes expuesto, este límite a la reparación plena no es absoluto en la responsabilidad aeronáutica, pues en ambos estatutos pueden superarse, pero de distinta manera. Lo central, eso sí, es que en ambos regímenes existiría una responsabilidad de carácter subjetiva por el excedente a la tarifa indemnizatoria. Esta se constituye como una regla especial²³ a la configuración de los sistemas doméstico e internacional (como sistemas de responsabilidad estricta y tarifada); por ello hemos prevenido que los regímenes son *por regla general* o *prima facie* objetivos.

²¹ El profesor Abeliuk, aborda en su texto hipótesis de históricos “casos fortuitos dudosos”, evaluando en este contexto las fallas mecánicas. Con cita a una sentencia de la Corte Suprema, señala que los accidentes por errores mecánicos no constituyen hechos imprevisibles, pues sería un suceso: “... que pudo preverse haciendo la correspondiente revisión en forma oportuna”; ABELIUK MANASEVICH, René, *Las Obligaciones* (5ª edición, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2008), II, p. 833. En otra oportunidad, sostuvimos la misma visión: PEÑA CALDERÓN, Natanael, cit. (n. 1), p. 38.

²² *Vid.* DOMÍNGUEZ ÁGUILA, Ramón, cit. (n. 4), pp. 13 ss.

²³ Preferimos indicar que se trata de una regla especial pues se aplicará sólo si se cumplen los presupuestos de la norma: cuantía de los daños superior a los límites legales, más un incumplimiento al menos culposos. Otros autores han denominado a estas normas como reglas de “responsabilidad subjetiva subsidiaria”, lo que nos parece confuso, pues da a entender que la regla general para estos sistemas sería la responsabilidad por culpa en defecto de la objetiva, cuando no es así; esto último se observa, por ejemplo, en DÍAZ TOLOSA, Regina, cit. (n. 20), p. 20.

El sistema nacional consagra la regla en el artículo 172 del C.A.²⁴: “*En todo caso el afectado por el daño podrá demandar una indemnización superior a los límites señalados en el código, si probare dolo o culpa del transportador, del explotador o de sus dependientes, cuando éstos actuaren durante el ejercicio de sus funciones*”. En este caso en particular, el *onus probandi* sobre el elemento subjetivo recae en el pasajero que solicita una cuantía indemnizatoria más elevada que la que el legislador ha establecido como límite.

Por su parte, el C.M. hace lo propio en el artículo 21 párrafo 2° letra a) para el daño en las personas: “*El transportista no será responsable del daño previsto en el párrafo 1 del Artículo 17 en la medida que exceda de 100.000 derechos especiales de giro por pasajero, si prueba que: a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes*”. Es decir, corresponde al transportista desvirtuar su culpa; ¿cómo? A través de la prueba del empleo de su diligencia, o bien, probando que el perjuicio tiene su origen en el hecho de un tercero. En resumidas cuentas, para efectos de la indemnización de perjuicios por el incumplimiento de la obligación de conducir al pasajero a su destino sano y salvo, la culpa del transportista se presume cuando el pasajero contratante demanda un monto superior a la tarifa preestablecida. La regla en particular es muy similar, por no decir igual, a la prevista en el artículo 1547 del C.C., donde corresponde al deudor que incumple probar la diligencia que le es exigida. De tal manera, se alivia la carga probatoria del pasajero, pretensor de la responsabilidad contractual.

En el artículo 22 párrafo 5° del C.M., para el daño por defecto en el equipaje o retraso del vuelo, se prescribe lo que sigue: “*Las disposiciones de los párrafos 1° y 2° de este artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; siempre que, en el caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que éste actuaba en el ejercicio de sus funciones*”. En esta hipótesis, el pasajero es quien tiene la carga de la prueba al igual que en el régimen del C.A.; ¿qué debe probar? Que el incumplimiento fue temerario²⁵, pudiendo la parte deudora representarse la concurrencia del daño.

En cuanto a la prueba del dolo²⁶, como sucede en el C.C., tanto en el régimen doméstico como internacional, la culpa intencional debe ser probada por quien la

²⁴ En otra oportunidad tuvimos ocasión de tratar al elemento subjetivo como un requisito adicional en la responsabilidad por el excedente a la tarifa. Para el caso de la indemnización por muerte o lesión del pasajero en ambos sistemas, pudimos concluir que la diligencia exigible es la ordinaria, respondiendo el deudor por culpa leve; *Vid.* PEÑA CALDERÓN, Natanael, cit. (n. 1), p. 34.

²⁵ También nos hicimos cargo en la ocasión indicada en la nota precedente de la alusión a la “temeridad” a que hace referencia el párrafo 5° del artículo 22 del C.M. No somos de la idea de asociar a la conducta temeraria del precepto con la noción de culpa grave, que es con la que tradicionalmente se vincula. Para el efecto, mostramos que el Convenio poseía errores de traducción al español, que la temeridad en este caso no es sino una forma de imprudencia y que incluso existían cuestiones de constitucionalidad involucradas. Por ello, concluimos que este incumplimiento temerario evoca a la culpa leve, sin perjuicio a que deba probarse la representación previa del riesgo por el hechor; *Vid. Supra*.

²⁶ Recordemos que conforme al artículo 6° del C.A., en lo no regulado en el mismo cuerpo o en tratados internacionales sobre la materia, las disposiciones de Derecho común son las llamadas a colmar los vacíos o lagunas de la legislación. Puestas así las cosas, ¿qué se gana con probar culpa grave o dolo en los sistemas? En primer lugar, obtener indemnización de perjuicios por los daños directos imprevisibles conforme al artículo 1558 del C.C. En segundo lugar, para solidarizar la obligación indemnizatoria en caso de pluralidad de hechores, en consonancia con el artículo 2317 del C.C. *Vid.* PEÑA CALDERÓN, Natanael, cit. (n. 1), pp. 27 ss.

atribuye²⁷. Así se extrae del artículo 172 del C.A., donde el pasajero debe probar tanto el dolo como la culpa. En el caso del C.M., el artículo 22 párrafo 5° adopta la misma posición antes descrita; en tanto, para el caso del artículo 21 párrafo 2°, si bien no se pronuncia al respecto, se infiere del tenor de la norma, pues sólo presume la negligencia o culpa y no el dolo, de manera que debe colegirse que el pasajero debe probarlo.

3. *Se proscriben los pactos de exoneración o atenuación de responsabilidad para toda la regulación.*

Bajo la normativa del C.C., la doctrina en general se manifiesta afirmativa a admitir convenciones o cláusulas modificatorias de responsabilidad anteriores al incumplimiento, en sus tres variantes: las que agravan, atenúan o exoneran la responsabilidad del deudor²⁸. Aquello, en base a lo dispuesto en los artículos 1547 inciso final: “*todo lo cual, sin embargo, se entiende sin perjuicio (...) de las estipulaciones expresas de las partes*”, y 1558: “*las estipulaciones de los contratantes podrán modificar estas reglas*”. Los límites que tradicionalmente se han concebido a estas cláusulas son la condonación del dolo (o culpa grave) futuro, el daño en las personas y la ley.

Los regímenes de responsabilidad del transporte aéreo admiten las convenciones agravatorias de responsabilidad, pero prohíben las que atenúan o exoneran de la obligación de indemnizar los daños al transportista. En el caso del sistema doméstico, el C.A. en su artículo 172 inciso segundo dicta que: “*Cualquier estipulación en contrario para fijar límites de indemnización inferiores a los establecidos en este código, se tendrá por no escrita*”²⁹.

Si bien la norma no se pronuncia expresamente sobre las cláusulas de exoneración, pensamos que es lógico concluir que el legislador no los acepta, pues si rechaza una atenuación, con mayor razón una liberación de responsabilidad total. Además, nos sirven de apoyo los artículos 146 y 151, pues señalan que “*el transportador sólo podrá liberarse de la obligación señalada...*”, mencionando un listado de hipótesis en las que un pacto de exoneración no se contempla.

Por su parte, el C.M. se manifiesta más categóricamente en su artículo 47: “*Nulidad de las cláusulas contractuales. Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista contractual o al transportista de hecho de la responsabilidad prevista en este Capítulo o a fijar un límite inferior al aplicable conforme a este Capítulo será nula y de ningún efecto...*”.

Este distintivo sólo resulta relevante en lo relativo a los daños materiales por retardo o por avería, destrucción y pérdida del equipaje, ya que en lo tocante al daño en las personas, se entiende en Derecho común que no se admiten pactos de exoneración, pues los seres humanos están excluidos del comercio.

²⁷ Vid. ABELIUK MANASEVICH, René, cit. (n. 21), pp. 819 ss.

²⁸ *Ibid.*, pp. 848 ss.; GONZÁLEZ CASTILLO, Joel, *Las cláusulas limitativas, exonerativas o agravantes de responsabilidad en materia contractual. Validez y límites*, en *Revista Chilena de Derecho* 38 (2011), 1, 89-100.

²⁹ Aunque en la norma no se habla de nulidad propiamente, entendemos que se consagra una sanción por transgredir una norma forzosa negativa o prohibitiva de orden público —se proscribe vulnerar los límites del cuerpo legal—, que además puede declararse de oficio, lo que se corresponde con los efectos de la nulidad absoluta. El precepto en comentario es, en definitiva, una instrucción al juez, quien es el que debe tener la norma “por no escrita”.

4. Establecen breves plazos para el ejercicio de la acción de daños.

Por último, en los sistemas que estudiamos, los plazos establecidos como límite al ejercicio de la acción indemnizatoria son considerablemente menores si se compara con las normas de Derecho común: un año para el sistema doméstico y dos para el sistema internacional. La controversia viene dada en determinar la naturaleza de este plazo. En cuanto al sistema doméstico, en nuestra opinión, no existen dudas pues el artículo 175 del C.A. aclara que se trata de un plazo de prescripción: “*Las acciones establecidas en este título prescribirán en el plazo de un año contado desde el día de los hechos...*”. Sin embargo, el C.M. en su artículo 35 párrafo 1º, que consagra la regla, no precisa la naturaleza del plazo para el ejercicio de la acción: “*El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte*”.

En derecho comparado, la jurisprudencia ha sido vacilante, optando por tratarlo como un plazo de prescripción (jurisprudencia francesa) o como uno de caducidad (jurisprudencia mayoritaria española)³⁰. En nuestro país, algunos trabajos sobre el tema han declarado que se trata de un plazo de prescripción extintiva³¹; no compartimos esa visión, pues nuestra óptica va en apuntar en que se trata de un plazo de caducidad, por dos consideraciones. Primero, porque la norma preceptúa que el derecho de indemnización “*se extinguirá*”, cuando la prescripción sólo extingue la acción pero no el derecho; el primer efecto descrito es el propio de la caducidad³². Segundo, porque en lo no precisado en el C.M. en su estructura, puede recurrirse a los convenios precedentes, principalmente al Convenio de Varsovia del 1929 (artículo 56 párrafo 1º letra a) del C.M.), el que en su artículo 29 señalaba que “*la acción de responsabilidad deberá intentarse, bajo pena de caducidad...*”, dejando expresamente zanjado el asunto³³.

La distinción antes hecha no es superflua, pues como sabemos, la caducidad debe ser declarada de oficio por e tribunal, en cambio, la prescripción extintiva en materia civil debe ser alegada. A su turno, la prescripción extingue sólo la acción y por ende la obligación muta a una natural, autorizando a retener lo dado en pago; la caducidad extingue tanto la acción como el derecho subjetivo.

³⁰ En Francia, en principio, los tribunales lo consideraron unánimemente como un plazo de caducidad, para posteriormente dar un giro y asumir que es uno de caducidad; en España, en cambio, la jurisprudencia se ha comportado más uniformemente, considerando al plazo del C.M. como uno de caducidad. *Vid.* GONZÁLEZ LEBRERO Y MARTÍNEZ, Rodolfo, *Prescripción o caducidad en el Convenio de Montreal de sobre transporte aéreo internacional de 28 de Mayo de 1999*, en *Revista de Derecho del transporte: marítimo, terrestre y aéreo o multimodal* 7 (2011), pp. 121-136.

³¹ *Cfr.* DORNA MOSCOSO, Alejandro, cit. (n. 5), pp. 53 ss.

³² *Vid.* ROMÁN GARCÍA, Antonio, *Prescripción y caducidad*, en *Código Europeo de Contratos* (Pravia, Academia de Iusprivatistas Europeos, 2003), II, p. 550.

³³ Este sería un caso de caducidad de un derecho patrimonial, cosa que en la legislación nacional resulta extraño. Así lo explica Rodrigo Barcia, con cita a Ramón Domínguez, pues este último señala que el ámbito propio de la caducidad dice relación con los derechos extrapatrimoniales. Los derechos patrimoniales, en tanto, irían vinculados con la institución de la prescripción extintiva; *Vid.* BARCIA LEHMANN, Rodrigo, *Estudio sobre la prescripción y la caducidad en el Derecho del consumo*, en *Revista Chilena de Derecho* 19 (2012), 2, pp. 22-42. Podríamos entonces calificar esta situación como una excepción al predicamento antes explicado.

IV. LA MUERTE Y LESIÓN DEL PASAJERO COMO DAÑO INDEMNIZABLE

Hemos dicho que los regímenes de responsabilidad que analizamos regulan tres tipos de perjuicios: el daño por muerte o lesión (1), el daño por retardo en la ejecución del vuelo (2) y el daño por destrucción, pérdida o avería del equipaje (3). Todos estos perjuicios derivan del incumplimiento contractual en relación con alguna de las obligaciones que nacen del contrato, que ya analizamos. Nos preocupa principalmente la primera, que se halla regulada en los artículos 143 del C.A.: “*El transportador estará obligado a indemnizar la muerte o lesiones causadas a los pasajeros durante su permanencia a bordo de la aeronave o durante la operación de embarque o desembarque...*”; y 17 párrafo 1° del C.M.: “*El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque*”.

La indemnización por este capítulo se encuentra limitada a 4.000 unidades de fomento (UF), para el caso del sistema doméstico (artículo 144 del C.A.). En tanto, conforme al artículo 21 párrafo 2° del C.M., el transportador no podrá excluir su responsabilidad –salvo hecho del pasajero, en consonancia con lo preceptuado en el artículo 20– por hasta 100.000 derechos especiales de giro (DEG)³⁴, caso en el cual la aerolínea responde objetivamente.

Este tipo de perjuicios da lugar a un contenido diverso, pues es un factor generador de otros daños, como los patrimoniales y no patrimoniales. A este respecto, Fabián Elorriaga señala que: “el daño corporal, en estricto rigor, tiene una entidad propia, es un capítulo aparte que requiere de indemnización y que normalmente no ha sido considerado. De él se derivan perjuicios económicos y no económicos. Los primeros identificados con el daño emergente y el lucro cesante, y los segundos con el daño moral”³⁵.

³⁴ “El DEG fue creado por el FMI en 1969 como una reserva internacional complementaria en el contexto del sistema de paridades fijas de Bretton Woods (...). El DEG no es ni una moneda ni un activo frente al FMI. Más bien representa un activo potencial frente a las monedas de libre uso de los países miembros del FMI. Los tenedores de DEG pueden obtener estas monedas a cambio de sus DEG...”. Para más información, véase la ficha técnica del Fondo Monetario Internacional, disponible [en línea]: <https://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR> (última consulta: 9 de noviembre de 2018). Actualmente, un DEG equivale a aproximadamente \$920 pesos chilenos (noviembre de 2018).

³⁵ Vid. ELORRIAGA DE BONIS, Fabián, *El perjuicio patrimonial por daños físicos en la doctrina y jurisprudencia chilena*, en *Revista Anales Derecho UC* 1 (2006), p. 232. En otro orden de ideas, Carmen Domínguez pareciera ofrecer una idea inversa, en el entendido que el daño moral debe entenderse de la forma más amplia posible, incluyendo toda lesión extrapatrimonial: “estamos con aquellos que conciben el daño moral del modo más amplio posible, incluyendo allí todo daño a la persona en sí misma ‘física o psíquica’, como todo atentado contra sus intereses extrapatrimoniales. Comprende pues el daño moral todo menoscabo del cuerpo humano, considerando como un valor en sí y con independencia de sus alcances patrimoniales”, DOMÍNGUEZ HIDALGO, Carmen, *El daño moral* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2002), p. 83. Si bien, en general, entender al daño moral como lo explícita la autora resulta bastante útil y lógico, en razón de su amplitud, a nuestro juicio dificulta en este campo la aplicación de su concepto cuando el incumplimiento contractual, y hecho generador de daño, es la muerte o lesión del pasajero, pues sería –en una secuencia lógica– el daño moral en sentido amplio (muerte o lesión) el que, a su turno, se traduce en daño patrimonial. Por ello, Fabián Elorriaga, entendemos, ordena mejor las cosas al entender que el daño corporal goza de cierta autonomía, y que puede eventualmente traducirse en daño patrimonial y moral de forma simultánea.

A propósito de lo antes expuesto, la doctrina especializada ha discutido la procedencia del resarcimiento del daño moral³⁶ —entiéndase, al menos, *pretium doloris*— que genera la muerte o lesión del pasajero. Los pocos trabajos que han analizado este caso han afirmado que no cabría indemnizarlo, puesto que los preceptos no harían mención a él expresamente, de modo tal que sólo una reforma legislativa haría o, más bien, transformaría al daño moral en un perjuicio indemnizable³⁷.

No compartimos la visión antes propuesta. En primer lugar, y a nuestro juicio, la lectura de las reglas legales nos aporta una idea distinta a la que se plantea. En primer lugar, la primera parte del párrafo 1° del artículo 17 del C.M. predica que: “*El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal...*”. Puestas, así las cosas, si nos preguntásemos qué daños son indemnizables, la respuesta es simple: es resarcible todo perjuicio que derive de la muerte o lesión corporal del pasajero, sin distinguir o precisar alguno en específico. En consecuencia, pretender identificar ciertos daños indemnizables y descartar otros sin poseer elementos de juicio concretos, desemboca en una interpretación alejada de, incluso, el mismo tenor literal de la norma. Por otra parte, en cuanto al sistema nacional, el artículo 143 del C.A. señala que: “*El transportador estará obligado a indemnizar la muerte o lesiones...*”. El legislador en esta norma ni siquiera alude al concepto de “daño”, pues más bien sólo señala que tanto la muerte como la lesión, como hechos generadores de perjuicios, son indemnizables; así, tampoco existen elementos de juicio para estimar improcedente la resarcibilidad del daño moral.

En segundo lugar, al revisar los trabajos preparatorios del C.M., nos damos cuenta que el hecho de perseverar en el uso de la expresión *lesión corporal*, importada del antiguo Convenio de Varsovia de 1929, es delimitar los presupuestos que hacen procedente la indemnización de perjuicios, pero no excluir el daño moral³⁸. En otros términos, la idea fue restringir el resarcimiento del daño moral como una partida indemnizatoria desentendida de la muerte o lesión; ello explica que, como ya indicamos en el párrafo anterior, debe repararse todo daño que tenga su origen en la muerte o lesión, pero no el daño moral “a secas”. Este predicamento ha sido adoptado por la jurisprudencia internacional mayoritaria³⁹, desembocando en que los tribunales exijan que

³⁶ Con ello hacemos referencia al daño moral que padece el pasajero contratante. En relación con el daño moral que sufren las víctimas por repercusión o rebote a causa de la muerte de un pasajero, estamos con quienes afirman que nace una nueva acción personal para ellos, conforme a las reglas generales de la responsabilidad civil extracontractual (artículos 2314 y siguientes del C.C.).

³⁷ En contra de indemnizar el daño moral en materia aeronáutica: GARCÉS RAMÍREZ, María Fernanda – VISTOSO MONREAL, Ingrid, *El accidente como requisito de la responsabilidad contractual en el transporte aéreo de pasajeros* (Santiago, Memoria para optar al grado de Licenciado en Cs. Jurídicas, U. de Chile, 2007), pp. 89 ss. A favor, en materia internacional: CASANOVAS IBÁÑEZ, Óscar, *El daño moral en relación a las incidencias con equipaje en el transporte aéreo*, en *Revista Andaluza de Derecho del Turismo* 5 (2011), pp. 96-104; y nacional e internacional, PEÑA CALDERÓN, Natanael, cit. (n. 1), pp. 17-18.

³⁸ *Vid.* MILDE, Michael, *The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air: History, Merits and Flaws... and the New “nonWarsaw” Convention of 28 May 1999*, en *Annals of Air and Space Law XXIV* (Montreal, I.C.A.S.L., McGill University, 1999), p. 17; ARAGONE COPPOLA, Augusto, *La Convención de Montreal de 1999: ¿La nueva Convención de Varsovia?*, en *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial* (2012), pp. 44-45.

³⁹ Una colección y reseña de fallos comentados pueden encontrarse en: WEBER, L. – JAKOB, A., *The Modernization of the Warsaw System: the Montreal Convention of 1999*, en *Annals of Air and Space Law XXIV* (Montreal, I.C.A.S.L., McGill University, 1999), p. 340; y GARCÍA-BENNET, Rita, *Psychological Injuries under Article 17 of the Warsaw Convention*, en *Air & Space Law* 26 (2001), 1, p. 49.

se presente una relación directa entre la lesión corporal y el daño moral⁴⁰. Lo mismo es aplicable al C.A., pues fue construido en base al Convenio de Varsovia de 1929, del cual el C.M. mantuvo la redacción y terminología del precepto.

Desde un punto de vista doctrinal, hay acuerdo en entender que las lesiones físicas producen la mayor de las veces daño moral. Por ejemplo, Hernán Corral claramente distingue que, si bien, el daño corporal no es puramente daño moral, puede perfectamente incluirlo. Así, señala que: “el daño es corporal cuando afecta la integridad física y psíquica de una persona natural, y se distingue del daño puramente moral en que no recae como éste en la pura esfera emotiva o espiritual”⁴¹. En consecuencia, el daño corporal es más amplio en contenido que el moral, y ello posibilita a que pueda ser el primero continente del segundo. Agrega Corral, con cita a Elena Vicente, que: “cuando los daños afectan al cuerpo, es decir, a la integridad física de la persona, tanto desde el punto de vista externo como interno, los conocemos como daños corporales, entre los que se encuentran también las lesiones a la integridad psíquica, cuando médicamente sea posible identificarlas, como por ejemplo, los supuestos de shock nervioso o de depresiones”⁴².

En síntesis, consideramos que si bien el daño moral puede ser resarcido bajo los regímenes doméstico e internacional, se hace exigible la existencia de, al menos, una lesión corporal, no siendo posible desasociarlos en esta materia. Ello, a nuestro juicio, resulta una interpretación justa –pues no niega su reparación– y, a su turno, fiel al tenor de los preceptos.

Pues bien, pensemos en algunos ejemplos. Supongamos que una persona, a causa del mal estado de las instalaciones del baño de la aeronave, sufre una fractura expuesta del peroné izquierdo, obstruyendo su circulación sanguínea, lo que desemboca en una ulterior amputación de su extremidad inferior involucrada. Ello, claramente, se corresponde con un daño de carácter fisiológico, pero que a su turno podría producir, como ya advirtió Fabián Elorriaga, perjuicios materiales e inmateriales. Sobre el particular, podría converger daño emergente por los gastos médicos de una cirugía de emergencia y recuperación (1), lucro cesante generado por la licencia médica del postoperatorio (2), y daño moral por el padecimiento de no volver a contar con un miembro importante, que impedirá su desarrollo normal (3). En el caso, el daño moral se deriva de la lesión y, por consiguiente, debe ser resarcido.

Una segunda escena: sobrevuela una aeronave comercial el Mar Caribe, y en virtud de un tormentoso sistema frontal y eléctrico, se producen turbulencias de consideración, al punto de que la aeronave en ocasiones se movía bruscamente, lo que causaba en los pasajeros la sensación de que el avión se precipitaría a la superficie. Sin perjuicio a lo anterior, los pasajeros resultan ilesos y arriban a destino. No descartamos que alguna manifestación de daño moral pueda generarse por este evento –como, por ejemplo, el padecimiento o sufrimiento a causa de la sensación de una muerte inminente–

⁴⁰ *Vid.* GARCÍA-BENNET, Rita, cit. (n. 38), p. 51.

⁴¹ *Vid.* CORRAL TALCIANI, Hernán, cit. (n. 18), p. 150.

⁴² *Ibid.* p. 150.

, pero al no ir asociada ésta a una lesión corporal, pensamos que, al menos por los regímenes del C.A y C.M., no podría ser resarcido⁴³.

V. LA EXONERACIÓN DEL TRANSPORTADOR AÉREO

En los sistemas doméstico e internacional, se concibe a la conducta que despliega el pasajero como un impedimento a la configuración de la responsabilidad contractual de carácter transversal. En el sistema nacional, la norma fundamental se contiene en el artículo 170 del C.A., disponiendo que: *“Será causal para eximir o atenuar la responsabilidad, el hecho que la víctima del daño fue quién lo causó, contribuyó a causarlo o se expuso a él imprudentemente”*. Por ende, debemos distinguir tres hipótesis: el hecho del pasajero, su contribución a originar el daño y su exposición imprudente a él. A su turno, existen dos eventuales efectos: la exención total y la atenuación de responsabilidad.

En cuanto al “hecho del pasajero” y su “contribución al daño”, además de considerarse en el precepto antes citado, también se contemplan en el artículo 146 a) del C.A. a propósito del daño por muerte o lesión, como también en el artículo 20 del C.M. para el régimen internacional⁴⁴. En estos casos, el pasajero ha desenvuelto una conducta de tal envergadura, que ha sido el causante de su propio perjuicio, o bien, la entidad del daño era consecencialmente menor producto del incumplimiento de la línea aérea, pero con su actuar el transportado lo ha acrecentado⁴⁵. En el primer caso, el hecho del pasajero o su contribución a causar el perjuicio es la única razón del daño, por lo que la acción indemnizatoria debe ser desestimada por fallar la relación de causalidad. En tanto, en el segundo es concausa, debiendo atenuarse la cuantía de la pretensión indemnizatoria. Las normas en comento contienen prescripciones de carácter imperativo, de tal manera que no debemos entender como una facultad del tribunal la operación de excluir o atenuar la responsabilidad del transportista; si se invoca y prueba, debe obligatoriamente aplicarse⁴⁶.

Pero aparte de los dos casos anteriores, también se hace mención a la “exposición imprudente al daño” del pasajero. En el ordenamiento nacional, es apreciable

⁴³ Ello no significa que no pueda resarcirse tal daño moral bajo otro régimen indemnizatorio. Es más, podría demandarse la indemnización, en nuestra opinión, conforme al artículo 2° bis, letra c), de la Ley N.° 19.496, de Protección de Derechos de los Consumidores: *“No obstante lo prescrito en el artículo anterior, las normas de esta ley no serán aplicables a las actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución y comercialización de bienes o de prestación de servicios reguladas por leyes especiales, salvo: c) En lo relativo al derecho del consumidor o usuario para recurrir en forma individual, conforme al procedimiento que esta ley establece, ante el tribunal correspondiente, a fin de ser indemnizado de todo perjuicio originado en el incumplimiento de una obligación contratada por los proveedores, siempre que no existan procedimientos indemnizatorios en dichas leyes especiales”*.

⁴⁴ Artículo 146 del C.A: *“El transportador sólo podrá liberarse de la obligación señalada en el artículo 143: b) si la víctima del daño fue quien lo causó o contribuyó a causarlo”*. Esta se refiere a la obligación de transportar al pasajero sano y salvo; la norma siguiente si bien repite el mismo enunciado, es de aplicación general. Sin perjuicio de ello, el artículo 146 tiene una función especial, pues declara que “sólo” podrá liberarse de la obligación de indemnizar los daños en las personas con lo que allí se señale, nada más.

Artículo 20 del C.M.: *“Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a causarlo, el transportista quedará exonerada, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante...”*.

⁴⁵ *Vid.* CORRAL TALCIANI, Hernán, cit. (n. 18), pp. 200 ss.

⁴⁶ Sucede lo mismo con la regla del artículo 2330 del C.C. a propósito de la responsabilidad civil extracontractual; *Cfr. Ibid.*, p. 202.

(como regla general en sede extracontractual) en nuestro C.C., en su artículo 2330⁴⁷: “*La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente*”. Para el caso de los sistemas, el concepto en comento sólo se encuentra contemplado en la última parte del artículo 170 del C.A. Sin embargo, a nuestro entender, la regla en materia de responsabilidad aeronáutica es más amplia que en la responsabilidad aquiliana. Primero, porque incrementa las hipótesis para morigerar la cuantía indemnizatoria, incorporando el hecho del pasajero y su contribución a causar el daño, figuras respecto de las cuales ya nos pronunciamos. En segundo término, porque el legislador civil entiende a la exposición imprudente de la víctima como una “regla de reducción”, pero literalmente no le atribuye la virtud de liberar de responsabilidad civil al sujeto dañoso o impedir su configuración; cosa distinta sucede con la regla del artículo 170, pues observamos que el eventual efecto no es sólo una reducción o atenuación, sino además la exención total, dependiendo de la magnitud o entidad de la intervención del pasajero.

En otro orden de ideas, se ha señalado por la doctrina que la regla de la reducción por exposición imprudente al daño es una contrapartida del deber genérico de no dañar a otro, contenido en el artículo 2314 del C.C., a propósito de la responsabilidad civil extracontractual: el autocuidado de las personas en su desenvolvimiento en la vida social⁴⁸. Sin embargo, recordemos que estamos en el campo de la responsabilidad contractual, por lo que sería del todo cuestionable atribuir el mismo deber a un pasajero, que se une por un ligamen de carácter convencional con el transportista aéreo. La respuesta, por ende y a nuestro juicio, debe venir del contrato. Así, la exposición imprudente al daño para estos efectos no se fundaría en este deber de autocuidado sino que más bien denota la infracción a una obligación contraída por el pasajero: desempeñar una conducta adecuada, orientada al éxito del vuelo y respetando las normas legales y reglamentarias que correspondan⁴⁹. El hecho, la contribución y la exposición imprudente, en este punto, representan un comportamiento que se traduce en una desatención a esta obligación de colaboración que el pasajero está llamado a concretizar. Puestas así las cosas, la concurrencia de una de estas tres hipótesis equivale a un incumplimiento contractual del pasajero.

La importancia de la aclaración anterior no es menor: si por tener lugar una de las situaciones del artículo 170, a su turno, se causan perjuicios al transportador, este fundará su demanda en virtud del incumplimiento contractual del pasajero, cuya culpa se

⁴⁷ Prevenimos que en el ámbito aeronáutico no se aplica el mentado artículo 2330 del C.C., pues para estas materias existe regulación propia y especial –artículos 170 del C.C. y 20 del C.M.–. Por ende, el hecho de traer a la vista la norma de Derecho común se explica porque comparten una hipótesis común, que es la exposición imprudente al daño de la víctima –el fin, por ende, es comparar las normas–. Sin perjuicio a lo anterior, hay quienes han argumentado que la regla de reducción de la indemnización, a pesar de situarse en materia de daños extracontractuales, tendría aplicación en el ámbito de la responsabilidad contractual; por ejemplo, *Vid.* SAN MARTÍN NEIRA, Lilian, *La culpa de la víctima en la responsabilidad civil* (Santiago, Ediciones Der, 2018), pp. 181 ss.

⁴⁸ “El deber de cuidado respecto de los demás también se aplicaría a la víctima para sí misma y respondería, de igual manera, a la necesidad de conducirse con la prudencia que los hombres emplean ordinariamente en sus actos o negocios, tanto en sus acciones como en sus omisiones”; *Vid.* BAHAMONDES OYARZÚN, Claudia – PIZARRO WILSON, Carlos, *La exposición de la víctima al daño: desde la culpabilidad a la causalidad*, en *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso* 34 (2012), pp. 40 ss.

⁴⁹ En este punto, la Corte Suprema se ha pronunciado al respecto, señalando que “*En tanto, son obligaciones del pasajero: pagar el precio del contrato, seguir las instrucciones del transportador, dar cumplimiento a las leyes, ordenanzas y reglamentos policiales, sanitarios, aduaneros y demás exigidos con ocasión del viaje...*”; S.C.S., cit. (n. 10).

presumirá en conformidad al artículo 1547 del C.C., pues los daños que cause el sujeto transportado se resarcen conforme a las reglas generales. Como ha de inferirse, la precisión que hemos introducido aliviana la carga de la prueba sobre el elemento subjetivo al transportista.

En cuanto al efecto de la exposición imprudente al daño del pasajero en el esquema de esta especial responsabilidad contractual, debe analizarse de acuerdo a la magnitud o fuerza de la misma y el daño: si dispuso por sí sola el perjuicio, será su única razón y, por ende, se traduce en la falta del nexo causal. En tanto, si su efecto fue concretar un daño eventual o inminente, o aumentar su entidad, será concausa, por lo que la cuantía que se pretende en la demanda deberá ser reducida.

Por otra parte, si bien no se encuentra prevista una regla de tal amplitud como la del artículo 170 para el sistema internacional, puede tener aplicación en virtud del artículo 6° del C.A., pues se trata de una regla de común aplicación, por regularse en el capítulo V del título IX del C.A.

En todo caso, sin duda alguna estas hipótesis se resuelven a través del examen de la imputación objetiva, es decir, de la relación de causalidad, pues al tratarse de regímenes de responsabilidad sin culpa, la configuración de la indemnización depende finalmente de la concreción de ese elemento. Esto, sin perjuicio de que parte de la doctrina nacional, entre ellos Claudia Bahamondes y Carlos Pizarro⁵⁰, entienden que, en general, la mención del artículo 2330 del C.C. debe analizarse a la luz de la causalidad, pues resulta más fácil enfrentarse a los problemas que genera la presencia de un sujeto dañado incapaz, o a las dificultades que aparece la aplicación de la denominada “teoría del espejo”, a propósito de la culpa de la víctima.

Finalmente, también resulta relevante destacar otra circunstancia relativa al pasajero, como lo es su “estado de salud”. Tal es una causa especial que se contempla sólo en el sistema doméstico, en la letra c) del artículo 146 del C.A., respecto de la indemnización por daño en la persona del pasajero; tales no se resarcen si provienen del estado de salud de este último: *“El transportador sólo podrá liberarse de la obligación señalada en el artículo 143: a) si el daño producido se debe al estado de salud del pasajero”*. Lo destacamos porque no es propiamente un hecho del sujeto dañado, sino más bien una condición de carácter preexistente. Este evento hace fallar la imputación causal, pues la relación lógica entre el daño efectivo y su hecho generador (presunto incumplimiento), se desvirtúa. Igualmente no se expresa en el C.M., pero puede recibir aplicación sin inconvenientes.

Ahora bien, ¿podrían estas hipótesis ser parte de una categoría más genérica? Es decir, nos preguntamos si las causas de exoneración que hemos analizado podrían ser especies de un género más amplio. En nuestra opinión, las situaciones antes descritas se relacionan fuertemente con la noción de caso fortuito. Hoy, la noción de caso fortuito o fuerza mayor, tiende a mirarse –y con toda razón– con cierta amplitud, pues hemos pasado de un sistema que tenía por base a las obligaciones de dar, donde los bienes raíces

⁵⁰ *Vid.* BAHAMONDES OYARZÚN, Claudia – PIZARRO WILSON, Carlos, cit. (n. 48), pp. 40 ss.

constituían el centro de la economía nacional, a uno en el que los servicios y las obligaciones de hacer dominan el contenido del tráfico jurídico; en relación con ello, algunos autores ya han ofrecido respuestas al respecto, teniendo por meta la actualización de la institución que comentamos⁵¹. Puestas así las cosas, consideramos que los institutos que constan en el artículo 146 y 170 del C.A. y 20 del C.M., podrían consistir en especiales hipótesis del género “caso fortuito”, por observar preliminarmente sus requisitos: irresistibilidad, imprevisibilidad y exterioridad. Dejamos planteada esta posibilidad, para ahondar en su estudio en otra oportunidad.

VI. CONCLUSIONES

De lo expuesto y argumentado precedentemente, podemos concluir las siguientes ideas:

1. El contrato de transporte aéreo es un contrato de servicios típico, especialmente regulado en nuestro ordenamiento. En relación con las obligaciones que del contrato nacen, si bien no están explícitamente reguladas, estas han sido articuladas por la doctrina especializada, pero inferidas directamente de las normas de responsabilidad civil que hemos estudiado. En lo que se refiere específicamente al contenido de la obligación de transportar al pasajero sano y salvo, este resulta traducido en la traslación física de la persona contratante de un lugar a otro, sin que su estado de salud –cualquiera que este fuere– empeore por causas objetivamente imputables a la línea aérea.

2. Los sistemas de responsabilidad contractual a náutica por muerte o lesión distan del régimen general del Derecho común, al tratarse de hipótesis de responsabilidad general o relativamente objetiva, con resarcimiento tarifado, incluyendo además breves plazos para el ejercicio de la acción indemnizatoria a que dan lugar. Ello se explica por cuanto, como se expuso, el pasajero es una parte debilitada frente a su transportador aéreo, haciéndose necesario incorporar elementos que induzcan al equilibrio de la relación contractual.

3. En los sistemas doméstico e internacional puede darse el caso de que convivan dos regímenes de responsabilidad civil por muerte o lesión del pasajero: uno objetivo, hasta el límite indemnizatorio, y otro subjetivo por el exceso a tal límite. En el caso del C.A., para dar lugar a la mentada responsabilidad subjetiva, la culpa debe ser probada por el pasajero; en tanto, en el C.M. la culpa se presume por el sólo hecho de que el damnificado demande una cifra superior a la tarifada.

4. El daño corporal o fisiológico, que hace procedente la indemnización de daños en materia aeronáutica, puede traducirse en perjuicios patrimoniales y no

⁵¹ Así por ejemplo, consta en BRANTT ZUMARÁN, María Graciela, *El caso fortuito: concepto y función como límite de la responsabilidad contractual*, en DE LA MAZA GAZMURI, Íñigo (coord.), *Cuadernos de análisis jurídico, Colección de Derecho Privado VII* (Santiago, Ediciones Universidad Diego Portales, 2011), pp. 47 ss., y especialmente, pp. 48-49. El tema se encuentra además concienzudamente tratado por BRANTT ZUMARÁN, María Graciela, *El Caso Fortuito y su incidencia en el Derecho de la responsabilidad civil contractual* (Santiago, Abeledo Perrot-LegalPublishing, 2010).

patrimoniales, y dentro de este último, también cabe el daño moral. A la luz de la normativa, debemos aclarar que cabe la indemnización del daño moral bajo los sistemas doméstico e internacional, pero se supedita a la existencia de, al menos, una lesión corporal. Es decir, no procede –al menos– bajo esta normativa resarcimiento de un daño moral que no haya sido provocado por las hipótesis constadas en los artículos 143 del C.A. y 17 del C.M. (muerte o lesión corporal).

5. Los hechos del pasajero, manifestados en las hipótesis de los artículos 170 del C.A. y 20 del C.M., constituyen una especial causa de exoneración en materia de responsabilidad aeronáutica. De concurrir, desvirtuarán el nexo causal, pues al tratarse de regímenes de responsabilidad objetiva, tal es el elemento que hace finalmente procedente el resarcimiento. En cuanto a la exposición imprudente al daño del pasajero, la norma aeronáutica es más amplia que la civil extracontractual del artículo 2330 del C.C., ya que puede incluso liberar de responsabilidad al transportador y no sólo morigerar la cuantía de la indemnización.

BIBLIOGRAFÍA

- ABELIUK MANASEVICH, René, *Las Obligaciones* (5ª edición, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2008), II.
- ARAGONE COPPOLA, Augusto, *La Convención de Montreal de 1999: ¿La nueva Convención de Varsovia?*, en *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial* (2012).
- BAHAMONDES OYARZÚN, Claudia – PIZARRO WILSON, Carlos, *La exposición de la víctima al daño: desde la culpabilidad a la causalidad*, en *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso* 34 (2012).
- BARCIA LEHMANN, Rodrigo, *Estudio sobre la prescripción y la caducidad en el Derecho del consumo*, en *Revista Chilena de Derecho* 19 (2012), 2.
- BARROS BOURIE, Enrique, *Tratado de responsabilidad extracontractual* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2006).
- BRANTT ZUMARÁN, María Graciela, *El Caso Fortuito y su incidencia en el Derecho de la responsabilidad civil contractual* (Santiago, Abeledo Perrot-LegalPublishing, 2010).
- BRANTT ZUMARÁN, María Graciela, *El caso fortuito: concepto y función como límite de la responsabilidad contractual*, en DE LA MAZA GAZMURI, Íñigo (coord.), *Cuadernos de análisis jurídico, Colección de Derecho Privado VII* (Santiago, Ediciones Universidad Diego Portales, 2011).
- BRANTT ZUMARÁN, María Graciela – MEJÍAS ALONZO, Claudia, *El derecho supletorio del contrato de servicios en el Código civil chileno. Insuficiencia de las reglas del mandato y el arrendamiento*, en *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso* 46 (2016).
- CASANOVAS IBÁÑEZ, Óscar, *El daño moral en relación a las incidencias con equipaje en el transporte aéreo*, en *Revista Andaluza de Derecho del Turismo* 5 (2011).
- CORRAL TALCIANI, Hernán, *Lecciones de responsabilidad civil extracontractual* (1ª edición, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2003).
- DÍAZ TOLOSA, Regina, *Responsabilidad objetiva en el ordenamiento jurídico chileno*, en *Revista de Derecho de la Universidad Católica de Norte* 14 (2007).

- DOMÍNGUEZ ÁGUILA, Ramón, *Los límites al principio de reparación integral*, en *Revista Chilena de Derecho Privado* 15 (2010).
- DOMÍNGUEZ HIDALGO, Carmen, *El daño moral* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2002).
- DORNA MOSCOSO, Alejandro, *Funciones normativas estatales en los tratados internacionales de Derecho aeronáutico privado entre 1990 y 2010* (Santiago, Memoria para obtener el grado de Licenciado en Cs. Jurídicas, U. de Chile, 2015).
- ECHEVERRI GIRALDO, Irene, *Responsabilidad civil por accidentes e incidentes aéreos* (Antioquía, Ediciones Universidad de Antioquía, 2010).
- ELORRIAGA DE BONIS, Fabián, *El perjuicio patrimonial por daños físicos en la doctrina y jurisprudencia chilena*, en *Revista Anales Derecho UC* 1 (2006).
- FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos, *Normas de Derecho internacional privado*, en ALBALADEJO, M. – DÍAZ, S. (editores), *Comentarios al Código civil y compilaciones forales* (Jaén, Edersa, 1995), II.
- GARCÉS RAMÍREZ, María Fernanda – VISTOSO MONREAL, Ingrid, *El accidente como requisito de la responsabilidad contractual en el transporte aéreo de pasajeros* (Santiago, Memoria para optar al grado de Licenciado en Cs. Jurídicas, U. de Chile, 2007).
- GARCÍA-BENNET, Rita, *Psychological Injuries under Article 17 of the Warsaw Convention*, en *Air & Space Law* 26 (2001), 1.
- GONZÁLEZ CASTILLO, Joel, *Las cláusulas limitativas, exonerativas o agravantes de responsabilidad en materia contractual. Validez y límites*, en *Revista Chilena de Derecho* 38 (2011), 1.
- GONZÁLEZ LEBRERO Y MARTÍNEZ, Rodolfo, *Prescripción o caducidad en el Convenio de Montreal de sobre transporte aéreo internacional de 28 de Mayo de 1999*, en *Revista de Derecho del transporte: marítimo, terrestre y aéreo o multimodal* 7 (2011).
- LENA PAZ, Juan, *Compendio de Derecho Aeronáutico* (5° edición, Buenos Aires, Editorial Plus Ultra, 1987).
- MANTILLA ESPINOSA, Fabricio – PIZARRO WILSON, Carlos, *La responsabilidad civil por actividades peligrosas: aplique primero y explique después*, en *Revista de Derecho de la Escuela de Postgrado de la Universidad de Chile* 4 (2010).
- MILDE, Michael, *The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air: History, Merits and Flaws... and the New "nonWarsaw" Convention of 28 May 1999*, en *Annals of Air and Space Law XXIV* (Montreal, I.C.A.S.L., McGill University, 1999).
- PEÑA CALDERÓN, Natanael, *La responsabilidad contractual aeronáutica: un análisis a partir de las categorías de Derecho común* (Valparaíso, Memoria de grado en Derecho [inédita], PUCV, 2018).
- RODRÍGUEZ JURADO, Agustín, *Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico* (Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1963).
- ROMÁN GARCÍA, Antonio, *Prescripción y caducidad*, en *Código Europeo de Contratos* (Pravia, Academia de Iusprivatistas Europeos, 2003), II.
- SAN MARTÍN NEIRA, Lilian, *La culpa de la víctima en la responsabilidad civil* (Santiago, Ediciones Der, 2018).
- TOMASELLO HART, Leslie, *Estudios de Derecho Privado* (Valparaíso, EDEVAL, 1994).
- VIDAL OLIVARES, Álvaro, *Cumplimiento e incumplimiento contractual en el Código Civil. Una perspectiva más realista*, en *Revista Chilena de Derecho* 34 (2007).

VIDAL OLIVARES, Álvaro, *Los límites a la autonomía de la indemnización en Derecho de contratos. Indemnización de daños y ejercicio autónomo*, en BAHAMONDES OYARZÚN, Claudia – ETCHEBERRY COURT, Leonor – PIZARRO WILSON, Carlos (editores), *Estudios de Derecho Civil XIII* (Santiago, Thomson Reuters, 2018).

WEBER, L. – JAKOB, A., *The Modernization of the Warsaw System: the Montreal Convention of 1999*, en *Annals of Air and Space Law XXIV* (Montreal, I.C.A.S.L., McGill University, 1999).

YUSSEF QUIRÓS, Gonzalo, *Fundamentos de la responsabilidad civil y la responsabilidad objetiva* (Santiago, Ediciones La Ley, 2010).