

**UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO**  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE DERECHO

**EL CONTRATO DE PASAJE EN EL CÓDIGO  
AERONÁUTICO**

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE  
LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS

**JUAN MIGUEL RAMIREZ ORTUBIA**

2008

## Índice

### Capítulo I

#### Historia y desarrollo del transporte aéreo

	8
1. Historia y Desarrollo de la aviación	8
1.1 Introducción	8
1.2. Historia antigua	8
1.3 Icaro y Dedalo	9
1.4 Las profecías de Nostredamus	9
1.5. Leonardo Da Vinci	10
1.6 El Siglo XIX	10
1.7 Kitty Hawk y los Hermanos Wright	11
2. Historia y desarrollo de la aviación en Chile	14
2.1 El primer vuelo en Chile	15
2.2 El cruce de los Andes	17
2.3 El despegue de la aviación militar y comercial	20
2.4 Nacimiento de la aviación comercial chilena	21
2.5 La fuerza aérea entra en escena	26
2.6 Repercusiones de la segunda guerra mundial en la aviación chilena	27
2.7 La década del 60	29
2.8 Desde la década del 70 hasta nuestros días	31

### Capitulo II

#### Fuentes del contrato de transporte aéreo de pasajeros

	33
1. Generalidades	33
2. Fuentes directas del contrato de transporte aéreo de pasajeros	38
2.1 Normativa del Código Aeronáutico	39
2.2 Convenios o tratados internacionales	39
2.2.1 Convenio de aviación civil internacional de Chicago de 1944	39
2.2.2 Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves	40
2.2.3 Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves	41
2.2.4 Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales	41
2.2.5 Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves	42
2.2.6 Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil	43
2.2.7 Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al	44

transporte aéreo internacional	
2.2.8 Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos	44
2.3 Reglamentos de la Dirección general de Aeronáutica Civil	44
3. Fuentes supletorias del contrato de transporte aéreo de pasajeros	45
3.1 Normas del derecho común chileno	45
3.1.1 Título V, libro II, Código Comercio	46
3.1.2 Título V, libro III, párrafo 3º Código Comercio	46
3.1.3 Título XXVI, del libro IV del Código Civil	46
3.2 Usos y costumbres aeronáuticas	47
3.3 Principios generales del derecho	48

### **Capítulo III**

#### **Características generales del contrato de transporte aéreo de pasajeros**

	49
1. Características legales del contrato de transporte aéreo de pasajeros	50
1.1 Contrato bilateral	50
1.2 Contrato oneroso	52
1.3 Contrato Conmutativo	53
1.4 Contrato principal	54
1.5 Contrato consensual	54
2. Características desarrolladas por la doctrina	55
2.1 Contrato nominado o típico	55
2.2 Contrato de ejecución diferida	55
2.3 Contrato individual	56
2.4 Contrato de adhesión	57
2.5 Contrato definitivo	58
2.6 Contrato tipo	58
2.7 Contrato Civil	59

### **Capítulo IV**

#### **Del contrato de transporte aéreo y de la responsabilidad aeronáutica. Aspectos generales**

	60
1. Generalidades	60
2. Concepto de contrato de transporte aéreo	62
3. Convención de Varsovia	63
4. Clasificación del contrato de transporte	65
4.1 Dependiendo si lo transportado son personas o cosas podemos distinguir a) contrato de transporte aéreo de personas, y b) contrato de transporte aéreo de cosas	65

4.2 Atendiendo a la extensión de su tráfico se clasifica en a) contrato de transporte aéreo nacional o de cabotaje, y b) contrato de transporte aéreo internacional	66
4.3 Atendido el servicio prestado, se distingue entre a) contrato de transporte aéreo de ida y vuelta, y b) contrato de transporte aéreo de ida.	66
4.4 Según la regularidad o no del servicio se clasifica en a) contrato de transporte aéreo de línea regular y b) contrato de transporte aéreo no regular	67
5. Responsabilidad Aeronáutica	67
5.1 Introducción	67
5.2 Sistema de responsabilidad civil aeronáutico	68
5.2.1 Responsabilidad aeronáutica nacional	68
5.2.2 Responsabilidad aeronáutica internacional	68
5.3 Concepto de responsabilidad aeronáutica	69
5.4 Características	70
<b>Capítulo V</b>	
<b>Contrato de transporte aéreo de pasajeros</b>	76
1. Introducción	76
2. Normativa jurídica aplicable	76
3. Definición legal	76
4. Contrato de pasaje aéreo	77
5. Documento de transporte, billete de pasaje	77
5.1 Menciones que debe contener el billete	78
5.2 Falta, irregularidad o pérdida del boleto	80
5.3 Cesión del boleto	80
6. Efectos del contrato	80
6.1 Obligaciones del transportador	81
6.2 Derechos del transportador	84
6.3 Obligaciones del pasajero	87
6.4 Derechos del pasajero	90
6.4.1 El problema del “overbooking”	90
7. Responsabilidad del transportador	95
7.1 Por muerte o lesiones	95
7.2 Por retardo en la ejecución	98
<b>Conclusiones</b>	100
<b>Bibliografía</b>	101

*Dedicada a mis padres, Piedad y Juan  
Por el apoyo incondicional a lo largo de todos mis estudios.  
A Mariángela  
Por el amor y comprensión que me ha brindado.*

## INTRODUCCIÓN

El aporte de la aviación al progreso del género humano radica, en gran medida, en la red de rutas que ha conformado, promoviendo así el acercamiento entre los pueblos. Dada la facilidad y velocidad en los desplazamientos, el transporte aéreo permite cubrir grandes distancias en periodos de tiempo relativamente cortos, y prestar un servicio expedito, vital e insustituible.

Es por esta razón, y dada la poca bibliografía existente, que me motivé a recopilar de manera sucinta uno de los grandes contratos aplicados a uno de los medios de transporte que se ha masificado mayormente en las últimas décadas, quedando al descubierto una gran contradicción jurídica.

En esta memoria, revisaremos cinco grandes tópicos, tanto de la aviación, como del transporte aéreo en detalle.

En primer término analizaremos la historia de nuestra aviación, haciendo un recuento de los orígenes mundiales de este medio de transporte, y el como y cuando se inició en nuestro país, siendo primero un servicio de las fuerzas armadas, hasta derivar en una aviación comercial.

En un segundo punto trataremos las fuentes del contrato aéreo de pasajeros, los convenios internacionales, y en general el tratamiento legislativo que se ha dado a nivel mundial, que cobra mucha importancia en los tiempos actuales, ya que es uno de los medios más utilizados.

En el tercer capítulo detallamos las características de este contrato.

En cuarto lugar, comentamos los aspectos generales del contrato y de la responsabilidad aeronáutica derivada de ello.

Y por último, con un análisis a fondo damos a conocer todos los aspectos del contrato de pasaje aéreo.

Cabe señalar que hemos tratado un tema característico del transporte aéreo, cual es, el “overbooking” o sobreventa, planteando posibles soluciones a este problema.

No podemos dejar pasar lo siguiente, en los días que estábamos terminando nuestra Memoria, un avión que había despegado hacia pocos minutos del aeródromo de Tobalaba en la región Metropolitana, y que pertenecía a carabineros de Chile, se precipitó en medio de una cancha impactando a un grupo de personas que se encontraban en una actividad deportiva en la comuna de Peñalolen, producto de lo cual perecieron 11 personas, 6 de las cuales se encontraban en la aeronave y el resto en la superpie víctimas del impacto. Dedicamos este trabajo también en modesto homenaje a esas personas.

# **CAPITULO I**

## **HISTORIA Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO**

### **1. HISTORIA Y DESARROLLO DE LA AVIACIÓN**

#### **1.1- INTRODUCCIÓN**

En la memoria insondable de la especie humana, hay un momento en que el hombre desarrollo un nuevo instinto: cuando levanto la vista, hasta entonces fijada en horizonte, y descubrió el cielo, sintió ganas de volar, como los pájaros, pero con dos brazos débiles, por más que se imiten los movimientos de las aves, jamás seria factible levantar vuelo.

#### **1.2- HISTORIA ANTIGUA**

El primer vuelo con éxito fue precedido de siglos de sueños, estudio, especulación y experimentación. Existían viejas leyendas con numerosas referencias a la posibilidad de movimiento a traves del aire.

Ciertos sabios antiguos creían que para volar sería necesario imitar el movimiento de las alas de los pájaros o el empleo de un medio como el humo u otro más ligero que el aire.

Una de las mas remotas leyendas cuenta que el emperador chino Shun, que reino entre los años 2258 y 2208 antes de cristo, aprendió a volar como los pájaros, El Ramayana Hindú menciona un carro celestial ornado de perlas; Wotan, dios de la metodología germánica, poseía alas de águila, mientras Wieland otra figura legendaria, huyó de la fortaleza de su enemigo Nydung mediante alas mecánicas que construyó tras inventar la primera forja.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Salsilla Vicente, Historia de la Aviación Chilena, Santiago, Chile, Ed. Nacional Quimantu Ltda., 1972, Pág. 7

### **1.3- ICARO Y DEDALO**

Más conocida aun es la leyenda de Icaro, hijo de Dédalo, el constructor cretense del laberinto del Minotauro. Envidioso al ver que su discípulo Talos le aventajaba en habilidad escultórica y arquitectónica, Dedalo le da muerte y decide huir de la isla con su hijo.

Confecciona alas de pluma unidas con cera, los primeros ensayos tienen éxito, así que padre e hijo levantan vuelo.

Creta queda atrás, pero Icaro, trastornado por la maravillosa exaltación del vuelo, quiere ascender hasta el sol. El calor funde la cera de sus alas y el infortunado fugitivo cae al mar<sup>2</sup>...siglos más tarde nuevos aeronautas encontrarían la muerte como Icaro, en sus intentos por batir record de velocidad o altura.

### **1.4- LAS PROFECIAS DE NOSTREDAMUS**

Para el cristiano medieval, el cielo era “dominio de dios”. Cualquier intento de remontarlo estaba considerado como herejía, en ocasiones los imprudentes fueron castigados con la hoguera. Muchos años tuvieron que pasar para que el siglo XVII Copérnico, Galileo y Newton levantaran los primeros pilares del conocimiento científico del espacio, así anticipándose a su época, Nostredamus afirmó en la corte de Francia, alrededor del 1500, que en el futuro habría “carros que ruidosamente viajarán por los aires y serán esperados por muchas gente”<sup>3</sup>, tal como pasa hoy en los aeropuertos.

---

<sup>2</sup> Idem, Pág. 9

<sup>3</sup> Flores A. Enrique, Historia de la Aviación Chilena, Santiago de Chile, Taller Gráfico de IGM, 1950, pag. 34

## **1.5- LEONARDO DA VINCI**

Hasta la llegada de Leonardo, el hombre sigue con los pies en la tierra. Para materializar el sueño de volar, había que descubrir algunas verdades: que leyes regían el vuelo de las aves, para luego tratar de reproducirla en otras condiciones; todos los problemas mecánicos que implicaba este avance fueron resueltos por Leonardo.

Este genio universal, además de pintor, escultor, arquitecto e ingeniero, fue un inventor y un diseñador notable. Esto último lo demostró al reproducir en ingeniosos diseños el mecanismo del vuelo de los pájaros. Su gran espíritu de observación descubrió que la fuerza humana era insuficiente para provocar y sostener el batir de alas.

Esto lo hizo pensar, que en vez de aliviar al hombre había que aumentar su fuerza<sup>4</sup>. Como otros inventores que lo precedieron, Leonardo no alcanzó a ver en vida ningún resultado de sus investigaciones. Pero a diferencia de otros, contribuyó decisivamente con sus diseños teóricos -como el paracaídas y el helicóptero – a que la aviación moderna fuera realidad.

## **1.6- EL SIGLO XIX**

El desarrollo práctico de la aviación siguió varios caminos durante el siglo XIX. Se llegaron a diseñar aparatos de características de cometa y planeadores capaces de transportar a un ser humano, y otros en donde su fuerza de empuje era a través de propulsión humana.

---

<sup>4</sup> Petit Edmund, Historia Mundial de la aviación, Barcelona, España, Editorial Punto Fijo, 1967, Pág. 15

Otros en cambio hicieron sus estudios en un túnel aerodinámico, sirviéndose del flujo en su interior para analizar el uso y comportamiento de varias alas colocadas una encima de la otra.

Había aparatos que eran impulsados por un motor a vapor, e incluso hubo diseños que se valían de aire comprimido. Se hicieron numerosos esfuerzos para imitar el vuelo de las aves con experimentos basados en paletas o las movidas por los músculos humanos, pero nadie lo logró. Más éxito tuvieron quienes se dedicaron al estudio de los planeadores y contribuyeron al diseño de las alas batientes.

Los variados experimentos realizados con cometas durante esta época, consiguieron mejorar de forma notable los conocimientos sobre aerodinámica y estabilidad de vuelo. Lawrence Hardgrave inventó en 1893 la cometa en forma de caja y Alexander Graham Bell desarrolló entre 1895 y 1910 diversas cometas en forma de tetraedro capaces de transportar a un ser humano en un pequeño alojamiento.

Entre 1890 y 1901 se realizaron profusos experimentos con prototipos provistos de motor. El más importante fue el de Langley, un aeroplano a un cuarto de escala de su tamaño real, que probó e hizo volar sin piloto en 1901 y 1903. Le llamo Aerodrome y fue la primera aeronave más pesada que el aire provista de un motor de gasolina que consiguió volar. El modelo a escala real se terminó en 1903 y realizó dos pruebas que acabaron en desgraciados accidentes.

Los logros conseguidos a lo largo del siglo XIX aportaron los fundamentos necesarios para el éxito de los hermanos Wright, pero los mayores avances se debieron a los esfuerzos de Chanute, Lilienthal y Langley a partir de 1885. En 1903 aun no se habían conseguido la estabilidad y el control necesarios para un vuelo prolongado, pero los conocimientos

aerodinámicos, y sobre todo el éxito de los motores de gasolina, que sustituyeron a los más pesados de vapor, permitirían que la aviación evolucionara con rapidez<sup>5</sup>.

### **1.7- KITTY HAWK Y LOS HERMANOS WRIGHT**

El 17 de diciembre de 1903, cerca de Kitty Hawk, en el estado de Carolina del Norte, los hermanos estadounidenses Wilbur y Orville Wright realizaron el primer vuelo pilotado de una aeronave más pesada que el aire propulsado por motor. El avión fue diseñado, construido y pilotado por ambos hermanos, quienes realizaron dos vuelos cada uno. El más largo fue el de Wilbur con 260 metros recorridos en 59 segundos. Al año siguiente continuaron mejorando el diseño del avión y su experiencia como pilotos a lo largo de 105 vuelos, algunos de más de 5 minutos. En 1905 llegaron a recorrer 38,9 Km en 38 minutos. Todos los vuelos se realizaron en campo abierto, regresando casi siempre cerca del punto de despegue.

En Europa por otro lado, hasta 1906 nadie había conseguido volar un avión. En ese año el húngaro residente en París, Trajan Vuia, realizó algunos saltos muy cortos y también lo consiguió Jacob Christian Ellehammer en Dinamarca. El primer vuelo oficialmente registrado en Europa lo hizo en Francia el Brasileño Alberto Santos Dumont, y su trayecto más largo lo logró el 12 de Noviembre de 1906, cubriendo una distancia de 220 metros en 22 segundos. El aeroplano, registrado como 14-bis, había sido diseñado por él y construido en la primera fábrica de aviones del mundo, la de los hermanos Voisin en París. Era como una gran cometa en forma de caja en la parte trasera y otra pequeña en la delantera, unidas por la estructura cubierta de tela. El motor era un Levavasseur Antoinette de 40 CV y estaba ubicado, junto con la

---

<sup>5</sup> Idem, Pág. 17.

hélice, en la parte posterior. El piloto iba de pie en una cesta situada delante del ala principal. En Europa nadie consiguió volar más de un minuto hasta finales de 1907, cuando lo logro Henri Farman en un avión construido también por Voisin<sup>6</sup>.

En contraste con Europa los hermanos Wright conseguían en Estados Unidos superar sus marcas día a día. El 3 de septiembre de 1908, Orville Wright hizo una demostración con un modelo más veloz para el cuerpo de señales de del Ejército en Fort Meyer, Virginia. El 9 de septiembre completó el primer vuelo mundial de más de una hora y, también por primera vez, se transportó un pasajero, el teniente Frank Lamh, durante 6 minutos. Estas demostraciones se interrumpieron el 17 de septiembre a causa de un accidente en el que resultaron heridos Orville y su pasajero, el teniente Thomas Selfridge, quien murió horas después a consecuencia de una conmoción cerebral. Fue la primera persona muerta en accidente de avión propulsado por motor.

Entretanto Wilbur Wright, que había ido a Francia en agosto completo, el 31 de diciembre, un vuelo de 2 horas y 20 minutos demostrando un control total de su avión con suaves virajes, subidas y descensos a su entera voluntad. Recuperado de sus heridas y con la colaboración de Wilbur, Orville reanudo las demostraciones para el cuerpo de Señales en julio de 1909 y cumplió sus requisitos a finales de mes. El aeroplano fue comprado el 2 de agosto y se convirtió en el primer avión militar operativo de la historia. Permaneció en servicio activo durante 2 años y después fue retirado y trasladado al instituto Smithsonian<sup>7</sup>, en la ciudad de Washington, donde puede contemplarse hasta nuestros días.

---

<sup>6</sup> Idem, Pág. 19

<sup>7</sup> Idem, Pág.21.

## **2. HISTORIA Y DESARROLLO DE LA AVIACIÓN EN CHILE.**

A fines del siglo XVIII -llamado el siglo de las luces-, cuando el edificio colonial montado por España y Portugal en América empezaba a derrumbarse, después de tres siglos de dominación, Chile conoció su primera experiencia aérea.

El clima colonial a de siglo era de pura fluidez y deslumbramiento ante lo nuevo; la imaginación de los criollos trabajaba aceleradamente, alimentada con los nuevos descubrimientos llegados de Europa.

En Chile, un muchacho de pueblo, anónimo pero resuelto, protagonizó en Abril de 1839 el primer vuelo tripulado en Chile. Hasta fines de siglo, pese a la oposición eclesiástica, la elevación de globos a gas -cuyos pioneros fueron los hermanos Montgolfier- aumentó en intensidad. Esto ocurrió simultáneamente en nuestro país, Argentina, Brasil y México, países que a la fecha ya habían alcanzado su independencia<sup>8</sup>.

“Atravesaré las nevadas cumbres o ellas serán mis tumbas” la frase acuñada en 1913 por un periodista y atribuida a Clodomiro Figueroa, aviador, mecánico y constructor de aviones, simboliza el camino que se abría para la naciente aeronavegación chilena.

La cordillera de Los Andes, aparece antes los pioneros como la valla que una vez superada abriría la puerta del éxito en la reciente historia aérea.

Es así como los primeros veinte años de este siglo están marcados con los intentos de vencer Los Andes.

Como señalábamos, las ascensiones en globo, eran cada vez más populares, y en esta época reseñada, se iniciaba nuestra vida independiente, entre disputas de pelucones y pipiolos. Diego Portales, en 1839 programa en la

---

<sup>8</sup> Salsilla Vicente, nota 1, Pág. 18

plaza de armas un espectáculo de la elevación de un globo, lo que fue un fracaso, ya que el pobre extranjero, sale casi quemado a lo bonzo.

Pero la brecha ya estaba abierta, y en los años siguientes nuevos audaces elevaron sus globos con más entusiasmo que pericia.

Uno de ellos fue el francés Luis Vernet, quien, como otros aventureros viajó a Chile, seguro de enriquecerse con espectáculos aéreos. Su ascenso desde un solar de la calle serrano, el 18 de septiembre de 1857, satisfizo a los empresarios que habían programado el vuelo como uno de los principales atractivos de fiestas patrias<sup>9</sup>.

En 1876 llega a Chile Laiselle, un chico de diecinueve años que hacia acrobacias mientras el globo –el que se llamaba Jeanne d’ Arc- se elevaba. El éxito alcanzado hizo que se radicara en nuestro país. Es menester señalar a este personaje, porque le dio vida a la historia del primer paracaidista chileno, como ser vivo, fue un lechón, que fue tirado por la borda del globo, para que fuera el plato principal en el almuerzo, en un fundo en Nancagua, el cerdito, había sido donado por un terrateniente del lugar<sup>10</sup>.

## **2.1- EL PRIMER VUELO EN CHILE**

En 1910, todo el país se preparaba para celebrar en grande el primer Centenario de la Independencia. Cuatro años antes, Santos Dumont había asombrado al mundo con el primer vuelo en aeroplano que efectuó en Bagatelle, Francia.

La noticia había cruzado el océano, y muchos curiosos decidieron trasladarse al viejo continente para experimentar de cerca la aventura de la aviación. Dos chilenos pudientes tuvieron esta satisfacción durante su estadía

---

<sup>9</sup> Idem, Pág. 23

<sup>10</sup> Flores Enrique, nota 3, Pág. 39

en Europa, donde adquirieron un biplano Voisin<sup>11</sup> con motor gnomo de 50 HP, con la idea de que el primer vuelo en Chile coincidiera con el aniversario del Centenario.

El aparato fue puesto en exhibición en una carpa del ejército levantada en pleno parque Cousiño, a este lugar llegó un chico pobre pero emprendedor, quien salió maravillado de la carpa, quien vio su sueño hecho realidad, reunió fuerza y habló con David Echeverría, y Miguel Cobarrubias (propietarios del avión) para trasladarse a Francia, y volver con licencia de piloto antes del Centenario. Algunos meses después, luego de un breve aprendizaje en Francia, Cesar Copetta y su hermano Félix preparaba los ensayos para el primer vuelo.

El Voisin fue trasladado a Valparaíso, donde todo estaba a punto, y el avión daba muestras de su solvencia, despegaba en menos de 50 metros, a una velocidad de 35 kilómetros por hora llegando a los 50<sup>12</sup>.

Los ensayos salieron a la perfección, y Diego Echeverría disfrutaba poder conocer las emociones de los pilotos, pero tanto entusiasmo y dedicación, no dio el fruto esperado, ya que el día programado para el vuelo de estreno, para las fiestas patrias en el parque Cousiño, tuvo un inesperado desenlace, en el momento del despegue, se trizó una de las alas, echando por tierra, la sorpresa que querían brindarle al público, pero de todas maneras, los ensayos en la chacra de Valparaíso constituyeron los primeros vuelos en nuestro territorio. Así quedó en la historia, Cesar Copetta, primer piloto chileno, quien falleció en 1940, mientras probaba un avión de su invención en Los Cerrillos. Copetta, además creó el primer biplano, que se bautizó como Batuco.

---

<sup>11</sup> Este avión fue construido por Gabriel Voisin, pesaba seiscientos cinco kilos, y fue construido en París, [www.efemerides.gob.mx](http://www.efemerides.gob.mx)

<sup>12</sup> Flores Enrique, Pág. 40

Y de esta manera, siguieron llegando otros empresarios del espectáculo aéreo, dando giras por las grandes ciudades, y entusiasmando a jóvenes, civiles, empresarios y también a militares. Es así como se forma la primera sociedad Nacional de Aviación, y surgen figuras como Manuel Ávalos y Eduardo Molina<sup>13</sup>.

## **2.2- EL CRUCE DE LOS ANDES**

Chile ya conocía algunas experiencias aéreas, pero aún no maduraban los criterios prácticos que permitirían más adelante incorporar la aviación al progreso del país. Sus metas dependían en gran parte de Europa. Allá la técnica aeronáutica avanzaba con los adelantos que día a día aparecen.

En nuestro país, dos campeones ciclistas, Clodomiro Figueroa y Luis Alberto Acevedo, incidieron la incipiente aviación chilena. Como toros latinoamericanos, hicieron su aprendizaje en Europa, que esa época significaba un alto desembolso. Acevedo era mozo del bar del teatro Santiago, estaba lleno de entusiasmo y le fascinaba la aviación.

Al volver de Francia, el recibimiento que le tributaron los aficionados fue un estímulo para innovar en materia de vuelos.

Su primera meta fue unir Santiago con Concepción, pero el avión cayó en el Bío-Bío, falleciendo el 13 de Abril de 1913, siendo el primer mártir en la historia de la aviación chilena.<sup>14</sup>

La trayectoria de Acevedo marcó hondo en el espíritu de Clodomiro Figueroa, quien abandonó todo por la aviación.

Lo que más ambicionaba Figueroa, era atravesar Los Andes, situación que derivó en una fuerte competencia entre el chileno, y los italianos que

---

<sup>13</sup> Idem, Pág. 42

<sup>14</sup> Salsilla Vicente, Pág. 29.

llegaron a nuestro país con aquel propósito, y también como era lógico entraron en disputa los argentinos, quienes se afanaban por vencer al único compatriota en la osadía.

Los gobiernos estimularon los esfuerzos, ya que su materialización prestigiaría al país. El Diputado Radical Héctor Arancibia lazo presentó un proyecto de ley para establecer un premio al aviador que consumara la hazaña. En su artículo único, el proyecto estipulaba: “Autorízase al Presidente de la Republica para invertir hasta la suma de 50.000 pesos en la acuñación de una medalla y un premio en dinero en efectivo que se destinarán al primer aviador nacional que atraviese la Cordillera de Los Andes por avión, entre los grados 31 y 35, siempre que su acción no la hubiese efectuado antes de un aviador extranjero”. Los paralelos estipulados correspondían al sector más alto de la cordillera, entre los montes Aconcagua y Tupungato<sup>15</sup>.

Figuroa lo intentó tres veces, pero siempre con resultados negativos.

El heroísmo de Figuroa impresionó a los porteños, quienes hicieron una gran colecta, para comprar un avión que si pudiera vencer los Andes. La nueva máquina, superaba por amplio la anterior, fue bautizada “Valparaíso”, los aviones de la época, airándolo desde la perspectiva actual, parecen aparatos ridículos, precarios, con materiales como tela y madera, sin protección frente a la lluvia o viento, para uno o dos personas como máximo, sin máscaras de oxígeno, parece increíble el atrevimiento de vencer la cordillera en esas condiciones.

La primera guerra mundial, iniciada en 1914, puso un paréntesis de espera, no solo en la aviación chilena, sino continental. El bloqueo impidió la

---

<sup>15</sup> [www.bcn.cl/histley](http://www.bcn.cl/histley)

llegada de nuevas máquinas y repuestos, atrasando el avance de la aviación e impidiendo la competencia por vencer la ansiada altura andina.

Las naciones europeas vieron que la aviación tenía una importante paliación militar, razón por lo cual, el Gobierno de Chile, decidió en 1909 implantar la aviación como una rama del Ejército<sup>16</sup>.

El 08 de enero de 1913, el Presidente Barros Luco y el nuevo Ministro de guerra, Claudio Vicuña, solicitaron al Congreso la creación de una Escuela de aeronáutica Militar. Para esto se habían enviado a Francia a dos jóvenes tenientes para que se prepararan para la instauración de esta academia.

El 17 de febrero de 1913, Ávalos asumió la dirección de la Escuela Aeronáutica, instalada en la localidad de Lo Espejo.

Dentro de esta incipiente militarización de la aviación, un joven de la Escuela Militar, Dagoberto Godoy, que haría suya la obsesión de cruzar los Andes. El día 12 de Diciembre de 1918, a las 07.00 horas, el telégrafo informaba que el teniente Godoy había aterrizado en el lugar denominado “Lagunitas” de Mendoza, a las 06.35 a.m., fue recibido por las autoridades como a un héroe<sup>17</sup>.

Durante la travesía, la velocidad fluctuó entre los 180 y 190 kilómetros por hora. El país pareció trastornarse ante la hazaña.

En su regreso triunfal -hecho por ferrocarril- el 17 de diciembre del mismo año, fue recibido por el alcalde de Santiago de la época, don Rogelio Ugarte.

El día del cruce, 12 de diciembre, fue instituido posteriormente como el “Día de la Aeronáutica Nacional”. Incluso el correo español dedicó una estampilla al cruce de los Andes.

---

<sup>16</sup> Martínez Ugarte, Rodolfo, Historia de la Fuerza Aérea Chilena, Santiago, Chile, IGM, 2001, Pág.32

<sup>17</sup> Idem, Pág. 40

### **2.3- EL DESPEGUE DE LA AVIACIÓN MILITAR Y COMERCIAL**

Es necesario recalcar que solo tres aviadores civiles (Figuroa, Fuentes y Castro) practicaban esporádicos vuelos a principios de los años 20'. Lo hacían en viejos aviones "Bleriot<sup>18</sup>" sin medios ni recursos técnicos". El llamado a formar parte de un primer curso de aspirantes a oficiales de la reserva de la brigada de aviación militar, los puso en contacto con un nuevo ambiente, favoreciendo los vínculos de la aviación militar y civil, que a partir de entonces se hicieron más estrechos.

Por esos años tuvo lugar la presentación del primer circo aéreo conocido en Chile, a cargo del acróbata alemán Eugenio Gubert, quien se paseaba por las alas del avión en vuelo, bajaba por una escalera de cuerda, se mantenía sentado en el ala durante el looping<sup>19</sup>, además de otras increíbles proezas, pero como la suerte de las demás voladores, falleció en un accidente en la ciudad de Rancagua.

En medio de esa década, un desconocido ciudadano francés, Luis Testart, vislumbraba la posibilidad de industrializar los azarosos vuelos experimentales. Después de hacer serios cálculos de costo, concluye que el momento de comercializar la aviación ha llegado. Un grupo de amigos le presta apoyo, y solicita oficialmente permiso para volar el cielo chileno con fines de lucro, pero no tuvo mucho éxito y solo quedó en una excelente idea, que pronto sería reconsiderada.

No encontró mayores dificultades en las esferas oficiales y el 8 de marzo de 1925 se publica el decreto de ley n° 413, que le entregaba la "concesión del aire patrio" por tiempo indefinido, con el propósito de

---

<sup>18</sup> Nombre que recibe este avión en honor a Louis Bleriot, pionero de la aviación quien cruzó el canal de la Mancha entre Francia e Inglaterra, en 1909, este avión pesaba 349 kgs, y alcanzaba una velocidad máxima de 65 kms. por hora. [www.masterofthesky.com/aeronaves](http://www.masterofthesky.com/aeronaves)

<sup>19</sup> Maniobra en el aire haciendo círculos en su eje.

establecer una Línea aérea de pasajeros, correspondencia y carga que recorrería todo el territorio nacional. El acta llevaba la firma del Presidente Arturo Alessandri Palma<sup>20</sup>.

#### **2.4- NACIMIENTO DE LA AVIACIÓN COMERCIAL CHILENA.**

La revolución de enero que devolvió a Alessandri a la presidencia tuvo varios resultados de gran importancia histórica. En el campo institucional, la constitución de 1925 separaba la iglesia del estado, establecía el régimen presidencial, y contenía declaraciones, progresistas, tales como la función social de la propiedad, protección al trabajador y a la salud popular.

En Chile, el comandante Arturo Merino Benítez, ocupaba el año 1928 la dirección de la Escuela de Aviación militar. La opinión pública presionaba con fuerza para que el gobierno creara un servicio de transporte aéreo civil, luego que el fracaso de Testart, hizo conciencia de su necesidad. La campaña ante el gobierno ocupó la prensa, mientras numerosas personalidades, favorecían públicamente la iniciativa. Entre estas destacábase el comandante merino, que con espíritu visionario comprendía que un país de las características geográficas de Chile, debía incorporar cuanto antes la aviación comercial como medio de transporte y comunicaciones.

El 05 de marzo de 1929 se debe el trascendental paso, creándose una dependencia de la aviación militar que se llamó Línea Aérea postal Santiago - Arica<sup>21</sup>.

El material de vuelo existente en el país, poseía buenas condiciones para la guerra pero no para el correo.

---

<sup>20</sup> Salsilla Vicente, Pág.50

<sup>21</sup> Idem, Pág. 52

El 21 de Enero de 1929 despegaron desde el Bosque con rumbo al norte 10 de los doce Moth -pequeño biplano inglés<sup>22</sup>- del futuro correo aéreo. La primera etapa, hasta Ovalle, cayó el teniente Meneses, con heridas leves, el avión destruido, dos días después aterrizaron de emergencia el teniente Emilio Larraín, en pueblo Hundido, y el capitán Acuña, a treinta kilómetros de portezuelo, en Antofagasta. Para socorrer a este último el teniente Tramando Rivera, descendió a su lado capotando a causa del mal estado del terreno.

En total, fueron 4 los accidentes que debieron silenciarse en esa época para evitar reacciones contrarias al establecimiento de la línea aérea postal Santiago- Arica.

En los pueblos del norte, la aerpostal produjo auténtica alegría y optimismo entre sus habitantes. Los pueblos que hasta entonces dormían una siesta permanente, como Ovalle, Vallenar y Copiapó, quedaban unidos en horas con la capital del país, gracias a la aeronavegación, que les abría las puertas del futuro.

Cada salida del correo, desde las distintas postas, se comunicaba por medio del telégrafo del Estado, pero normalmente el aviso llegaba, cuatro horas después del avión.

A fines de la tercera década del siglo pasado, el periodo heroico de la aviación comercial prácticamente ha terminado. El hombre domina la máquina y el espacio, y es el momento de empezar a servirse de ella, a “utilizarla con criterio comercial”.

A todo esto, la investigación aeronáutica había seguido adelante, en su búsqueda de materiales más ligeros para los motores. La aparición de nuevas aleaciones de magnesio y aluminio, así como la de gasolinas especiales para

---

<sup>22</sup> Angelucci, Enzo, Aviones de todo el Mundo, Madrid, España, 1977, Pág. 41

aviación, que permitían grados de compresión mayor dieron un impulso decisivo a la construcción de motores aéreos mas eficientes<sup>23</sup>.

A fines de los años 30', el progreso de la industria aeronáutica se hace evidente. Explotada seriamente con carácter comercial, se ha unificado el esfuerzo de los técnicos de tierra con los técnicos de aire, a fin de armonizar las exigencias que las rutas más prolongadas y las grandes velocidades, reclaman de las maquinas.

El costo de un pasaje aéreo se calculaba minuciosamente. Trasladarse en avión desde Paris a Londres, hacia fines de 1927 costaba 900 francos de la época, lo que reservaba este tipo de transporte para bolsillos privilegiados.

Los primeros gigantes del aire, de la aviación comercial chilena, tenían cabida para 14 personas, en uno de estos aparatos viajó desde Antofagasta a Santiago, a principio de 1931, su alteza real el príncipe de Gales.

El servicio aerpostal de correspondencia y de pasajeros se había prolongado a los seis meses de su creación al sur hasta Puerto aysen, tocando Chillan, Temuco y Puerto Montt, por lo cual la línea aerpostal Santiago – Arica, pasó a denominarse **Línea Área Nacional (LAN)**<sup>24</sup>

En 1931, los aviones LAN efectuados tres combinaciones semanales ida y regreso. Entre santiago y Arica y entre la capital y Aysen. Pero la crisis que afecto al país repercutió en la empresa.

El segundo gobierno del presidente Alessandri se había iniciado en medio de una peligrosa declinación económica, y el ritmo acelerado de la reciente empresa debió frenarse bruscamente, reduciendo sus recorridos.

En el plano de la competencia internacional, las empresas extranjeras, norteamericanas y europeas, que se habían lanzado en una abierta competencia

---

<sup>23</sup> Salsilla Vicente, Pág. 58

<sup>24</sup> Memorias de Lan Chile años 1936-1945, Santiago de Chile, Pág. 12

para cubrir la más largas rutas aéreas del mundo con plena conciencia del inmenso porvenir comercial que ellas representaban presionaron también a Chile, en 1935 varios países sudamericanos, al acrecer de organización aerocomercial propia, entregaban gratuitamente su comercio aeronáutico, a firmas extranjeras.

Aquí encontramos el primero y sin duda, el más importante significado de LAN en el progreso de Chile, su directiva de la época entre las que se destacaba Arturo Merino, permitieron al Gobierno afrontar las presiones diplomáticas, para obtener la concesión de explotar el cielo chileno a título gratuito y sin mayores compensaciones.

Pero el gobierno, ideó dar personalidad jurídica y plena autonomía a la LAN, entregándole a ella la exclusividad del comercio aeronáutico de la república<sup>25</sup>.

Para dar fundamento legal a estas disposiciones, el Secretario de Aviación redactó un decreto con fuerza de ley, que alcanzó a ser firmado por el presidente Ibáñez<sup>26</sup>.

Recién en agosto de 1934, siendo presidente de Chile Arturo Alessandri, y de LAN Mario Benítez pudo lograrse el traspaso oficial de los bienes de la empresa, que hasta entonces aparecían como de la fuerza aérea.

Asimismo, el aeropuerto de los Cerillos, fue entregado a LAN el 22 de agosto de 1935, y el personal de pilotos fue paulatinamente reemplazado por funcionarios civiles, a fin de satisfacer ciertas exigencias de derecho aeronáutico.<sup>27</sup>

Durante el gobierno del presidente Aguirre Cerda (1939) se reunió el consejo administrativo de LAN presidido entonces por el senador Pedro Opitz,

---

<sup>25</sup> Idem, Pág. 24

<sup>26</sup> [www.bcn.cl/histley](http://www.bcn.cl/histley)

<sup>27</sup> Memorias de Lan, nota 23, Pág. 27

quien obtuvo en beneficio de la empresa la promulgación de la ley n° 6.602, que gravaba con un impuesto la mercadería embarcada o desembarcada en los puertos con destino o procedente del exterior y cuyo producto se destinaría como subvención a Alan Chile.

Esta ley sirvió para dar vida a la empresa, sacándola del estado de postración que atravesaba, otorgándole el instrumento, con el que fue posible retomar el camino del progreso.

Muy pronto la seguridad técnica fue dejando atrás en el recuerdo hazañas inspiradas en un fervor patriótico y romántico, el desarrollo era lento pero seguro. En 1932, los Cerillos era solo un potrero amplio invadido por vacas, ovejas y caballos. Los pilotos usaban en sus aterrizajes dos instrumentos muy chilenos: el “cachimetro” y “ojimetro”, que reemplazaban con bastante éxito a complicados señalizadores. Todo estaba por hacerse. Cuando el pasto crecía demasiado las ovejas se encargaban de cortarlo para hacer más fácil el aterrizaje de los aviones<sup>28</sup>.

La pista de los cerillos, fue pavimentada y LAN comenzó a extenderse rápidamente; en 1934 caso insólito y único en el continente la empresa construyó en su maestranza seis aviones tipo FAIRCHILD<sup>29</sup>, con capacidad para cuatro pasajeros y con una potencia de 450 HP.

Ante el asombro de muchos escépticos solo personal chileno intervino en la fabricación de estos aparatos, algunos de cuyas piezas fueron importadas del exterior.

## **2.5- LA FUERZA AÉREA ENTRA EN ESCENA.**

---

<sup>28</sup> Salsilla Vicente, Pág. 61

<sup>29</sup> Uno de los primeros aviones diseñados para llevar pasajeros, su velocidad alcanzaba a los 216 kms. por hora, [www.mediateca.educa.madrid.org](http://www.mediateca.educa.madrid.org)

“Es preciso haber ganado la batalla aérea antes de iniciar la terrestre” este es el primer gran principio de la guerra. La frase del general Montgomery resume bien los visionarios afanes del comandante Arturo Merino Benitez, por dotar a la defensa nacional de una fuerza aérea organizada, independiente y eficaz. Su merito consiste en haber intuido en condiciones históricas y culturales muy diferentes la profunda verdad que encerraba la frase de Montgomery varios años antes de que fuera acuñada por el famoso estratega.

Pero la firma del decreto n° 1.167, por el presidente Ibáñez el 21 de marzo de 1930 materializó su triunfo y el nacimiento de la FACH.

El decreto creaba la Subsecretaria de aviación, unificando los servicios del Ejército y de la Armada en una institución independiente, la FACH.

Su principal impulsor Arturo Merino, había luchado años atrás hasta conseguir el establecimiento de la línea aerpostal Santiago-Arica, antecedente inmediato de la creación de LAN CHILE.<sup>30</sup>

Las nuevas disposiciones prescribían que el personal material e instalaciones del Ejército y de la Armada pasaban a depender de la Subsecretaría de Aviación. En su artículo 3° decía el texto del decreto “nuestro territorio tan extenso y cortado por obstáculos naturales que impiden el establecimiento de comunicaciones rápidas exige el desenvolvimiento de líneas mixtas aéreas sobre tierras y sobre mar”<sup>31</sup>.

En otro artículo se hace referencia al primer ensayo en este terreno a cargo de la línea aerpostal entre Santiago y Arica, cuyos resultados positivos aconsejaban extenderla en el futura a la región sur para unir con el centro del país los territorios de Aysen, Río Backer y Magallanes.

---

<sup>30</sup> Memorias de Lan, Pág. 30

<sup>31</sup> [www.bcn/histley.cl](http://www.bcn/histley.cl)

La fuerza aérea de Chile fue dirigida en sus primeros años de fundación por el Comando Arturo Merino, nombrado Subsecretario de Aviación. La aviación nacional fue clasificada en tres categorías, ese año de 1931:

FACH, aviación comercial y aviación civil.

Los primeros escalafones de la FACH, fueron divididos en escalafón de guerra, ingenieros, administración, sanidad, maestranza y civil.

## **2.6- REPERCUSIONES DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL EN LA AVIACION CHILENA.**

La segunda guerra mundial iniciada el 03 de septiembre de 1939, tuvo un tremendo efecto en el desarrollo de la aviación. Las exigencias bélicas vinieron a dar un nuevo y gigantesco impulso a la navegación aérea, construyéndose maquinas para vuelos de larga distancia de velocidades cada vez mayores.

Fue entonces cuando aparecieron los aviones de transporte capaces de llevar a una compañía entera con su armamento y equipo, verdaderas fortalezas volantes, aparatos de caza, de exploración de bombardeo en cantidades nunca antes vistas.

La aviación en estos años que permaneció estacionaria en su crecimiento cuando no en franco retroceso, como es el caso de la FUERZA AÉREA DE CHILE. Al estallar la segunda guerra mundial, LAN había adquirido varios aviones anfibios<sup>32</sup> destinados a servir como taxis aéreos entre Santiago y Valparaíso. El conflicto paralizó todas las gestiones aduaneras, la firma proveedora por orden de la Casablanca se dedicó a la construcción de aviones militares. Esta medida canceló los preparativos realizados por LAN

---

<sup>32</sup> El concepto de **avión anfibio** se extiende a todas las aeronaves de ala fija capaces de utilizar una superficie de agua como pista de [despegue](#) o aterrizaje. [www.aviacionulm.com](http://www.aviacionulm.com)

que contaban con los cálculos y proyectos para abrir un servicio de ocho vuelos diarios entre la capital y el vecino puerto, uniendo las dos ciudades en menos de 30 minutos. El proyectó el primero en su género en Sudamérica, y solo quedó en eso, en un proyecto.

En cambio, la fuerza aérea vivía lo que podría calificarse como un periodo de renovación que con distintos altibajos y algunas crisis se desarrolló entre 1941 y 1947. El estallido de la conflagración europea y luego la entrada de los EEUU, en la guerra permitieron adquirir algún material moderno, aunque solo para la instrucción. La presencia en el país de una misión aérea norteamericana contribuyó de alguna manera a modernizar un tanto la institución cuyo progreso se había detenido en 1931.

Chile ingresaba a la década del 50' en medio de profundos trastornos en la base social del país. El transporte aéreo avanzaba día a día mejorando sus servicios y creando conciencia en la población de su utilidad, con el correr del tiempo los índices de utilización de este medio de transporte indicaron un ascenso progresivo de dicho servicio.

En sus comienzos los frágiles Gipsy Moth<sup>33</sup> de Lan Chile transportaron a 762 pasajeros que se atrevieron a viajar al norte. Pero ya en 1942 la cifra de pasajeros alcanzaba a pocos más de 15.000 usuarios con un progresivo aumento, que significó el crecimiento de la empresa y de la formación de una mentalidad aérea en los chilenos, que hizo que en 1952 el número de pasajeros llegara a 106.000 totalizando poco más de un millón y medio de pasajeros entre el periodo 1959-1963.

## **2.7- LA DECADA DEL 60'**

---

<sup>33</sup> Aviones creados en los galpones de Lan, con materiales de madera y tela, primeros aviones fabricados íntegramente en nuestro territorio nacional. Memorias de Lan, pag.31.

En la década del 60', Chile trataba de mantener su aviación en la medida de sus recursos económicos dotada de los últimos adelantos de la industria. Entre 1960 y 1964 años en que se introduce el jet<sup>34</sup> al mercado nacional, LAN reemplazó sus aviones a pistón por los Caravelle<sup>35</sup>. Sin embargo, experimentó un retroceso en el tráfico internacional. Igual fenómeno le ocurrió en el transporte de cabotaje para el cual LAN compró cuatro Convair 340/440<sup>36</sup>.

Los vuelos domésticos por tener tarifas más bajas que sus costos se financiaron con un aporte fiscal el que aumentó considerablemente entre 1962 y 1964 llegando a declinar en 1965.

Los sismos de 1960 destruyeron varias provincias del sur, ocasionando grandes pérdidas personales y materiales, lo que puso a prueba la capacidad de la FACH para acudir organizada y eficazmente en auxilio de los miles de damnificados. La FACH, LAN y la aviación civil se constituyeron en esos días en los puntales de ayuda a dichas zonas.

LAN puso a disposición del gobierno a todo su personal y a su flota de aviones, y junto con la Fuerza aérea formó parte importante en puente aéreo que se tendió desde Santiago hacia las provincias dañadas para el transporte de víveres, medicina, ropa y la evacuación de centenares de personas. Lo mismo sucedió durante el terremoto de 1939 que acabó con Chillán, y en 1965 año en que otro fuerte sismo golpeó a la zona central del país.<sup>37</sup>

La década de 1960-1970 es una etapa importante en la historia económica y política de Chile por los esfuerzos que desarrolla para activar la

---

<sup>34</sup> Una **aeronave jet** es aquella que para propulsarse y volar utiliza [motores de reacción](#), que en sus inicios, fue propulsada con una turbina a gas en 1936 [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

<sup>35</sup> Avión birreactor con motores en cola y de plano bajo, efectuó su primer vuelo en mayo de 1955. [www.aero.upm.es](http://www.aero.upm.es)

<sup>36</sup> Fue uno de los primeros aviones con diseño para 40 pasajeros, el primero construido en el mundo fue adquirido por la línea aérea American, siendo este modelo también la primera usada en una campaña presidencial, fue utilizado por John F. Kennedy. [www.aviationcorner.net](http://www.aviationcorner.net)

<sup>37</sup> Memorias de Lan, pág. 34

economía e introducir algunas modificaciones encaminadas a darle viabilidad al capitalismo chileno y la consiguiente frustración a que llegan sus esfuerzos al finalizar el periodo.

Durante estos años la aviación militar y comercial chilena, sufrió una transformación que significó importantes mejoras del servicio a la comunidad. Es así como la FACH, se convirtió en una herramienta de gran eficacia para el cumplimiento de fines gubernamentales, cuales eran, la defensa y soberanía del país.

Al mismo tiempo la FACH, fue un imprescindible aliado y gestor del progreso social, poniendo a disposición de las necesidades del país su infraestructura material en tiempos de paz.

También en esta década, progresó la aviación comercial chilena. La empresa estatal LAN Chile, fue la empresa aérea de mayor tamaño, absorbiendo un 90% del total de pasajeros por kilómetro y el 45% del total de toneladas por kilómetros.

En el servicio internacional, LAN absorbió casi la totalidad el transporte realizado por operadores nacionales tanto a nivel de carga como de pasajeros<sup>38</sup>.

## **2.8- DESDE LA DÉCADA DEL 70' HASTA NUESTROS DÍAS.**

Gracias a los progresos indicados en el transporte de personas y mercaderías por vía aérea, se ha quintuplicado en el mundo a partir de los años 70', y particularmente en Chile, tanto en el plano interno como en el transnacional.

En el plano de la seguridad aeronáutica, tanto comercial como civil, Chile ostenta un récord mundial difícil de emular:

---

<sup>38</sup> Salsilla Vicente, pag. 77

Durante los últimos 12 años, la aviación comercial de transporte público, operando 52 aeronaves de pasajeros en rutas nacionales e internacionales, no ha sufrido ni un solo accidente con heridos ni fallecidos que lamentar.

Los resultados no son una consecuencia del azar, sino más bien responsabilidad de la autoridad que fiscaliza, en este caso la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC); las propias compañías aéreas, que cumplen las medidas recomendadas al pie de la letra, y las industrias fabricantes de aviones, que se superan cada día más en tecnología y aerodinámica.

Desde el 20 de febrero de 1991, fecha en que fallecieron 20 turistas extranjeros, cuando un vuelo charter de Lan Chile se salió de la pista y quedó semihundido en las aguas del canal Beagle, no se registran accidentes<sup>39</sup>.

La explicación a este récord se encuentra, según Patricio Cancino, piloto e investigador de la DGAC<sup>40</sup>, en que las líneas aéreas comerciales chilenas cuentan con rigurosos programas de capacitación y control de tripulaciones; en el mantenimiento que se hace a los aviones y la fiscalización de la DGAC, que examina a pilotos y tripulaciones, mecánicos y todas las aeronaves que operan en el territorio nacional.

Para prevenir accidentes y mantener al día al personal aéreo en los procedimientos de seguridad y vuelos, la entidad dicta cursos, seminarios y talleres de especialización, todo para minimizar los riesgos, sobre todo si se considera que el 80 por ciento de los accidentes de aviación se producen por errores humanos. El resto es consecuencia de condiciones climáticas y fallas mecánicas o estructurales.

---

<sup>39</sup> [www.emol.cl/reportajes](http://www.emol.cl/reportajes)

<sup>40</sup> [www.dgac.cl](http://www.dgac.cl)

El trabajo que realiza la DGAC también se extiende al apoyo que presta a la navegación, desde el despegue, el control de tráfico aéreo y hasta el aterrizaje.

Con esa responsabilidad, ha implementado tecnología de última generación en aeropuertos, radares, radioayudas en todo el territorio nacional, brindando además información meteorológica que es crucial en cada vuelo.

El año pasado, la aviación comercial de transporte público chilena movilizó 8 millones 829 mil 430 pasajeros sin accidentes. Asimismo, hubo 447 mil 313 operaciones aéreas de despegues y aterrizajes de las más de 1.400 aeronaves, entre aviones y helicópteros civiles.

Cada vez que despegue un avión comercial en Chile lo hace sólo si se encuentra en perfectas condiciones y su tripulación está completa.

Tanto los pilotos como el personal de cabina y tripulación, cuentan con certificaciones especiales brindadas por la autoridad aeronáutica.

Estos controles se realizan obligatoriamente cada seis meses.

Los mecánicos encargados del mantenimiento de los aparatos son profesionales del área. Cada uno tiene una certificación que brinda el fabricante y que es controlada por la DGAC.

La seguridad en aviación depende de muchos factores, tecnológicos, comunicacionales y meteorológicos. Sin embargo, el más importante es el humano y la autodisciplina que como un estilo de vida se aplica en todas las fases, antes y durante el vuelo de un avión.

Ninguna aeronave despegue si no ha pasado por un chequeo previo. Y cuando el comandante se sienta en la cabina, aún queda un extenso plan de revisiones a los sistemas e instrumentos de acuerdo con el manual del

fabricante. Si algo no funciona o existe una leve sospecha de que algún equipo no trabaja bien, el piloto, sencillamente, aborta el vuelo<sup>41</sup>.

Es así como revisamos, en forma breve la historia de la creación de uno de los medios de transporte más utilizados en el mundo entero, que logra conectar grandes distancias, en tiempos insignificantes, que se logró por el esfuerzo de hombres visionarios, que intentando imitar a las aves, llegaron a desafiar las leyes de la naturaleza.

## **CAPITULO SEGUNDO**

### **FUENTES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS**

#### **1.- GENERALIDADES**

De acuerdo al diccionario de la lengua Española, el vocablo “fuente” significa: “principio, fundamento u origen de una cosa”<sup>1</sup>.

Más concretamente por fuente de las obligaciones podemos entender el hecho jurídico que le da nacimiento, que origina o genera la obligación.

Las obligaciones emanan de actos, hechos o circunstancias a las que el ordenamiento jurídico ha dado la aptitud de generarlas válidamente. El análisis de esos hechos o antecedentes de donde emanan las obligaciones o las

---

<sup>41</sup> Idem.

<sup>1</sup> Verdugo, Mario; Pfeffer, Emilio; Nogueira, Humberto, *Derecho Constitucional*, Tomo I, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 1994, Pág. 8.

producen, nos lleva a estudiar lo que se denominan las fuentes de las obligaciones en general.

Tradicionalmente, las fuentes de las obligaciones son a) el contrato; b) el cuasi-contrato; c) el delito; d) el cuasi-delito, división que proviene de las instituciones de Justiniano. En los códigos civiles modernos incluyendo el nuestro, se agrega como fuente “la ley”<sup>42</sup>.

Hay autores que rechazan esta clasificación tradicional de las fuentes de las obligaciones. Sostienen que las fuentes no son más que dos: la libre voluntad de quien se obliga (el contrato) y la ley<sup>43</sup>, pues es esta la que atribuye efectos generadores de obligaciones al cuasi-contrato, al delito, y al cuasi-delito. Sin embargo, esta crítica no nos parece acertada por cuanto, de ser así, solo la ley resultaría como fuente, pues en el ordenamiento jurídico –la ley en sentido amplio- es el que autoriza el nacimiento de obligaciones en los contratos<sup>44</sup>.

En opinión de la mayoría de la doctrina se reconoce que la clasificación tradicional adolece de varios defectos graves más allá, incluso, de la mera circunstancia de analizar de si es solo la ley y la voluntad, las fuentes. Porque ¿como podría sostenerse, por ejemplo, que es la voluntad expresada en un contrato lo que genera la obligación de pagar el billete de pasaje, para transportarse en una aeronave? Sin embargo, no nos corresponde entrar en un análisis mas detallado en este trabajo.

En el C.C. las fuentes de las obligaciones están reguladas en el art. 1437, el cual dispone que “las obligaciones nacen del concurso real de las

---

<sup>42</sup> [www.cadeuc.cl](http://www.cadeuc.cl)

<sup>43</sup> Ver los comentarios favorables a esta clasificación que a este respecto señala el profesor Meza Barros, en su Manual de las Obligaciones, Editorial Jurídica de Chile, novena edición, páginas 23 y 24.

<sup>44</sup> [www.cadeuc.cl](http://www.cadeuc.cl)

voluntades de dos o mas personas, como en los contratos o convenciones, ya de un hecho voluntario de la persona que se obliga, como en la aceptación de una herencia o legado y en todos los cuasicontratos, ya a consecuencia de un hecho que ha inferido injuria o daño a otra persona, como en los delitos y cuasidelitos y ya por disposición de al ley, como entre los padres y los hijos de familia<sup>45</sup>”.

A su vez el art. 578 del mismo cuerpo legal, al definir lo que son los derechos personales, a modo de resumen dispone que son los que nacen por: a) un hecho voluntario o b) por la disposición de la ley y el art.2284 dispone que “las obligaciones que se contraen sin convención, nacen o de la ley, o de el hecho voluntario de una de las partes...”. Esto es, establece tres fuentes. Lo anterior confirma que el número de fuentes dependerá del grado de acercamiento o alejamiento de los hechos generadores que queremos usar para clasificar. Remotamente, solo existirá la ley; más cercanamente, la ley y la voluntad; más analíticamente, la ley, el contrato y el hecho voluntario; por último, llegaremos, manteniendo las críticas, a lo dispuesto por el art. 1437, esto es, la clasificación pentagonal, la cual solo analizaremos brevemente, a continuación<sup>46</sup>:

**a) El Contrato:** Es la fuente por excelencia, expresión de la autonomía de la voluntad, esto es, de la libertad humana para generar relaciones obligacionales con los demás sujetos.

El art. 1438, define lo que es contrato, asimilando el término con convención y confundiendo lo que es el objeto del contrato con lo que es el objeto de la obligación.

---

<sup>45</sup> Meza Barros, nota 2, Pág. 21.

<sup>46</sup> [www.cadeuc.cl](http://www.cadeuc.cl)

Los contratos crean y solo crean obligaciones<sup>47</sup>. En consecuencia, el objeto del contrato son las obligaciones que genera. El objeto de la obligación será dar, hacer o no hacer algo. El contrato es la causa; la obligación es el efecto. No pueden así confundirse.

Confunde dicha norma contrato y convención, esto es, lo genérico con lo específico. En derecho, convención es todo acuerdo que produce efectos jurídicos. Así convención son los contratos, el pago, la tradición. Ahora bien, cuando la convención tiene por objeto generar obligaciones, nos encontramos frente a un contrato. Sin embargo en códigos modernos estos conceptos son sinónimos.

Contrato es en consecuencia, la convención o acuerdo de voluntades generadora de obligaciones. Y la ley confiere a la voluntad de las partes expresada en el contrato el carácter de ley entre ellas (art.1545 c.c.).

Debe tenerse siempre en cuenta que de los contratos nacen obligaciones, esto es, derechos personales y jamás derechos reales<sup>48</sup>.

**b) Cuasi-Contrato:** El cuasi-contrato, como fuente de obligaciones, debiera ser definitivamente olvidado por constituir una creación artificiosa que la doctrina ya ha abandonado. Planiol formula a su respecto críticas definitivas y tajantes.

El cuasi-contrato no es algo parecido a un contrato. No tiene nada que ver con este, basta analizar los casos de cuasi-contrato que establece la ley para comprender dos cosas: Que en esos casos las obligaciones nacen de la ley y que su fundamento es la reparación de una lesión patrimonial injusta.

---

<sup>47</sup> Apuntes de Derecho Civil III, año 2004.

<sup>48</sup> [www.cadeuc.cl](http://www.cadeuc.cl)

**c) y d) Delitos y Cuasi-Delitos:** Son los hechos ilícitos que han causado daño. Si hubo dolo habrá delito. Si hubo solo culpa, habrá cuasidelito. Esta última diferenciación carece de todo sentido ya que el efecto es siempre el mismo: la reparación del daño causado.

**e) La Ley:** Causa ultima de las obligaciones. Deben ser expresas, estar establecidas en la ley. Son excepcionales y deben interpretarse restrictivamente<sup>49</sup>.

Ahora bien, en el ámbito del transporte aéreo, el C.A. señala en su artículo 6°, lo siguiente, “ En lo no previsto en este código ni en los convenios o tratados internacionales aprobados por Chile, se aplicaran las normas del derecho común chileno, los usos y costumbres de la actividad aeronáutica y los principios generales del derecho”.

En nuestra opinión esta norma establece una prelación de fuentes del derecho aeronáutico, entre fuentes directas, que serían la normativa del código aeronáutico, los convenios o tratados internacionales y aunque no se menciona en dicha disposición, los reglamentos de la dirección general de aeronáutica civil. Por otro lado estarían las fuentes supletorias del transporte aéreo, que serían las normas del derecho común chileno, los usos y costumbres de la actividad aeronáutica y los principios generales del derecho.

Esta opinión la fundamos en la historia fidedigna del establecimiento de la ley<sup>50</sup>, ya que en el informe de la comisión conjunta se señala que el artículo 6° “Tiene por objeto determinar las normas jurídicas aplicables, con carácter *supletorio*, a los preceptos del Código Aeronáutico”.

---

<sup>49</sup> Idem.

<sup>50</sup> Informe Comisión Conjunta encargada del estudio del proyecto de Código Aeronáutico para la República de Chile; boletín n° 677-07, Santiago 08 de Abril de 1988.

Cabe aclarar que las fuentes del Contrato de Transporte Aéreo y las fuentes del Derecho Aeronáutico se identifican, ya que este contrato es el que le ha dado en el ámbito jurídico la autonomía y desarrollo al Derecho Aeronáutico, como una rama en las ciencias jurídicas.

El contrato de Transporte Aéreo tiene la misma importancia para el Derecho Aeronáutico, que la que tiene el desarrollo de la aeronave para la aviación comercial.

## **2.- FUENTES DIRECTAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS**

### **2.1.- NORMATIVA DEL CÓDIGO AERONÁUTICO**

El C.A. promulgado por la ley 18.916 de 1990, dedica en el título VIII, capítulo V, artículos 126 y siguientes, a regular el Contrato de Transporte Aéreo.

Dicho capítulo consta de tres párrafos, que tratan de las distintas especies de Contrato de Transporte Aéreo. En el primer párrafo trata del Transporte de Pasajeros, artículos 131 y siguientes, en el segundo párrafo trata del Transporte de Equipaje, artículos 134 y siguientes, y en el párrafo tercero regula el Transporte de Mercaderías, artículos 137 y siguientes.

Cabe señalar que el Código Aeronáutico es aplicable al transporte aéreo nacional o de cabotaje y la Convención de Varsovia hace lo propio con el transporte internacional<sup>51</sup>.

---

<sup>51</sup> En lo que respecta a esta Memoria de Prueba, nos hemos limitado solo al transporte aéreo nacional, específicamente al transporte de Pasaje.

## **2.2.- CONVENIOS O TRATADOS INTERNACIONALES<sup>52</sup>**

### **2.2.1.- CONVENIO DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL DE CHICAGO DE 1944, PUBLICADO EN EL D.O. EL 6 DE DICIEMBRE DE 1957**

En la época de celebración de este convenio, se estimó que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional podía contribuir poderosamente a crear y mantener la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma podía llegar a constituir una amenaza a la seguridad general, y que es deseable evitar todo desacuerdo entre las naciones y los pueblos y estimular entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo (Considerando).

El capítulo primero de este convenio trata de los “Los Principios Generales y Aplicación Del Convenio”, regulando materias tales como “Soberanía”, “Territorio”, “Aeronaves Civiles y de Estado”, y el “Uso Indebido de la Aviación Civil”.

En este convenio los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio (art. 1°).

Además para los fines del, presente convenio se considerara territorio de un Estado las extensiones terrestres y las aguas jurisdiccionales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, jurisdicción, protectora o mandato de dicho Estado (art. 2°).

---

<sup>52</sup> Los convenios tratados en este punto, han sido extraídos del apéndice del Código aeronáutico chileno.

### **2.2.2.- CONVENIO RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES, PUBLICADO EN EL D.O. EL 13 DE JUNIO DE 1961**

Este convenio que se incorporo a nuestra legislación interna bajo el Gobierno de don Jorge Alessandri R., viene a ser un complemento del llamado “Convenio de Chicago”, el cual había recomendado la pronta adopción de un convenio relativo a la transferencia de la Propiedad de Aeronaves la cual seria clave para la expansión futura de la aviación civil internacional.

El art. 1º de este convenio establece sus Principios, a través de los cuales, los Estados contratantes se comprometen a reconocer: el derecho de propiedad sobre aeronaves; el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra;

### **2.2.3.- CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DEL APODERAMIENTO ILÍCITO DE AERONAVES, PUBLICADO EN EL D.O. EL 19 DE ABRIL DE 1972**

Este convenio que fue publicado bajo el Gobierno de don Salvador Allende G., viene a regular una serie de conductas ilícitas de connotación terrorista cometidos al interior de las aeronaves. Básicamente son una tipificación de delitos. En esa época se considero que los actos ilícitos de apoderamiento o ejercicio del control de aeronaves en vuelo ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil. Este convenio tenía por objeto promover y proteger un incipiente tráfico aéreo entre las naciones, brindando seguridad a los pasajeros. Dentro de las conductas que tipifica, se encuentra básicamente el

secuestro de las aeronaves y de sus pasajeros y tripulación, a fin de obtener de una determinada autoridad un objetivo político, económico etc.

Este convenio debe entenderse recogido y complementado en nuestra legislación interna en los artículos 190 y siguientes del C.A.

#### **2.2.4.- ACUERDO RELATIVO AL TRANSITO DE LOS SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES, PUBLICADO EN EL D.O. EL 24 DE OCTUBRE DE 1974**

Convenio este publicado bajo el Gobierno de don Augusto Pinochet U., viene a ser el llamado convenio de Chicago de 1944, el cual promueve la libertad de los cielos para las aeronaves que transporten personas o cosas. Mediante esa publicación se incorporo el convenio de Chicago a nuestro ordenamiento interno, pasando a formar parte integrante de este. En dicho convenio en su articulo primero se establece que todo estado contratante concede la los demás Estados contratantes, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, las siguientes libertades del aire: 1) El derecho de cruzar su territorio sin aterrizar. 2) El derecho de aterrizar sin fines comerciales. Estableciendo restricciones en zonas militares y en épocas de guerra. Este convenio estableció el principio de libertad de los cielos entre los estados contratantes.

#### **2.2.5.- CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, PUBLICADO EN EL D.O. EL 17 DE DICIEMBRE DE 1974**

El articulo primero de este convenio en su numero uno señala el campo de aplicación, regulando específicamente, a) las infracciones a las leyes penales,

b) los actos que, sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes de la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.

Este convenio es más amplio en cuanto a la tipificación de las conductas, no restringiéndose solo al secuestro de las naves, sino a cualquier conducta que ponga en peligro la seguridad en este transporte.

### **2.2.6.- CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL, PUBLICADO EN EL D.O. EL 11 DE DICIEMBRE DE 1975**

Este convenio es más específico y establece delitos, dejando a los Estados contratantes la obligación de establecer las respectivas Penas. Este acuerdo está complementado por los siguientes convenios.

**Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves**, firmada en Tokio en 1963; 171 Estados Partes al 17 de septiembre de 2001; autoriza al comandante del avión a imponer medidas razonables de seguridad a cualquier persona que haya cometido o esté por cometer tales actos, y requiere a los Estados Partes tomar en custodia a los delincuentes; desarrollada por la OACI<sup>53</sup>;

**2. Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves**, La Haya, 1970; 174 Estados Partes; requiere a los Estados Partes castigar a los secuestradores con “severas penas”, y extraditar o enjuiciar a los delincuentes; desarrollada por OACI;

---

<sup>53</sup> La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), fue creada tras la Segunda Guerra Mundial para coordinar la aviación civil, que agrupa a las grandes aerolíneas de todo el mundo. [www.oaci.com](http://www.oaci.com)

### **3. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil,**

Montreal, 1971; 175 Estados Partes; requiere castigar los delitos con "severas penas", y extraditar o enjuiciar a los delincuentes; desarrollada por OACI<sup>54</sup>; explicado en más detalle en el punto siguiente.

#### **2.2.7.- CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE 12 DE OCTUBRE DE 1929, EN VARSOVIA, Y AL PROTOCOLO QUE LO MODIFICA DE 28 DE SEPTIEMBRE DE 1955, EN LA HAYA, PUBLICADO EN EL D.O. EL 13 DE AGOSTO DE 1979**

Este convenio será objeto de un estudio particular en el capítulo cuarto.

#### **2.2.8.- PROTOCOLO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS DE VIOLENCIA EN LOS AEROPUERTOS QUE PRESTEN SERVICIOS A LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, COMPLEMENTARIO DEL CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL, DE 1971, PUBLICADO EN EL D.O. EL 9 DE SEPTIEMBRE DE 1989**

Este convenio que fue publicado casi al final del Gobierno militar, viene a regular los actos ilícitos de violencia que ponen o puedan poner en peligro la seguridad de las personas en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional o que comprometen el funcionamiento seguro de dichos aeropuertos, socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de

---

<sup>54</sup> [www.eclac.org](http://www.eclac.org)

los aeropuertos en cuestión y perturban el funcionamiento seguro y ordenado de la aviación civil en todos los Estados.

### **2.3.- REGLAMENTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

Es un documento aprobado por Decreto Supremo de Aviación N° 871 del 08 de noviembre de 1996 y consigna la normativa nacional de seguridad de aviación, en el territorio nacional.

La finalidad de la Seguridad Aeroportuaria, es prevenir los actos y amenazas potenciales de interferencia ilícita y otros delitos que puedan poner en peligro la seguridad de las operaciones de la aviación civil.

Las normas y disposiciones que debe cumplir la organización aeroportuaria y los usuarios en general, están orientados a proteger y proporcionar seguridad e integridad a los pasajeros, tripulantes, personal terrestre, aeronaves, instalaciones aeroportuarias y servicios involucrados.

Las personas que cometan infracciones a la legislación o reglamentación aeronáutica respecto de la seguridad aeroportuaria que no constituya delito, serán sancionadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en uso de las atribuciones que le confiere el Código Aeronáutico. De lo contrario, si la conducta reviste el carácter de delito, será puesta a disposición de la justicia<sup>55</sup>.

### **3.- FUENTES SUPLETORIAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS**

---

<sup>55</sup> [www.dgac.cl](http://www.dgac.cl)

### **3.1.- NORMAS DEL DERECHO COMÚN CHILENO**

Por fuentes supletorias debemos entender siguiendo el art. 6° del C.A., a las disposiciones del código civil referentes a las normas del contrato de arrendamiento de transporte o servicios, como a las disposiciones del código de comercio relativas al transporte terrestre y al transporte marítimo.

#### **3.1.1.- TITULO V, DEL LIBRO II, DEL CÓDIGO DE COMERCIO**

Definiendo el transporte como “un contrato en virtud del cual uno se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o ríos navegables, pasajeros o mercaderías ajenas, y a entregar estas a la persona a quien vayan dirigidas”, abre el artículo 166 del C. de C., el título 5°, del libro 2°, que trata del Transporte por tierra, lagos, canales o ríos navegables.

#### **3.1.2.- TITULO V, DEL LIBRO III, PÁRRAFO 3°, DEL CÓDIGO DE COMERCIO**

El libro 3° del C. de C., trata de la Navegación y el Comercio Marítimos, regulando en el título 5° los contratos para la explotación comercial de las naves. Especial similitud muestra el párrafo 3° de este título referente al contrato de transporte marítimo definiéndolo como “aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro”.

Tanto el contrato de transporte terrestre como el contrato de transporte marítimo, por las similitudes que presentan con el contrato que se analiza en esta memoria, son de recurrencia común para afrontar dificultades, ambigüedades o lagunas que no hayan sido reguladas de una manera directa

por el legislador en el C.A., o por los instrumentos internacionales, como por ejemplo un tratamiento adecuado en lo referente al transporte de mercancías peligrosas. Por esta razón el art 6° abre una gama de normas al intérprete.

### **3.1.3.- TITULO XXVI, DEL LIBRO IV, DEL CÓDIGO CIVIL**

El Arrendamiento de transporte, esta tratado en los artículos 2013 a 2021 del Código Civil.

El arrendamiento de transporte está definido como “un contrato en que una parte se compromete, mediante cierto flete o precio, a transportar o hacer transportar una persona o cosa de un paraje a otro”.

Aplicable supletoriamente al contrato de transporte aéreo.

### **3.2.- USOS Y COSTUMBRES AERONÁUTICAS**

Con esto nos estamos refiriendo a las prácticas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I.A.T.A.). Para entender la importancia de esta institución la explicaremos brevemente.

La I.A.T.A se fundó en [La Habana, Cuba](#), en abril de [1945](#). Es el instrumento para la cooperación entre [aerolíneas](#), promoviendo la [seguridad](#), fiabilidad, confianza y economía en el [transporte aéreo](#) en beneficio de los consumidores de todo el mundo.

En la actualidad cuenta con 260 miembros de más de 130 países de todo el mundo, que transportan el 94% del tráfico internacional a nivel mundial.

Tiene como principales funciones:

1. Promover el transporte aéreo seguro, regular y económico para beneficio de las personas de todo el mundo, fomentar el comercio aéreo y estudiar los problemas relacionados a lo antes mencionado.
2. Proveer la colaboración entre las empresas de transporte directa o indirectamente relacionadas con los servicios de transporte aéreo.
3. Cooperar con la recién creada Organización de Aviación Civil y otras organizaciones internacionales<sup>56</sup>.

### **3.3.- PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO**

La multiplicidad de normas que rigen el Transporte Aéreo, debido al carácter internacional de su tráfico, generan una gran cantidad de disposiciones de distinta jerarquía que tienen origen en diversos Estados, muchas veces estas normas no son necesariamente complementarias e incluso contradictorias, creando confusiones en los distintos operadores aéreos.

Es por eso que toman importancia en la Navegación aérea los Principios Generales del Derecho, los cuales cumplen básicamente tres funciones. El primero como fundamento normativo de las distintas normas aplicables al comercio y transporte aéreo. El segundo como criterios guías en la interpretación de dichas normas. Y el tercero como criterios orientadores en la ejecución y aplicación de las disposiciones reguladoras de la aeronáutica comercial.

Sin agotar el tema de los P.G. del D., y consientes de que su análisis supera con mucho el estudio de esta memoria de prueba, daremos un concepto de P.G. del D., siguiendo al profesor Antonio Pedrals García de Cortazar, que

---

<sup>56</sup> [www.iata.org](http://www.iata.org)

para él en realidad es un preconcepto (lo que demuestra lo complejo del tema). Según este autor dichos principios vendrían a ser “formulas generalísimas que dan cuenta, en síntesis, del contenido, explícito e implícito, del ordenamiento de un país determinado<sup>3</sup>”.

## **CAPITULO TERCERO**

### **CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS**

En este capítulo analizaremos los criterios más representativos que posee el contrato de transporte aéreo de pasajeros, partiendo por la clasificación que hace el código civil de la teoría del contrato, artículos 1439 y siguientes, donde clasifica los contratos en unilaterales y bilaterales; gratuito u oneroso; conmutativo y aleatorio; principal y accesorio; real, solemne y consensual. Para después continuar con características que han sido desarrolladas por la doctrina.

Es por eso que en el tema de la caracterización del C.T.A., se puede hacer, en nuestra opinión, en dos grandes clasificaciones, distinguiendo entre “*clasificación legal*” y “*clasificación doctrinaria*”.

En cuanto a la importancia de clasificar un determinado contrato, nos quedamos con las palabras del profesor Jorge López Santa María, el cual señala que “el interés de reunir las figuras de la práctica, en clasificaciones y categorías contractuales, reside en la posibilidad de aplicar exigencias, principios o reglas particulares a cada grupo, con exclusión de los restantes<sup>57</sup>”.

---

<sup>3</sup> Apuntes de la cátedra de Teoría General del Derecho, año 2005.

<sup>57</sup> López Santa María, Jorge, ob. Cit., Pág. 98.

En este sentido el C.T.A., reuniría un fisonomía que le da individualidad respecto de contratos que se le asemejan, como sería el contrato de transporte terrestre y el contrato de transporte marítimo, en temas como, los efectos del contrato, la responsabilidad que origina etc; sin dejar de lado la influencia que estas últimas categorías contractuales han tenido en el origen y desarrollo del contrato de transporte aéreo (C.T.A.).

## **1.- CARACTERÍSTICAS LEGALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS**

### **1.1.- ES UN CONTRATO BILATERAL**

Señala el artículo 1439, “el contrato es unilateral cuando una de las partes se obliga para con otra que no contrae obligación alguna; y bilateral, cuando las partes contratantes se obligan recíprocamente”.

Lo que determina que el contrato sea bilateral, es que ambas partes, resulten obligadas, respecto de las obligaciones que el contrato genera.

Esto es distinto de la clasificación de los Negocios Jurídicos en “Unilaterales” y “Bilaterales”, Ya que esta clasificación, atiende al número de declaraciones de voluntad que son necesarias para que el acto jurídico se cree, se forme, nazca a la vida del derecho.

En consecuencia el contrato es una especie de acto jurídico que tiene por objeto crear derechos y obligaciones recíprocas<sup>58</sup>.

Por otra parte, atendido lo que señala el artículo 1438, “cada parte puede ser una o muchas personas”.

---

<sup>58</sup> Lopez Santa Maria, Jorge, op. Cit. Pag. 100.

En el C.T.A., analizado respecto del contrato de pasaje podemos encontrar a dos partes. En primer lugar encontramos al *Transportador* o *Porteador* aéreo, que es la persona que se obliga a transportar pasajeros y equipaje de un lugar a otro. Por otra parte se encuentra el *Pasajero* que es la persona que celebra un contrato de pasaje con el porteador aéreo, y se obliga a una prestación llamada pasaje, a favor del transportador<sup>59</sup>.

De las distintas especies de C.T.A. la principal obligación del transportador es realizar la conducción de las personas, equipajes o mercaderías de un lugar a otro, por vía aérea.

A su vez el pasajero debe cumplir su prestación pagando el precio por el pasaje o flete respectivamente. Estas no son las únicas obligaciones que genera el C.T.A., existen otras pero que derivan o complementan las ya enunciadas.

El hecho de que se trate de un contrato bilateral, hace que se deba analizar instituciones jurídicas propias del contrato bilateral como, “la excepción de contrato no cumplido”, “la condición resolutoria tacita”, “la teoría de la imprevisión”, “la teoría de los riesgos”, “la cesión del contrato”.

De estas instituciones analizaremos las dos primeras, ya que la teoría de los Riesgos requiere una prestación de Dar, de parte del deudor, y en el contrato de C.T.A., se generan obligaciones de Hacer por parte del sujeto pasivo (Transportador Aéreo), efectuar el transporte de un lugar a otro. Además esta teoría “designa el peligro de perecer a que esta expuesta una cosa

---

<sup>59</sup> En el contrato de transporte aéreo de mercancías, encontramos al *Transportador* aéreo, que se obliga a conducir mercancías de un lugar a otro por vía aérea. Como contrapartida se encuentra el *Cargador*, que es la persona que celebra el contrato con el porteador, o el que entrega las mercancías para su conducción. También podríamos encontrar otra parte llamada *Consignatario*, siempre que este no sea a la vez el cargador.

a consecuencia de un caso fortuito, y que pone a una persona en la necesidad de soportar la pérdida consiguiente”.

En cuanto a la Cesión (Tradicción) del contrato, se examinara cuando se vea el documento del contrato “*billete de pasaje*”, en los capítulos respectivos.

Por ultimo en lo que dice relación con la Teoría de la Imprevisión no la analizaremos ya que esta doctrina no tiene un reconocimiento legal en nuestra legislación, a decir de la mayoría de la doctrina, no obstante lo establecido en el art. 127 del C.A., que analizaremos mas adelante.

## **1.2.- ES UN CONTRATO ONEROSO**

El C.T.A., es claramente un contrato oneroso en los términos definidos por el código civil en el art. 1440: " el contrato es oneroso cuando tiene por objeto la utilidad de ambos contratantes, gravándose cada uno a beneficio del otro".

La diferencia entre contrato gratuito y uno oneroso radica en el concepto de utilidad, si esta es para ambos estamos frente a un contrato oneroso, ahora sí la utilidad sólo es para una de las partes, dicha convención será a título gratuito.

El la especie lo que determina que el contrato de pasaje aéreo se ha oneroso, es un elemento estrictamente económico, el beneficio que reportan tanto el transportador, el cual realiza su servicio a cambio de una retribución llamada pasaje y la utilidad que reporta el o los pasajeros al ser transportados de un lugar a otro bajo determinadas condiciones de horario, comodidad y seguridad.

La importancia de que el contrato aéreo de pasajeros se ha oneroso, radica en las instituciones propias de dicho contrato como serían el Fraude

Pauliano, la graduación de la culpa y la obligación de garantía. Sin embargo por la naturaleza misma del transporte aéreo de pasajeros sólo son aplicables la institución de la graduación de la culpa y eventualmente la obligación de garantía.

En lo que dice relación con la graduación de la culpa de conformidad con lo dispuesto en el inciso primero del art. 1547 del código civil, que hace responder de la culpa levísima en aquellos contratos en que el beneficio es sólo para el deudor; de la culpa leve cuando el beneficio es para ambas partes y de la culpa grave, cuando el beneficio es sólo del acreedor. En este caso transportador y pasajero reportan una utilidad y en el caso de que el transportador por su negligencia o descuido no realiza el servicio al cual se obligo, en el lugar y tiempo estipulados, deberá responder de su culpa leve por los perjuicios que esta situación ocasiona a él o los pasajeros.

Un poco más complicado resulta la asimilación de este contrato a la obligación de garantía, el cual se refiere al saneamiento de la evicción propia de los contratos onerosos. En nuestra legislación esta obligación está reglamentada en torno a unos cuantos contratos como son la compraventa, la sociedad y el arrendamiento. Podemos hacer extensiva esta institución en virtud del art. 6º del código aeronáutico, específicamente en las disposiciones de carácter supletorio dentro de las cuales se encuentran la normativa referente al arrendamiento de transporte, por esta vía podríamos hacer aplicables esta obligación en el contrato de transporte aéreo de pasajeros.

### **1.3.- ES UN CONTRATO CONMUTATIVO**

El art. 1441 del código civil disponen que "el contrato oneroso es conmutativo, cuando cada una de las partes se obliga a dar o hacer una cosa que se mira como equivalente a lo que la otra parte debe dar o hacer a su vez".

El elemento o criterio para determinar la conmutatividad es estrictamente subjetivo, ya que las partes al momento de contratar estiman que las prestaciones recíprocas a que se están obligando son equivalentes entre sí.

El pasajero cuando cancela el valor del billete de pasaje está de acuerdo y considera que dicha prestación es equivalente al beneficio que deberá reportarle el transportador en orden a que lo trasladen de un lugar a otro. Lo propio cabe señalar respecto al transportador.

Esta convicción interna de los sujetos determina la equivalencia de las prestaciones, por lo tanto estamos descartando un criterio objetivo que determine cuál debiera ser la equivalencia en este contrato, ya que como sabemos la teoría de la lesión en nuestro país solo cabe en ciertos y determinados contratos, en los cuales no se encuentra el contrato de transporte aéreo.

#### **1.4.- ES UN CONTRATO PRINCIPAL**

El art. 1442 del código civil define el contrato principal "como aquel que subsiste por sí mismo, sin necesidad de otra convención". Este tipo de contratos constituyen la regla general en nuestra legislación<sup>60</sup>.

El contrato de transporte aéreo de pasajeros no requieren de ninguna otra convención para subsistir ni para producir efectos. En este sentido es un contrato principal.

#### **1.5.- ES UN CONTRATO CONSENSUAL**

---

<sup>60</sup> Esto tiene una excepción en el Contrato de Transporte Aéreo de Equipaje, el que no puede subsistir por sí mismo, ya que depende de otra convención –transporte de pasaje– para producir sus efectos. No es un contrato Accesorio es un Contrato Dependiente, ya que no garantiza otra convención.

La regla general ya analizada se aplica plenamente en el Contrato de Transporte Aéreo de Mercancías.

Según el art. 1443 del código civil el contrato es consensual cuando se perfecciona por el solo consentimiento.

Lo anterior quiere decir que para que nazca el contrato de transporte aéreo de pasajeros, tanto el transportador como el pasajero deben manifestar su consentimiento, bastando sólo ese elemento para que las partes se obliguen.

Lo anterior es independiente de que esa voluntad se manifiesten en un determinado instrumento, cual es el billete de pasaje, el cual no tiene por objeto constituir un elemento de existencia, sino sólo servir como medio de prueba de la celebración y efectos de dicho contrato.

## **2.- CARACTERÍSTICAS DESARROLLADAS POR LA DOCTRINA**

### **2.1- ES UN CONTRATO NOMINADO O TÍPICO**

“Un contrato es nominado o típico cuando ha sido regulado por el legislador en códigos o leyes especiales<sup>61</sup>”. Siendo innominado el caso contrario.

Claramente el contrato de transporte aéreo de pasajeros es un contrato típico que se encuentra regulado en el código aeronáutico entre los Arts. 126 y siguientes del C.A., en dicho cuerpo normativo se regulan las principales obligaciones de las partes y se establecen la forma y el objeto de este.

Con anterioridad al código aeronáutico también se encontraba regulado este contrato en el Decreto con Fuerza de Ley número 221, que comenzó a regir desde el día 30 de mayo de 1931, hasta el momento en el cual se promulgó el código aeronáutico.

### **2.2- ES UN CONTRATO DE EJECUCIÓN DIFERIDA**

Los contratos de ejecución diferida son aquellos en que alguna o algunas de las obligaciones se cumplen dentro de un plazo tácito o expreso.

---

<sup>61</sup> López Santa María, Jorge, ob. Cit.. Pág. 129.

Cabe señalar que la clasificación de los contratos que distingue entre los de ejecución instantánea y los de ejecución diferida, no es una clasificación desarrollada en el código civil, sino que esta ha sido obra de la doctrina.

Desde la perspectiva del transportador, claramente este es un contrato de ejecución diferida, que se verá aún más reflejado dependiendo de la extensión del servicio contratado, probablemente si la ruta es corta, esta característica pase prácticamente desapercibida, pero si la ruta es más extensa esta característica se vea más clara, por ejemplo si el transportador se obliga a una ruta que comprenda 20 horas de vuelo deberá proporcionar a los pasajeros distinto tipo de servicios como serían alimentación, algún periodo de escala, información sobre la ruta de destino etc.

Ahora viendo esta característica desde la óptica del pasajero podría señalarse que en este caso esta característica no se cumple ya que el pasajero cumplió su obligación al momento de cancelar el billete de pasaje y que posterior a ese acto no incurre en ninguna obligación adicional. Esto no lo compartimos y para nosotros se generan obligaciones diferidas para el pasajero durante el vuelo como serían la obligación que tiene este de obedecer las órdenes del comandante de la nave, mientras permanezcan abordo de ella.

### **2.3- ES UN CONTRATO INDIVIDUAL**

Nuevamente esta clasificación no se encuentra desarrollada por el legislador y también es producto del trabajo desarrollado por la doctrina, al contrato individual se opone el contrato colectivo.

Podemos definir al contrato individual como aquel en que todos los que se obligan han concurrido con su voluntad a generarlo<sup>62</sup>.

---

<sup>62</sup> Apuntes de Derecho Civil, año 2004.

El contrato de pasaje aéreo tanto el transportador como el pasajero han manifestado su voluntad en generar dicha convención, quedando obligados por su propia declaración de voluntad. Por lo tanto este contrato no es una excepción al efecto de los contratos entre las partes.

## **2.4- ES UN CONTRATO DE ADHESIÓN**

Dependiendo del poder negociador de las partes para discutir las cláusulas del contrato se distingue entre contratos libremente discutidos y contratos de adhesión. Los contratos libremente discutidos se basan en la igualdad jurídica y de hecho de los contratantes, que les permite establecer libremente las estipulaciones de la convención.

En cambio los contratos de adhesión, son aquellos en que una sola de las partes preestablece las cláusulas del contrato, sin que la otra parte tenga poder para modificarlas, teniendo siempre esta última la opción de aceptar o no aceptar dicho contrato.

En la industria aérea las empresas encargadas de realizar el transporte han adquirido un gran poder económico a partir de los años cincuenta del siglo recién pasado, época del auge de esta actividad, a raíz de lo cual comenzaron a establecer las cláusulas o condiciones que debían tener los respectivos contratos de transporte. Lo anterior demuestra que la disparidad negociadora de las partes en este caso es inmensa ya que el transportador suele ser grandes sociedades anónimas, muchas de las cuales tienen características de conglomerados transnacionales, operando en diversas partes del mundo. En cambio el pasajero casi siempre es una persona natural que no cuenta con las mismas capacidades económicas de su contraparte, por lo cual se ve casi siempre en la necesidad de aceptar el servicio sin poder modificar sus condiciones.

A raíz de lo anterior, el Estado ha dado mecanismos a los usuarios de estos servicios para evitar los abusos propios de la adhesión, en Chile existen algunos organismos que tienen esta misión como son el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.) y el Servicio Nacional del Consumidor (SERNAC), por nombrar algunos.

## **2.5- ES UN CONTRATO DEFINITIVO**

El contrato de transporte aéreo de pasajeros no tiene por objeto la celebración de otra convención en el futuro, él es un fin en sí mismo, no es preparatorio para ningún otro acto jurídico.

## **2.6- ES UN CONTRATO TIPO**

El contrato de transporte aéreo de pasajeros es un contrato tipo el cual podemos definirlo como un acuerdo de voluntades en cuya virtud las partes disponen futuros contratos o condiciones generales para la contratación.

Según lo anterior al momento de suscribir el respectivo contrato de pasaje, la industria aérea cuenta con formularios o modelos que deben completarse con los antecedentes propios del pasajero. Esto no es sólo del transporte aéreo, en el transporte marítimo y en el transporte terrestre este fenómeno se ve claramente reflejado, siendo esta característica una de las más propias el transporte en general.

## **2.7- ES UN CONTRATO CIVIL**

El carácter civil de un contrato se opone a su naturaleza comercial, calidad que también pueden revestir otras convenciones.

En nuestra legislación la regla la constituyen los contratos civiles, ya que los comerciales se encuentran enumerados el art. 3° del Código de Comercio. Además debe considerarse que el art. 1° inciso 1° de la ley número 18.046, que trata de las sociedades anónimas establece que "la sociedad anónima es una persona jurídica formada por la reunión de un fondo común, suministrado por accionistas responsables sólo por sus respectivos aportes y administrada por un directorio integrado por miembros esencialmente revocables. La sociedad anónima es siempre mercantil, aun cuando se forme para la realización de negocios de carácter civil".

Esta última frase ha hecho pensar que las líneas aéreas que se constituyan como sociedades anónimas, por excepción tendrían un carácter mercantil.

Esta última afirmación no la compartimos, a nuestro juicio el contrato de transporte aéreo, y específicamente el de pasajeros tiene una naturaleza civil, ya que no se encuentra descrito en el artículo tercero del código de comercio, debido a que nuestro legislador ha optado por enumerar todos los actos de comercio, y no definiendo que es el acto de comercio, siguiendo la doctrina objetiva del acto de comercio. En virtud de lo anterior y considerando que los actos de comercio en nuestra legislación son de derecho estricto, no habiendo más acto de comercio que los señalados por la ley, cabe concluir que el contrato de transporte aéreo de pasajeros es netamente civil, aplicándosele toda la normativa jurídica que les concierne a ellos.

## **CAPITULO CUARTO**

### **DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO Y DE LA RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA. ASPECTOS GENERALES**

## **1.- GENERALIDADES**

El más moderno de los modos de transporte, el aéreo, posee características técnicas y económicas que lo diferencian notablemente de los demás modos de transportes. A pesar de que su participación todavía no alcanza los niveles del transporte marítimo y del terrestre, en lo referente al transporte de mercancías, satisface ciertas demandas con características especiales y al mismo tiempo ayuda a resolver problemas de transporte que exceden las posibilidades de los otros modos y que son de carácter social y estratégicos

La característica más sobresaliente del transporte aéreo es la velocidad, que es varias veces superior a la de cualquiera de los otros modos de transportes. Sin embargo a esta ventaja en sus inicios se contrarrestaban por su alto costo de explotación, por lo cual normalmente la demanda de transporte aéreo estaba reservada a pasajeros de cierto nivel económico, esto a experimentado un cambio favorable al usuario debido principalmente al desarrollo y competencia en la industria aeronáutica. Es así que la aeronave, el medio de transporte, varía sus costos de explotación debido a la gran variedad de naves que existen en el mercado. En efecto en un extremo encontramos pequeños aparatos muy livianos, con capacidad para pocas personas o limitada carga, con poca autonomía de vuelo debido a lo cual tienen costos de operación muchos más bajos y que plantean requerimientos mínimos de infraestructura (Aeródromos y aeropuertos). Este tipo de aviones le dan al transporte aéreo una gran cobertura geográfica, pues resulta fácil y económico construir pequeñas pistas de aterrizaje de características muy modestas para recibirlos en lugares donde la construcción de una vía terrestre, aun de características, muy rudimentarias, demandaría una gran inversión. A su vez

existen grandes aeronaves capaces de transportar a quinientos o mas pasajeros con un gran espacio interior para el transporte de mercancías, por sus características este tipo de naves requiere una infraestructura y mantención de muy elevado costo, las cuales se ven compensadas por la posibilidad de que en un solo viaje se recupere su alto costo con la extensión de un gran numero de servicios al mismo tiempo.

En cuanto al trafico aéreo este a tenido una gran expansión a partir de la década de los años cincuenta del siglo recién pasado, esto debido principalmente a la invención del motor a reacciona o turbina, lo cual hizo mas rápido los viajes intercontinentales, todo esto atrajo un gran número de recursos que desarrollaron este tráfico, surgiendo grandes empresas aeronáuticas, principalmente en los Estados Unidos de Norte América.

Sin lugar a dudas este medio de transporte ha sido un gran motor de la economía mundial en los últimos cincuenta años, debido a lo cual la mayoría de los Estados ha tenido una política de cielos abiertos.

En chile esta política tuvo su inicio a partir del año 1968, fundada en las políticas económicas de la libre competencia, contemplando básicamente la libertad de tarifas y las más amplia libertad de ingreso al mercado, tanto para la empresas nacionales como extranjeras, sin restricciones en cuanto a materiales de vuelo, puntos de operación, capacidad ofrecida, frecuencias, itinerarios, etc<sup>63</sup>.

Limitadas solamente en el caso del transporte aéreo nacional con la reciprocidad de los demás países hacia las líneas aéreas chilenas, cuando estas desearan operar en sus respectivos países.

---

<sup>63</sup> Información disponible en la pagina del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: [www.ministeriodetransportes.cl](http://www.ministeriodetransportes.cl)

El objetivo de esta políticas de cielos abiertos era la obtención de la mayor cantidad posible de servicios de transporte aéreo de pasajeros y de carga, tanto dentro del territorio nacional como hacia y desde el exterior con una calidad y tarifas convenientes para los usuarios.

Es importante destacar que la aplicación de esta política no solo no perjudicó el desarrollo de la aviación general chilena si no que lo estimuló en sus diferentes clases ya sea de carga y específicamente de pasajeros.

## **2.- CONCEPTO DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO**

De los cuerpos legislativos que regulan el contrato de Transporte Aéreo, solo el C.A., ha definido este contrato, en términos muy similares a como el código de Comercio define el contrato de transporte terrestre, no ocurriendo lo mismo con la Convención de Varsovia. Por su parte la doctrina ha dado su propio concepto, variando con cada autor.

Así, Rodríguez Jurado<sup>64</sup> expresa que “el contrato de transporte aéreo es aquel por el cual una persona se compromete a transportar por vía aérea, de un lugar a otro, a otra persona y su equipaje o mercancías”.

Para Tapia Salinas<sup>65</sup> “es un contrato mediante el cual una persona denominada transportista, conviene con otra que llamaremos usuario, en el traslado de un lugar a otro, en aeronaves o por vía aérea de una determinada persona o cosas en las condiciones estipuladas por ambas partes”.

El autor chileno Eduardo Hamilton<sup>66</sup> lo define como “el contrato en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro,

---

<sup>64</sup> Ob. Cit.. Pág. 225, Teoría y Practica del Derecho Aeronáutico, Editorial Desalma, 1963.

<sup>65</sup> Ob. Cit.. Pág. 427, Curso de Derecho Aeronáutico, Editorial Bosch, Barcelona 1980.

<sup>66</sup> Ob. Cit. Pág. 436, Manual de Derecho Aéreo, Editorial Jurídica de Chile, 1960.

por vía aérea, pasajeros o mercaderías ajenas y a entregar estas a la persona a quien vayan dirigidas”.

Para el comercialista chileno Ricardo Sandoval López<sup>67</sup>, lo conceptualiza teniendo en mente su objeto, señalando que “mediante el contrato de transporte aéreo el transportador se obliga, por una retribución convenida (pasaje o flete), a conducir por vía aérea de un lugar a otro, personas (contrato de pasaje) o mercaderías ajenas, en los términos y condiciones pactadas”.

### **3.- LA CONVENCIÓN DE VARSOVIA**

Finalizada la primera guerra mundial los Estados vencedores especialmente Estados Unidos se dieron cuenta de la ventaja que tenían para el desarrollo del transporte aéreo, constituyendo esta incipiente industria un gran motor de desarrollo para su economía. Sin embargo esta ventaja fue alcanzada por algunos países europeos, los cuales sintieron la necesidad de crear una reglamentación uniforme, de carácter supranacional, que más les interesaban respecto a esta actividad. Con este objeto el gobierno Francés convocó en París en el año 1925, la primera conferencia internacional de derecho privado aéreo, en dicha oportunidad se elaboró un proyecto de convención.

Este proyecto fue aprobado en la segunda conferencia internacional de derecho privado aéreo, realizado en la ciudad de Varsovia en 1929, entró en vigencia el 13 de febrero de 1933 al haber obtenido las cinco ratificaciones exigidas<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup> Ob. Cit. Pág. 151, Manual de Derecho Comercial, Editorial Jurídica de Chile, 2001.

<sup>68</sup> Ver el trabajo de don Juan Lena Paz, pag. 135 y ss.

En cuanto a la estructura de esta convención esta integrado por 5 capítulos y 41 artículos que tratan de las siguientes materias: a) Objeto y definiciones; b) Documentación de transporte c) Responsabilidad del transportista d) Disposiciones relativas a los transportes combinados, y e) Disposiciones generales y finales.

En lo referente a su campo de aplicación la convención se aplica a todo *transporte internacional* de personas, equipajes o mercancías que se efectúe en aeronaves mediante remuneración. Se aplica igualmente a los transportes gratuitos que se efectúen en aeronaves por una empresa de transporte aéreo.

La convención entiende por transporte internacional, todo transporte en el cual, de acuerdo con las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el punto de destino, estén situados ya sea en el territorio de dos altas partes contratantes ya sea en el territorio de una sola alta parte contratante.

Están excluidos de esta convención los transportes efectuados bajo un imperio de las convenciones postales internacionales y los transportes ejecutados a título de primeros ensayos por empresas de aeronavegación con vistas al establecimiento de líneas de navegación aérea; ni los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación.

Esta convención tiene un claro acento imperativo al señalar en su artículo 32 que son nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todo convenio privado anteriores al daño, por los cuales las partes, sea por una determinación de la ley aplicable, sea por una modificación de la redes de competencias quedaran derogadas el presente convenio.

En cuanto al protocolo de la Haya de 1955 se incorpora una serie de modificaciones a esta convención, elevando los límites de responsabilidad del

transportador en caso de muerte o heridas sufridas por los pasajeros, se especifican los casos en que dicha responsabilidad será limitada y tiende a simplificar los documentos del transporte. Sin embargo su entrada en vigor esta supeditada a la obtención de treinta ratificaciones, lo cual hasta la fecha no ha ocurrido, por lo cual la convención originaria se mantiene intacta.

#### **4.-CLASIFICACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO**

##### **4.1- DEPENDIENDO DE SI LO TRANSPORTADO SON PERSONAS O COSAS PODEMOS DISTINGUIR:**

###### **a-) CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS**

Es el contrato en virtud del cual el transportador se obliga a conducir por cierto precio, personas, llamadas pasajeros, de un lugar a otro por vía aérea. Esta clasificación se extrae el propio artículo 126 del código aeronáutico y deriva de la propia naturaleza de este.

###### **b-) CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE COSAS (EQUIPAJE; MERCADERÍA)**

Es el contrato en virtud del cual el portador o transportador se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro equipajes o mercancías ajenas, por vía aérea.

Esta clasificación tiene una regulación normativa en el C.A., en los artículos 134 al 136 (Transporte de equipaje); y artículos 137 al 141 (Transporte de mercancías).

#### **4.2- ATENDIENDO A LA EXTENSIÓN DE SU TRÁFICO SE CLASIFICA EN:**

##### **a) CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL O DE CABOTAJE**

Es el que se presta entre dos o más puntos de la Republica, aunque se vuele sobre territorio extranjero (art. 97 inc. 1°, C.A.). Por ej. El servicio ofrecido entre las ciudades de Santiago-Arica.

##### **b) CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL**

Es el que se presta entre dos o más puntos ubicados en territorios de Estados diferentes, aunque se realicen escalas dentro de un mismo Estado (art. 97 inc. 2°).

Además se considera servicio de transporte aéreo internacional el que se efectúa entre dos puntos del territorio nacional cuando se hubiere previsto una escala intermedia en el territorio de otro estado (art. 97 inc. Final).

#### **4.3- ATENDIDO EL SERVICIO PRESTADO SE DISTINGUE ENTRE:**

##### **a) CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE IDA Y VUELTA**

Es el contrato celebrado entre uno o más pasajeros y un transportador, en virtud del cual el servicio contratado consistirá en el transporte de un punto a otro con la obligación de que el transportador efectúe el retorno del pasajero al punto de destino. Este puede ser nacional o internacional.

##### **b) CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE IDA**

Es el contrato en virtud del cual el pasajero, contrata los servicios del portador para su transporte desde un lugar u otro sin que este último tenga la obligación de restituir al pasajero al lugar de origen.

#### **4.4- SEGÚN LA REGULARIDAD O NO DEL SERVICIO SE CLASIFICA EN:**

##### **a) CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE LÍNEA REGULAR**

Son aquellos servicios realizados por transportadores que en forma constante realizan las mismas rutas preestablecidas, cobrando tarifas similares por un determinado tiempo. Por ej. El servicio prestado entre Santiago-Antofagasta.

##### **b) CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE LÍNEA NO REGULAR**

Son servicios que operan sin itinerarios fijos ni rutas, ni tarifas preestablecidas y que operan en forma excepcional, conocidos como charter. Por ej. El servicio que un grupo de personas contratan para visitar el archipiélago de Juan Fernández.

## **5.- LA RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA**

### **5.1- INTRODUCCIÓN**

En Chile existen distintas categorías de responsabilidad en el código aeronáutico, las cuales están reguladas en el título noveno, el cual contiene cinco capítulos que tratan a) De la responsabilidad en el transporte aéreo b) De la responsabilidad por daños a terceros en la superficie c) De la responsabilidad por abordaje aéreo d) De los daños causados a terceros en la superficie en caso de abordaje aéreo, y e) Disposiciones generales. Esto debe

complementarse con el capítulo tercero de la Convención de Varsovia que trata de la responsabilidad del transportista.

## **5.2- SISTEMAS DE RESPONSABILIDAD CIVIL AERONÁUTICA**

Atendiendo a la naturaleza nacional o internacional del transporte aéreo, pueden vislumbrarse dos tipos de responsabilidad aeronáutica: a) la responsabilidad aeronáutica nacional; y b) la responsabilidad aeronáutica internacional

### **5.2.1- LA RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA NACIONAL**

Está es aquella que se consagra en el código aeronáutico, contenido en la ley número 18.916 de 1990, en los Arts. 142 y siguientes. Se caracteriza por ser un régimen objetivo, con límites de indemnización.

### **5.2.2- LA RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA INTERNACIONAL**

Está se encuentra regulada por el convenio de Varsovia de 1929, modificado por el protocolo de la Haya de 1955. Es un tratado internacional que fue aprobada por Chile mediante la dictación del Decreto Ley número 2381, del 4 de diciembre de 1978, publicado en el diario oficial el 13 de agosto de 1979. Estas disposiciones consagran un régimen de responsabilidad subjetivo, con inversión de la carga de la prueba y con límites de indemnización.

Como puede observarse esta clasificación se impone por el esquema de normas aeronáuticas que a existido en nuestro país. Sin embargo, más allá de los matices, entre ambos estatutos existe una estrecha vinculación.

El convenio de Varsovia, constituye una ley para el derecho interno, y por otra parte, constituye un tratado internacional, que impone la obligación internacional a nuestro país de darle aplicación. Esto es fundamental para entender la inspiración que tuvo nuestro código aeronáutico.

En efecto, el legislador nacional no ha querido promulgar el Código Aeronáutico con el objeto de infringir la convención de Varsovia. Por el contrario su dictación tuvo por fin llenar un vacío legal, en razón de que el Convenio de Varsovia regulaba sólo el transporte internacional. Dichas normas no se aplican a los Estados que no son parte de dicho convenio, ni tampoco al transporte nacional o doméstico. De ahí entonces, que fuera necesario consagrar en un cuerpo normativo las disposiciones que complementan el sistema y constituyen un todo armónico relativo a esta materia. Tan claro es el complemento y la unidad, que el código manifiesta expresamente el pleno respeto y vigencia de "los convenios y tratados aprobados por Chile".

### **5.3- CONCEPTO DE RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA**

Se puede definir la responsabilidad aeronáutica como “el conjunto de situaciones, problemas y soluciones que se plantean como consecuencia de los daños que pueden producirse como consecuencia del ejercicio de la responsabilidad aviatoria y la reparación o resarcimiento de los mismos<sup>69</sup>”.

### **5.4- CARACTERÍSTICAS**

#### **1.- ES EMINENTEMENTE OBJETIVA<sup>70</sup>**

---

<sup>69</sup> [www.dgac.cl](http://www.dgac.cl)

<sup>70</sup> A esta Responsabilidad se opone la Responsabilidad Sujetiva que es uno de los grandes aportes de la cultura cristiana, cual es la noción de responsabilidad moral individual. Esto se ve reflejado en el ámbito del derecho en la noción de la responsabilidad civil la cual tiene por objeto reparar pecuniariamente el daño causado por culpa de su autor. Para lograr lo anterior se entiende que el hombre es un ser libre que tiene poder de discernimiento y por lo tanto es capaz de preestablecer las consecuencias de sus actos. De ello deriva

La revolución industrial a fines del siglo XIX ocasionó en los países de Europa y Estados Unidos un cambio en el principio clásico de responsabilidad, que hizo derivar el sistema existente, volviendo a uno conocido en la antigüedad y que fue denominado responsabilidad objetiva o sin culpa. Este sistema se fundó en la premisa que todo aquel que pone en movimiento determinadas fuerzas peligrosas y aprovecha sus beneficios deberá cargar con el daño ocasionado con motivo del desarrollo de esa actividad.

Lo que aconteció en aquella época es que el uso habitual de las máquinas hizo cada vez más distantes la relación entre el autor del daño y la víctima, al punto de hacer imposible la atribución de responsabilidad. Por su parte la incidencia de las doctrinas socialistas impulso la noción de solidaridad lo que llevo a concebir la reparación como exigencia al dueño del capital de restitución de parte del provecho del trabajo ajeno.

La responsabilidad objetiva resolvió un problema que siempre había jugado en perjuicio de la víctima, cual es la carga y probar la culpa del autor del daño. Los avances tecnológicos hacían cada vez más dificultosa la prueba del daño al afectado. Si en la apreciación de la culpa en si misma se hacía en función de un estándar de conducta, era la existencia de una carga fundamental a quien sufría el daño.

---

su responsabilidad en orden a asumir las consecuencias de un acto u omisión culpable de su parte mediante la debida indemnización al a víctima del daño.

Sin embargo siendo la culpa el factor de imputación, no basta la realización de un acto negligente o de su causalidad debe ser consecuencia de su ilicitud. Es el daño el punto de partida para que se produzca la obligación de reparar siendo la culpa o el dolo un elemento de imputabilidad del sujeto.

En definitiva el acento en la víctima y la noción de los riesgos que los actos producen en los terceros y de los que su autor tiene provecho, son los pilares de la noción de las responsabilidades objetivas.

Sin duda la responsabilidad contractual en el transporte aéreo es objetiva, ya que prescinde de los elementos clásicos de imputación cuales son la culpa y el dolo, del artículo 142 del código aeronáutico se desprende claramente que para la procedencia de esta responsabilidad basta una relación de causalidad ya que dicha norma emplea la expresión *en virtud del contrato* el transportador es obligado a indemnizar los daños con motivo u ocasión del transporte; sin que sea necesaria ninguna otra calificación para su procedencia.

## **2.- ES UNA RESPONSABILIDAD LIMITADA**

Según lo establece el artículo 144 del código aeronáutico la indemnización estará limitada a una suma que no excederá de 4000 U.F por muerte o lesión de cada pasajero. Con un tope de limitación distinto pero conservando esta característica los artículos 148 y 149 de dicho código tratan de la limitación de responsabilidad en el transporte de equipajes y mercaderías respectivamente.

El nacimiento de los límites de responsabilidad al interior de cada legislación, como a nivel nacional o internacional, constituyen la piedra angular para pronosticar que parte del patrimonio puede verse afectado y sobre ello constituir un seguro con primas accesibles.

Como lo señala Ortiz de Guinea, refiriéndose al Derecho Marítimo, “En todo régimen de responsabilidad derivado del ejercicio de la navegación, el

principio de la limitación de responsabilidad constituye una de las características distintivas<sup>71</sup>".

### **3.- ES IMPERATIVA**

Cuando analizamos el capítulo tercero, señalamos que una de las características del contrato de transporte aéreo, era el ser un contrato de adhesión, el cual ha sido en ciertas legislaciones dirigido por los organismos públicos, para morigerar las consecuencias de la adhesión, el cual tiene como consecuencia que la responsabilidad que genera es imperativa por ser normas de orden publico, al estar comprometido el interés de la colectividad.

Esto se refleja en el ámbito nacional en el art. 172 inciso segundo del código aeronáutico, el cual establece: "cualquier estipulación en contrario, para fijar límites de indemnización inferiores a los establecidos en este código, se tendrá por no escrito".

A su vez en el ámbito internacional, el convenio de Varsovia en su artículo 23 señala que: "toda cláusula que tienda a exonerar al transportista de su responsabilidad o establecer un límite inferior al fijado en el presente convenio es nula y de ningún valor, pero la nulidad de esta cláusula no entraña la nulidad del contrato en el cual continuará sometido a las disposiciones del presente convenio".

De no existir una disposición como esta, seria una practica usual de las empresas aéreas el establecer cláusulas exoneratorias de Responsabilidad, en cualquier evento, abusando así de la Adhesión.

---

<sup>71</sup> Tomasello Weitz, Leslie, Ob. Cit. Pag. 123, *La Responsabilidad en el Derecho Marítimo*, Editorial Jurídica Cono Sur.

#### **4.- ES UNA RESPONSABILIDAD PROVENIENTE DEL DERECHO COMÚN**

El transporte aéreo de personas tiene su base jurídica en un vínculo contractual por el que una persona (transportador aéreo) se compromete a trasladar en aeronave a otra persona (pasajero) de un lugar a otro, la contraprestación de una cantidad de dinero que se fija como precio del transporte. De la naturaleza bilateral y conmutativa del contrato de transporte se deriva la obligación de proteger y vigilar a la persona transportada. El equilibrio económico de las prestaciones se vería trastocado al no haberse dado fin al transporte, al haberse ocasionado un daño al pasajero. La responsabilidad del transportista surge, pues, del vínculo contraído de la obligación de transportar a que se comprometió, la cual implica transportarlo indemne.

Este razonamiento, junto al esquema que tradicionalmente ha existido en Chile respecto a las fuentes de las obligaciones, ha sido el fundamento para plantear que en materia de responsabilidad aeronáutica en nuestro país estamos ante un sistema que aplica la distinción civil entre responsabilidad contractual y extra contractual.

Respecto de quienes suscriben un contrato de transporte, tienen la calidad de pasajeros, se aplica la responsabilidad contractual del transportador en caso de un accidente, la cual se encuentra consagrada en las normas y códigos del ramo. En cambio, respecto de los familiares de los pasajeros y los terceros en tierra afectados por un accidente, se aplican los parámetros correspondientes a la responsabilidad extra contractual, de acuerdo a las reglas generales de la responsabilidad civil. Ambas categorías entendidas en un sentido civil en cuanto a que las normas del código, e incluso las de la Convención de Varsovia, se deben interpretar, sellando las divisiones de

contractual y extra contractual y también las categorías civiles del daño patrimonial y extra patrimonial, para el evento de una indemnización.

Como es sabido, tanto en la legislación chilena como universal, la responsabilidad puede tener fuentes diversas: el contrato (responsabilidad contractual); el delito o cuasidelito (responsabilidad extra contractual); la sola disposición de la ley (responsabilidad legal).

En un accidente de aviación es perfectamente posible que ocurran estos tres tipos de responsabilidad, dependiendo del antecedente jurídico que se invoca por el pretensor. Así por vía de ej. si existe un contrato de transporte, la responsabilidad será contractual (puesto que ella está regulada por las partes que dieron vida a la convención); si el pretensor funda la responsabilidad que invoca en la falta de cuidado o diligencia o en el dolo del autor del daño, la responsabilidad será extra contractual; y si finalmente la responsabilidad se basa en una norma legal la responsabilidad será legal.

Sin embargo, no se desconoce que en la legislación aeronáutica se consagra un régimen objetivo y con límites de indemnización, y en la convención de Varsovia, un régimen subjetivo, con inversión de la carga de la prueba y límites de indemnización, que entre ambos forman un todo orgánico distinto.

Así entonces, la responsabilidad aeronáutica se encuadra en una normativa especial, y por ello preeminente, pero que no se desvincula en ninguna medida de las categorías clásicas civiles sobre fuentes de las obligaciones, lo que implica que la independencia o autonomía de esta materia se encuentra atenuada.

Sin embargo existe una posición distinta contra este planteamiento, que ha sido expuesta por don Rafael Eyzaguirre, y que plantea que "desde el momento que se trata de un derecho especial, cuyos principios integran un

conjunto orgánico y sistemático de normas de Derecho público y privado, nacional e internacional, debemos llegar a la conclusión que este sistema comprende en realidad un derecho autónomo. En general esa autonomía tiende a reflejarse, tanto desde el punto de vista legislativo como didáctico, no sólo frente al derecho común, sino también respecto a los demás derechos especiales<sup>72</sup>".

Como se puede apreciar, los que sostienen esta posición, el derecho aeronáutico consagra un tipo de responsabilidad *legal o estatutaria* en que no es procedente distinguir un tipo contractual y extra contractual. Es por el contrario, un sistema unitario y se encuentra regulado por el texto legal aplicable, sea la ley, el estatuto, el tratado o la convención.

No compartimos la opinión del profesor Eyzaguirre, por lo planteado anteriormente, ya que consideramos esta responsabilidad formando parte del Derecho común.

## **CAPITULO QUINTO<sup>73</sup>**

### **EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS**

#### **1.- INTRODUCCIÓN**

---

<sup>72</sup> Ob. Cit. Pag. 368 y ss.

<sup>73</sup> En este capítulo hemos seguido muy de cerca el trabajo del Profesor Ricardo Sandoval López, especialmente en materia de efectos.

“El transporte aéreo ha adquirido importancia económica a partir de mediados de siglo XX, época en la cual se comienza a masificar la cantidad de personas y de mercancías transportadas por esta vía<sup>74</sup>”.

Atendida esta importancia económica es que surge la necesidad de ocuparse de su regulación jurídica.

## **2.- NORMATIVA JURÍDICA APLICABLE**

La legislación sobre el transporte aéreo debe conciliar los intereses contrapuestos entre todos los elementos de este tipo de contrato, que son los transportadores, pasajeros, cargadores y consignatarios que presten servicios o que se valen de este medio para mover de un destino a otro sus mercaderías.

Ya revisamos en el capítulo segundo de esta monografía las fuentes directas del contrato aéreo de transporte, destacándose como principal fuente de legislación nacional el Código Aeronáutico, y en el plano internacional, la fuente por excelencia es el Convenio de Varsovia de 1929.

También ya analizado, vale la pena recordar, que se consideran como fuentes supletorias, el derecho común, los usos y costumbres aeronáuticas y los principios generales del derecho.

## **3.- DEFINICIÓN LEGAL**

El artículo 126 del Código Aeronáutico, define al contrato de transporte aéreo como “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 y a entregar éstas a quienes vayan consignadas”.

De este concepto podemos desprender los distintos elementos que la componen, a saber:

---

<sup>74</sup> Sandoval Lopez, Ricardo, ob. Cit., pag. 149.

**Las partes**, que son el pasajero, cargador o cliente –que contrata al transportador aéreo-; el transportador aéreo, que puede ser tanto una persona jurídica como natural, con el transporte como oficio habitual u ocasional. **La obligación de conducir**, se trata de una obligación de resultado. **El traslado**, implica que las personas o cosas deben trasladarse de un punto geográfico a otro (de un aeropuerto a otro aunque estén dentro de la misma ciudad). **El empleo de la vía aérea**, en la conducción es parte elemental de este concepto legal; también el **precio o remuneración** por el servicio prestado. Y finalmente, el **objeto de la conducción**, ya que si se transporta benévolutamente familiares o mercaderías propias, no se ejecuta jurídicamente el transporte aéreo como contrato.

#### **4.- CONTRATO DE PASAJE AÉREO**

Se trata de una especie de contrato de transporte aéreo cuyo objeto es la conducción de personas y de su equipaje. Es el contrato por el cual el transportador se obliga, por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por vía aérea pasajeros y sus equipajes.

En cuanto a sus características como contrato, ya fueron estas analizadas en el capítulo tercero.

#### **5.- DOCUMENTO DE TRANSPORTE. EL BILLETE DE PASAJE**

Si bien el contrato de transporte aéreo es consensual, para que este se perfeccione y nazca a la vida del derecho su acreditación o prueba debe realizarse a través de un documento, esto es, debe probarse por escrito. El pasajero podrá valerse de cualquier otro instrumento, como puede ser la correspondencia o el certificado de confirmación del vuelo.

Ahora bien, la forma más común de acreditar por parte del pasajero el contrato de transporte aéreo y exigir la correspondiente obligación de traslado de parte del transportador, es mediante “*el billete de pasaje*”, este es el documento que da cuenta de las condiciones del transporte aéreo de personas; se emite por el transportador que lo entrega al pasajero. Este documento hace fé de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. Este documento es entregado por el transportador al pasajero, habilitando a este último a hacer uso del servicio contratado y a exigir del primero la retribución convenida.

### **5.1- MENCIONES QUE DEBE CONTENER EL BILLETE**

Tanto el código aeronáutico como la convención de Varsovia establecen las menciones que debe contener el billete de pasaje, el primero referente al cabotaje aéreo y el segundo al transporte aéreo internacional de pasajeros, a continuación señalaremos las menciones que establece el código Aeronáutico las cuales se contienen en los Arts. 131.

#### **1.-) *Lugar y fecha de la emisión o expedición***

Esta mención tiene por objeto dar cuenta del lugar en donde se ha celebrado el contrato de pasaje aéreo, lo cual tiene una gran importancia para efectos de resolver conflictos entre las partes a que dio origen este contrato, ya que en principio serán competentes para conocer de este asunto los tribunales del lugar de celebración de dicha convención. Además la indicación de la fecha da cuenta del momento en el cual se celebró este contrato y determina la capacidad de las partes de obligarse, específicamente la capacidad del pasajero, persona natural.

#### **2.-) *Nombre del pasajero y del transportador o transportadores***

Esta mención tiene por objeto individualizar a las partes de este contrato, las cuales son titulares de derechos y obligaciones recíprocas. Llama la atención de que una de las partes, el pasajero, se trate en forma individual y al transportador en forma plural ya que perfectamente podría concebirse a un grupo de pasajeros que contrataran en bloque y formaran una sola parte frente al porteador. Sin embargo la ley no prevé esta hipótesis, por lo cual todos y cada uno de los pasajeros deberán individualizarse y formar una sola parte frente al transportador. Esto no es obstáculo a que en el evento de que surja algún conflicto jurídico, los pasajeros actúen como un solo centro de intereses accionando en contra del o los transportadores aéreas.

### ***3.-) Puntos de partida y de destino***

Dicha mención señala la ruta que debe realizar el transportador al pasajero, indicando su origen y destino como puede ser por ejemplo el trayecto entre Santiago y Puerto Montt. Esta indicación demuestra que el contrato de transporte aéreo genera una obligación de resultado para el transportador. Llama la atención de que en esta mención no se señale la hora de partida y de destino, esto debido a que la actividad aeronáutica es muy proclive a las condiciones climáticas, siendo normal la postergación de vuelos debido a factores eminentemente meteorológicos.

### ***4.-) Precio y clase de pasaje***

Esta mención determina el monto que está obligado a cancelar el pasajero al transportador por el viaje a realizar, y la referencia a la clase del pasaje determina las comodidades que deberá proporcionar el transportador a determinados pasajeros, lo cual es mayor si el pasajero cancela un precio más alto, de ahí que comúnmente se hable de primera segunda y tercera clase. Todos los pasajeros tienen derecho a ser transportados al lugar de destino, las

prestaciones que el porteador realice durante el vuelo diferencian la llamada clase de pasaje.

## **5.2- FALTA, IRREGULARIDAD O PÉRDIDA DEL BOLETO**

Como lo señala el inciso final del art.131 del código aeronáutico, la falta, irregularidades o perdida del billete no afectarán a la existencia ni a la validez del contrato, este abra nacido a la vida jurídica no obstante su prueba carezca de un instrumento que constate su celebración, y podrá probarse por cualquier medio idóneo que establezca nuestra legislación, salvo la prueba de testigos, debido a lo que señala el código civil en su artículo 1708, el señala que: “No se admitirá prueba de testigos respecto de una obligación que haya debido consignarse por escrito”.

## **5.3- CESIÓN DEL BOLETO**

Puesto que el C.A., no contiene disposición alguna que permita o prohíba la Cesión del Boleto, es de aplicación al caso, atendido lo establecido en el art. 6° del C.A., y del art. 1908 del C.C., en consecuencia, el boleto no podrá ser cedido sin consentimiento del transportador cuando fuere nominativo.

Entre las partes de la Cesión, esta se perfeccionara al momento de la “Entrega del Título”. Pero para que la Cesión del boleto se perfeccione respecto del transportador, será necesario “notificar al porteador” y que este “acepte la Cesión”.

## **6- EFECTOS DEL CONTRATO**

### **6.1- OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR**

#### **1- ) OBLIGACIÓN DE EMITIR Y ENTREGAR EL BILLETE DE PASAJE**

Esta obligación acaba de ser analizada en el punto anterior.

## **2- ) OBLIGACIÓN DE EFECTUAR EL VIAJE**

“El transportador aéreo debe realizar la conducción del pasajero en la fecha, horario y condiciones estipuladas. La característica de ser este contrato de adhesión el pasajero no puede objetar ni pretender modificar las cláusulas del mismo las cuales deben ser llevadas acabo en su integridad.

Tratándose del horario, es frecuente que las empresas de transporte aéreo establezcan en el billete del pasaje que los horarios no son obligatorios y que se comprometen a realizar el transporte con diligencia razonable. Lo anterior se explica debido a que esta actividad suele estar a la merced de una multiplicidad de factores, siendo las mas características las de índoles climáticas como tormentas, neblinas o terremotos que impidan el despegue y aterrizaje de naves, en los puertos aéreos. Tales cláusulas, que importan una limitación de responsabilidad por el retardo, según el artículo 172 del código aeronáutico, habrá que tenerlas por no escritas. Es posible que el porteador aéreo se exonere de responder ante una eventual indemnización, probando que adopto todas las medidas necesarias para evitar el retardo, o que le fue imposible adoptarlas, porque se trata de una responsabilidad de carácter subjetiva<sup>75</sup>”.

Como se puede observar esta es la obligación esencial del transportador, es lo que caracteriza su trafico.

## **3- ) OBLIGACIÓN DE VELAR POR LA COMODIDAD Y SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS**

El contrato de pasaje aéreo, como cualquier otro contrato de pasaje obliga al transportador con respecto a sus pasajeros, el deber de vigilancia y seguridad.

---

<sup>75</sup> Sandoval López, Ricardo, ob. Cit. Pag. 149.

La obligación de velar por la seguridad del pasajero implica transportarlo indemne y su ejecución concuerda con la naturaleza de obligación de resultado, que asume el porteador aéreo respecto de las personas y mercaderías transportadas.

Respecto a la comodidad de los pasajeros, esto se satisface cuando el transportador otorga las condiciones mínimas que pueda esperarse de esta clase de transporte y guardando concordancia con la clase que se haya contratado por parte del pasajero.

#### **4- ) OBLIGACIÓN DE RESTITUIR EL IMPORTE PAGADO EN EL CASO DEL ARTICULO 127 DEL CÓDIGO AERONÁUTICO**

“Según lo establecido en el código 127 del código aeronáutico, el transportador es obligado a efectuar el transporte en la fecha, horario y demás condiciones estipuladas.

No obstante, la disposición legal citada autoriza al transportador para suspender, retrasar el vuelo o modificar sus condiciones por razones de seguridad o de fuerza mayor sobrevinientes, tales como fenómenos meteorológicos, conflictos armados, disturbios civiles o amenazas contra la aeronave. En estos casos, cualquiera de los contratantes podrá dejar sin efecto el contrato, soportando cada uno sus propias pérdidas<sup>76</sup>.

Como cada parte debe soportar sus propias pérdidas, si el transportador hubiera recibido el precio del pasaje, debe restituirse al pasajero, puesto que si no lo hace habría un enriquecimiento sin causa<sup>77</sup>”.

En nuestra opinión el art 127 del C.A., consagra la Teoría de la Imprevisión, dando como solución de equidad a este caso, el que cada parte soportara sus propias pérdidas.

---

<sup>76</sup> Sandoval López, Ricardo, ob. Cit., pag. 159.

<sup>77</sup> Idem., pag. 159.

## **5- ) OBLIGACIÓN DE EFECTUAR DETERMINADAS OBLIGACIONES**

A esta materia se refiere el artículo 133 del código aeronáutico, para una mejor comprensión de esta obligación del transportador aéreo es preciso distinguir dos situaciones: la primera corresponde al caso en que el pasajero se presenta oportunamente con un boleto de pasaje previamente confirmado para un vuelo determinado y no obstante ello no es embarcado, y la segunda se presenta cuando iniciado el viaje, este se interrumpe o suspende por causa que no exime de responsabilidad al transportador.

“La primera situación constituye un caso evidente de incumplimiento del contrato, en el cual el transportador aéreo estará obligado a las prestaciones que señale el reglamento, sin perjuicio de las acciones de indemnización que corresponden<sup>78</sup>”.

“La segunda situación esta resuelta por el artículo 133 del código aeronáutico, que obliga al transportador a sus expensas, a proporcionar manutención y hospedaje a los pasajeros. A si mismo debe ofrecerles, a elección de ellos, cualquiera de las siguientes opciones:

- Reembolso del importe proporcional del trayecto no realizado.
- Continuación del viaje con la demora prevista para solucionar la interrupción.
- Reanudación del viaje con otro transportador en las mismas condiciones estipuladas, y
- Retorno al punto de partida, con reembolso del precio del pasaje.<sup>79</sup>

Como el viaje se interrumpe o suspende por causa que no eximen de responsabilidad al transportador aéreo, las prestaciones del artículo 133 del

---

<sup>78</sup> Idem.

<sup>79</sup> Sandoval López, Ricardo, ob. Cit. Pag. 160.

código aeronáutico, no constituyen una indemnización de perjuicios regladas por la ley, si no una obligación destinada a proteger al pasajero que no puede quedar abandonado lejos de su lugar de destino, posiblemente sin recursos para proseguir su viaje o volver al punto de partida<sup>80</sup>”.

## **6.2- DERECHOS DEL TRANSPORTADOR**

### **1- ) DERECHO AL PAGO DEL PASAJE**

“Este derecho es la contrapartida de la obligación de resultado asumida por el transportador de conducir por vía aérea al pasajero de un punto a otro. El que tiene que pagar el pasaje es quien celebó el contrato con el transportador aéreo, por que el billete puede ser cedido bajo determinadas condiciones, y por lo mismo el que realiza el viaje como pasajero no siempre es quien a celebrado el contrato y en cuyo favor se emitió el aludido documento. Aunque las empresas de transporte aéreo otorgan el carácter de intransferible al billete, ello no impide que el derecho que emana del contrato pueda ser transferido<sup>81</sup>”.

La excepción a este derecho la constituyen los llamados transportes benévolos, y los transportes de emergencia.

### **2- ) DERECHO A REHUSAR O CONDICIONAR EL TRANSPORTE DE DETERMINADOS PASAJEROS**

“El transportador aéreo puede condicionar o rehusar el transporte de los pasajeros cuyo estado o condición constituyen un peligro para la higiene, la seguridad y el buen orden abordo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 132 del código aeronáutico. A si mismo, puede adoptar dichas medidas respecto de aquellos pasajeros que requiriesen atención o cuidados especiales durante el viaje. El mal estado de salud del pasajero, el hecho de tratarse de un infante

---

<sup>80</sup> Idem.

<sup>81</sup> Sandoval López, Ricardo, ob. Cit. Pag. 161.

que no este en compañía de una persona mayor responsable y la circunstancia de tratarse de una mujer en avanzado estado de embarazo, pueden ser circunstancias que condicionen o que permitan rehusar el transporte aéreo.

En las condiciones generales que la asociación internacional de transporte aéreo (IATA) incluye en el billete de pasaje, a las que el pasajero adhiere, se señala que el transportador aéreo podrá negarse a transportar o continuar el transporte o cancelar la reserva de un pasajero cuando, siguiendo su razonable criterio, estime que es necesario hacerlo por razones de seguridad; o que es necesario para evitar que se viole alguna ley, reglamento u orden del estado o país al que se dirija o sobrevuele; o que la conducta, edad o estado físico o mental del pasajero puedan exigir una dedicación especial por su parte; o causar molestias o quejas a los demás pasajeros; o suponer la posibilidad de un riesgo para el propio pasajero, otra personas o cosas; o que es necesario debido a la inobservancia del pasajero de las instrucciones del transportador<sup>82</sup>”.

A primera vista esta disposición podría entrar en conflicto o infringir el art. 19 n° 2 de la Constitución Política de la Republica, que garantiza a todas las personas la “*igualdad ante la ley*”. Podría parecer una discriminación arbitraria la facultad dada por el art. 132 al transportador aéreo. Pero esta interpretación no nos parece que cae en una discriminación arbitraria ni mucho menos ilegal, ya que este tipo de discriminaciones no tiene ningún fundamento para su aplicación, es un mero capricho de la persona que la realiza. En cambio la facultad que establece el art. 132 contiene elementos como “*la higiene*”, “*seguridad*”, y “*orden a bordo*”, los cuales al ser bien aplicados por el transportador, no constituirían una infracción a nuestro Código Político.

---

<sup>82</sup> Idem.

### **3- ) DERECHO A SUSPENDER, RETRASAR Y CANCELAR EL VUELO O MODIFICARLO**

“Esta facultad puede ejercitarse por razones de seguridad o de fuerza mayor sobrevinientes. Concordando el artículo 127 con el artículo 147 del código aeronáutico, el transportador no es responsable por el retardo si probare que adopto las medidas necesarias para evitar el hecho causante del retardo o que le fue imposible adoptarlas, para ejercer este derecho sin que se genere responsabilidad, debe adoptar todas las medidas necesarias para evitar, hasta donde ello sea posible, las consecuencia de estos hechos<sup>83</sup>”.

### **4- ) PRIVILEGIO PARA OBTENER EL PAGO DEL PASAJE SOBRE LOS EFECTOS DE LOS PASAJEROS**

“El transportador goza de un privilegio para ser pagado con preferencia a todos los demás acreedores que el propietario tenga del porte y los gastos que hubiere hecho.

Este privilegio se transmite de un transportador a otro hasta el último que verifique la entrega<sup>84</sup>”.

Cabe puntualizar que el C.A., no otorga en forma expresa un privilegio al transportador sobre los efectos del pasajero para garantizar el pago del billete, por la conducción, como bien lo señalan Barroilhet-Días<sup>85</sup>, sólo concede privilegios sobre la aeronave. Pero por aplicación del art. 6° del código aeronáutico, debe recurrirse al derecho común, específicamente a lo dispuesto en el art.2472 n°2 cc, que dispone:" a la segunda clase de créditos pertenecen los de las personas que enseguida se enumeran:...n° 2, el acarreador o empresario de transporte sobre los efectos acarreados, que tenga en su poder o en el de sus agentes o dependientes, hasta la concurrencia de lo

---

<sup>83</sup> Sandoval Lopez, Ricardo, ob. Cit. pag. 162.

<sup>84</sup> Idem.

<sup>85</sup> Barroilhet, Claudio y Días, Alejandro, op. Cit. Pág. 394.

que se deba por acarreo, expensas y daños; con tal que dichos efectos sean de propiedad del deudor. Se presume que son de la propiedad del deudor los efectos introducidos por el en la posada, o acarreados de su cuenta".

## **5- ) DERECHO A FIJAR INSTRUCCIONES OBLIGATORIAS PARA LOS PASAJEROS**

Esto consiste en que el pasajero debe prestar, en el cumplimiento del viaje, una colaboración permanente, que el transportista puede ocupar para la ejecución de sus propias obligaciones y que configura, un elemento de gran importancia. La principal colaboración que puede prestar el pasajero al transportador es el seguir sus instrucciones. Como es prácticamente imposible obtener la realización del transporte, por tratarse de una actividad compleja, sin la colaboración del pasajero la actividad de navegación aérea se vería seriamente dificultada, ya que los propios pasajeros serían el principal obstáculo para emprender el viaje de un punto a otro.

## **6.3- OBLIGACIONES DEL PASAJERO**

### **1- ) OBLIGACIÓN DE PAGAR EL PRECIO DEL PASAJE**

La obligación que pesa sobre la contraparte del transportador es la de pagar el precio del pasaje, la cual se traduce en cancelar el precio del billete de pasaje, con lo cual el pasajero está cumpliendo con su prestación de dar en el contrato de pasaje y dar efecto y ejecución a su obligación contractual.

### **2- ) OBLIGACIÓN DE OBEDECER LAS INSTRUCCIONES DEL TRANSPORTADOR**

“De acuerdo a las condiciones generales de la asociación internacional de transportadores aéreos (IATA), el pasajero debe presentarse en el aeropuerto o punto de partida a la hora que fije el transportador, o en su defecto, con suficiente antelación a la salida del vuelo para el cumplimiento de las formalidades gubernativas y trámites de salida. En caso de que no se presente

a la hora fijada o con el tiempo suficiente, debe pagar las tasas establecidas en los reglamentos del transportador<sup>86</sup>”.

### **3-) OBLIGACIÓN DE PRESENTAR DETERMINADOS DOCUMENTOS AL MOMENTO DE EMBARCARSE**

Si el pasajero no cumple con esta obligación el transportador no podrá trasladarlo al punto de destino, y además el porteador no estará obligado a responder por ningún tipo de perjuicio que el no viaje le produzca al pasajero, debido a que esta situación se produce por la negligencia o descuido de este último.

### **4- ) OBLIGACIÓN DE OBEDECER LAS ORDENES DEL COMANDANTE DE LA NAVE DURANTE EL VUELO O VIAJE**

“Según lo dispone el artículo 64 del código aeronáutico, toda aeronave deberá tener un comandante, que será el piloto al mando, designado por el explotador para cada operación aérea.

Por su parte el artículo 65 del mismo código expresa que el comandante de la aeronave es la única y máxima autoridad a bordo. Tiene, entre otras facultades, autoridad sobre los pasajeros. Además, ejerce sus funciones en caso de interrupción anormal del vuelo, hasta que la tripulación los pasajeros y la carga estén en un lugar seguro o bajo la responsabilidad del representante del explotador o de las autoridades aeronáuticas, según el caso. La misma disposición obliga a toda persona que se encuentre a bordo a acatar las instrucciones que imparta el comandante de la aeronave para la seguridad, correcta operación, orden e higiene de la aeronave. La autoridad del comandante no se suspende en los puntos intermedios o escala de una

---

<sup>86</sup> Sandoval López, Ricardo, ob cit. Pág. 165.

operación de vuelo ni en caso de accidente, incidente o cualquiera otra contingencia que pueda afectar la aeronave<sup>87</sup>”.

Esta obligación es de toda lógica para el pasajero, ya que la conducción de la aeronave se realiza por personas que tienen determinadas condiciones técnicas, en tal sentido, el explotador aéreo, tiene en consideración características inherentes del piloto y del resto de la tripulación para otorgar dicho servicio, es claramente un contrato *intuitu personae*. En atención a eso las personas que no posean esa técnica están dependiendo de las que si tienen ese conocimiento, y para que los pasajeros no se conviertan en una dificultad para el viaje, poniéndose en riesgo ellos y poniendo en riesgo a los demás, es que la ley establece esta obligación de seguir las instrucciones del comandante. Esto se establece, no para beneficio del comandante o del explotador, si no para beneficio propio de los pasajeros.

#### **5- ) OBLIGACIÓN DE DECLARAR EQUIPAJES QUE PODRÍAN SER PELIGROSOS PARA EL VIAJE**

El artículo 72 regula el caso en que el pasajero se embarque en una aeronave, aunque este legalmente autorizado para portar armas, deberá, antes de iniciar el vuelo, entregarlas al comandante o a quien este designe las que serán restituidas al finalizar el vuelo.

A nuestro juicio esta disposición es mas amplia de lo que de su tenor literal se podría desprender, incluyendo no solo las armas, si no cualquier otro tipo de artefacto, sustancias, o composición que pudiese de alguna forma provocar algún daño a la nave o a los pasajeros, como podría ser el caso de artefactos de comunicación que pudiesen distorsionar los equipos de la nave esenciales para un vuelo seguro de este.

#### **6.4- DERECHOS DEL PASAJERO**

---

<sup>87</sup> Sandoval López, Ricardo, ob. Cit. Pág. 167.

Estos derechos son los correlativos a las obligaciones del Transportador, son pues la otra cara de la moneda, y dentro de los más destacados y que ya han sido analizados son:

1. Derecho a ser transportados al lugar de destino en las condiciones pactadas.
2. Derecho a transportar su equipaje.
3. Derecho a obtener la restitución del precio de los casos del art.127 código aeronáutico.

#### **6.4.1- EL PROBLEMA DEL “OVERBOOKING”**

Se considera al "*overbooking*" como un fenómeno característico del transporte aéreo moderno, que en ocasiones se confunde con el retraso, y que consiste en la denegatoria del embarque de un pasajero que posee una reserva confirmada<sup>88</sup>. Constituye una práctica habitual en el ámbito de los servicios permitir al usuario tomar una reserva y luego no utilizarla, sin que su conducta merezca una sanción económica alguna. En caso que el pasajero no se presente en el aeródromo en el día y hora convenida, tendrá la posibilidad de reservar un nuevo vuelo, facultad que no lo obliga a abordar una contraprestación adicional al transportista.

Esta modalidad, que admite sin cargo alguno la falta de presentación del pasajero al aeropuerto –denominada *no show*- es la que genera cierta disponibilidad de asientos que la empresa utiliza, por un asunto de carácter comercial, con otros pasajeros. Con tal objeto, es que cada aerolínea realiza una estimación de los "no show" y luego, se sobrevende el vuelo con el fin de lograr un mayor factor de ocupación.

---

<sup>88</sup> [www.dgac.cl](http://www.dgac.cl)

Sin embargo la realidad raramente coincide con la estimación realizada por las empresas aéreas, de que con frecuencia se presenta una mayor cantidad de pasajeros de la esperada, produciéndose en tal caso la necesidad de rechazar el embarque de alguno de ellos, sin perjuicio de que tuvieran una reserva confirmada.

Lo anterior ha motivado a distintas naciones a explorar la posibilidad de elaborar un sistema de reparación voluntaria que brinde una alternativa ágil para otorgar un rápido resarcimiento al pasajero. Con leves variantes, estas disposiciones reflejan elementos comunes recogidos en las recomendaciones de la IATA de 1981. En general, las recomendaciones citadas disponen que en caso de negación de embarque en un vuelo confirmado, el transportador deberá afrontar, como mínimo, los gastos emergentes de la estadía del pasajero, esto es, alojamiento, comida y comunicaciones, estableciéndose un límite de US\$ 400 en total para dicho resarcimiento.

Algunas regulaciones establecen como punto esencial el que se le haga saber al pasajero en forma previa, mediante un aviso, la posibilidad potencial del rechazo de su embarque, de modo que podrá desistir voluntariamente del transporte, abriendo la empresa la posibilidad de confeccionar la lista definitiva de los pasajeros que serán definitivamente transportados.

Naturalmente, se han previsto causales de exoneración de la responsabilidad cuando median circunstancias que no son imputables al transportador o cuando el hecho constituye alguna modalidad de la culpa de la víctima.

Las empresas aeronáuticas han puesto de relieve que el sistema del "*overbooking*" tiende a lograr el uso más eficiente de la aeronave y a preservar un régimen flexible de reservas que permita a pasajeros cancelarlas o cambiarlas sin aviso o penalidad previa. Un sistema más rígido -añaden-

produciría de inmediato controles más estrictos y por lo mismo, limitaciones en la latitud de sus atribuciones en materia de reservas. Por otra parte, la disminución de los factores de ocupación implicaría un incremento de la tarifa, lo que perjudicaría directamente al usuario. De este modo, se puede apreciar que el sistema está concebido para favorecer el desarrollo del transporte aéreo y tutelar el interés público, el que se beneficia con la prestación del servicio.

Considerando lo antes expuesto, se hace evidente que la sobreventa de pasajes no se agota en el mero incumplimiento contractual. Antes que eso, nos encontramos frente a un instrumento utilizado en el transporte regular que viene a proporcionar un equilibrio jurídico, equilibrio en que se han compensado adecuadamente los derechos de ambas partes, transportista y pasajero. La sobreventa aparece para los empresarios aeronáuticos como la respuesta razonable al *no show* o no presentación de un pasajero, lo que pone de relieve la presencia de un equilibrio por el que aparecen compensados los derechos y obligaciones de las partes involucradas. El pasajero y el transportador reciben en forma equitativa beneficios y perjuicios sin que se ponga de manifiesto los rasgos propios del contrato de adhesión que caracteriza este orden contractual.

En definitiva será el tribunal quien deberá ponderar, valorando las características que medien en este supuesto, valorando el caso a la luz de la situación jurídica concreta.

A nuestro juicio el rechazo de un pasajero sobrevendido generará una responsabilidad para la empresa, toda vez que la negativa en el embarque constituye una violación de la principal obligación del transportista, esto es, transportar al pasajero de un lugar a otro de acuerdo a los términos establecidos en el contrato, incluyendo la fecha estipulada.

No nos parece adecuada la respuesta que se ha dado en este sentido por las empresas, para compensar las molestias sufridas por los usuarios, ya que estas pueden no resarcir el daño evidentemente causado. En la actualidad como vimos al pasajero se le solventan los gastos de alojamiento, alimentación y similares. Pero qué pasaría por ej. Respecto de un pasajero que habiendo cancelado el importe del pasaje no puede embarcarse por que la empresa sobrevendió ese vuelo, teniendo este pasajero la necesidad de llegar al punto de destino en un determinado lapso de tiempo para cerrar un importante negocio, el cual debido al retraso sufrido no pudo concretar. En este caso se puede evidenciar que las soluciones dadas no son adecuadas para la totalidad de los casos, existiendo en nuestra legislación el principio de la reparación integral de los daños (art. 2329 cc.), debieran analizarse por las empresas y por nuestros tribunales una adecuada reparación en casos como los que se acaban de describir.

En este punto el profesor Sandoval propone la siguiente solución: “en caso que un pasajero no pueda abordar el avión por encontrarse su plaza ocupada producto del *overbooking*, puede confirmar su viaje en la siguiente salida de la aerolínea o de la aerolínea que le ofrezca el transportador. En este caso se producirá una situación de retardo, por lo que el pasajero tendrá derecho a las indemnizaciones que procedan por este concepto. Además, el transportador estará obligado a proveer de alojamiento al pasajero, amén de otras prestaciones que pudiera señalar el reglamento.

Si el pasajero no acepta esta solución, además del acuerdo directo con el transportador, puede solicitar la indemnización de perjuicios por el incumplimiento del transportador.

A su vez, si el pasajero no se presenta para ser transportado en el lugar y tiempo convenidos, puede revalidar su pasaje pagando la cantidad que señalen los reglamentos de la empresa.

Todas estas circunstancias deben ser tenidas en cuenta por el juez en el momento de conocer una acción de indemnización de perjuicios por alguna de las situaciones analizadas.

Si el transportador no ofrece facilidades para la revalidación del pasaje, hay un incumplimiento puro y simple”.<sup>89</sup>

Por último debe señalarse que nuestra legislación establece una solución a nivel reglamentario, específicamente el art. 13 No. 2 del Reglamento del Contrato de Transporte Aéreo de Pasajeros y Equipaje, disponen que el pasajero que habiendo confirmado su reserva se presentare en el lugar, día y hora fijados para iniciar el viaje y no fuere embarcado por el porteador, por sobreventa u otros motivos que no sean causales eximentes de responsabilidad, tiene derecho a ser indemnizado en un porcentaje del valor del pasaje, sin perjuicio que el transportador está obligado a dar cumplimiento al contrato<sup>90</sup>.

## **7.- RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR**

### **7.1- POR MUERTE O LESIONES**

#### **A-) REGLA GENERAL**

Para que proceda la Responsabilidad del transportador aéreo por muerte o lesiones a los pasajeros, debe haberse producido como presupuesto previo un accidente. Este es el elemento que genera la responsabilidad.

---

<sup>89</sup> Sandoval López, Ricardo, ob. Cit. Pág. 171.

<sup>90</sup> [www.dgac.cl](http://www.dgac.cl)

La regla general esta señalada en el art.142 del código aeronáutico el cual señala que en virtud del contrato de transporte, el transportador es obligado a indemnizar los daños ocasionados con motivo u ocasión del transporte, en la forma y dentro de los límites establecidos en este código.

Claramente se trata de una Responsabilidad Objetiva, ya que prescinde de los elementos clásicos de atribución de Responsabilidad como el dolo o la culpa, como se estudio en el capitulo cuarto.

### **B-) PERIODO QUE COMPRENDE LA RESPONSABILIDAD**

El inciso primero del art.143 del código aeronáutico señala que: “el transportador estará obligado a indemnizar la muerte o lesiones causadas a los pasajeros durante su permanencia abordo de la aeronave o durante la operación de embarque o desembarque”.

El espacio de tiempo durante el cual el transportador es responsable respecto de los pasajeros, está señalado en el inciso segundo del art.143 del mencionado cuerpo legal, señala que para estos efectos “la operación de embarque se extiende desde que el pasajero, bajo las instrucciones del transportador, ingresan a la plataforma de estacionamiento de aeronaves y hasta que aborda la aeronave; y la operación de desembarque se produce desde que el pasajero, del mismo modo, abandona la aeronave y sale de la plataforma de estacionamiento de aeronaves”.

Es esta la época que la ley pone al pasajero bajo la responsabilidad exclusiva del transportador. Como se puede observar el legislador establece un criterio de unidad temporal.

Fuera de esta extensión<sup>91</sup>, la responsabilidad se rige por las disposiciones de los restantes modos de transporte y por el derecho común, por aplicación del art 6° del C.A.

### **C-) LIMITES DE RESPONSABILIDAD**

Una las características de la responsabilidad aeronáutica en general y que la asimila a la responsabilidad establecida para el Derecho Marítimo, es el carácter de ser limitada. El que se refiere al negocio aéreo regulado en el art.144 del código aeronáutico, señala que la indemnización estará limitada a una suma que no exceda de 4000 unidades de fomento por muerte o lesiones de cada pasajero. Es decir sea cual fuere la magnitud del daño causado la ley pone un techo hasta donde pueden llegar los montos de dichas indemnizaciones. La razón de esto es debido a que el transporte aéreo es una actividad esencialmente riesgosa en su desarrollo e implementación por lo cual el establecer una responsabilidad ilimitada desincentivaría dicha actividad ya que pocos tomarían el riesgo de emprender una empresa de este tipo con tales condiciones.

Nos resulta curioso que esta disposición no haga una diferencia respecto a la muerte o a la lesiones, asimilándolas al mismo régimen de responsabilidad. A nuestro entender la ley debería hacer una ligera distinción entre ambos acontecimientos, estableciendo quizás un monto más alto para los casos de Muerte, partiendo de las actuales 4000 unidades de fomento, para arriba.

### **D-) EXENCIÓN AL LÍMITE DE RESPONSABILIDAD**

Sin embargo de lo dicho anteriormente y debiendo el legislador respetar la autonomía de la voluntad, en orden a que las partes estipulen una suma superior a la señalada por la ley como límite de responsabilidad, esto se

---

<sup>91</sup> [www.dgac.cl](http://www.dgac.cl)

encuentra reconocido en el inciso segundo del art.144. Sin embargo esta es una autonomía limitada, ya que las partes no pueden convenir una suma inferior a la establecida por la ley, lo cual es un reflejo del carácter imperativo de dicha responsabilidad.

## **E-) EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD**

El art. 146 del código aeronáutico establece los casos en que el transportador no será responsable de los daños producidos al pasajero durante el transporte. Por sus características, éstas causales debe entenderse que son taxativas.

### **1.-) *Si el daño producido se debe al estado de salud del pasajero.***

Es evidente que en este caso, el daño no proviene de la actividad del transportador, sino de la condición personal del pasajero, el cual sufre los daños durante el transporte no como consecuencia del transporte realizado sino como consecuencia de su estado de salud como podría ser el caso en que la persona sufriese un infarto durante un viaje, pero éste se debe a un accidente vascular el cual padecía con anterioridad a la iniciación del viaje.

### **2.-) *Si la víctima del daño fue quien lo causó o contribuyó a causarlo.***

Nuevamente aquí el legislador se pone en el caso en que la causa del daño no proviene de un hecho del transportador, sino de la actividad del propio pasajero, el cual en forma directa causó, o contribuyó a causar la muerte o lesiones tanto de sí mismo o de otro pasajero

### **3.-) *Si el daño es consecuencia de un delito del que no sea autor un tripulante o dependiente del transportador o explotador.***

Evidentemente la ley no puede hacer responsable al transportador del hecho realizado como consecuencia de un delito provocado por alguien distinto a la tripulación, por muy objetiva que sea la responsabilidad del transportador ésta no puede llegar absurdo de responder de casos tan extremos como los mencionados, como podría ser ej. de que producto de un secuestro que sufre la

aeronave por un grupo de personas extrañas a la tripulación, con el fin de obtener un determinado objetivo político, se produzca un accidente, en este caso, de responder la empresa de transporte llevaría al absurdo.

Si no existiese esta última exención, de haber ocurrido los acontecimientos del día 11 de Septiembre de 2001, en Chile las respectivas empresas aéreas deberían haber respondido civilmente de las muertes y daños, por más absurdo que parezca.

## **7.2- POR RETARDO EN LA EJECUCIÓN**

### **A-) REGLA GENERAL**

La regla general está señalada en los Arts.142, 143 y 147 del código aeronáutico. Respecto al periodo que comprende la responsabilidad del transportador por el retardo en la ejecución del transporte aéreo de pasajeros, equipajes y mercaderías, es el mismo espacio de tiempo que en el caso de muerte o lesiones ya analizado art. 143 C.A.

Por retardo se puede entender “la ejecución o cumplimiento tardío de la obligación de conducir pasajeros entre los puntos o lugares convenidos y que genera responsabilidad cuando causa un perjuicio<sup>92</sup>”.

### **B-) LIMITES DE RESPONSABILIDAD**

Nuevamente la ley pone un límite o techo a los montos que deben pagarse por parte del transportador. El art.147 del código aeronáutico establece que la indemnización por retardo en la ejecución del transporte de pasajeros, no exceda de 250 unidades de fomento por cada uno de ellos.

Los criterios por los que se establece este límite son los mismos que vimos anteriormente, que dicen relación con los riesgos o factores a que está

---

<sup>92</sup> Barroilhet, Claudio y Días, Alejandro, ob. Cit. Pág. 442.

industria esta propensa, lo que va generando demoras tanto en los puertos aéreos de salida y de destino.

### **C-) EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD**

No obstante lo dicho anteriormente, la ley pone un caso en el cual esta indemnización de carácter objetivo no procede a en el caso en el que el transportador probaré que adoptó las medidas necesarias para evitar el hecho causante del retardo, o que le fue imposible adoptarlas. Como en este caso el onus probandi o peso de la prueba queda a cargo, o recae en el transportador, ya que esta posibilidad es un beneficio para este último, el cual si desea hacer uso del mismo deberá acreditarlo por todos los medios que establece la ley, ya que se trata de probar un hecho art. 147 inc 2°.

Como se puede observar aquí se rompe el esquema de nuestro legislador de la responsabilidad objetiva, estableciendo la posibilidad al transportador de la prueba de la debida diligencia, lo cual es propio de la responsabilidad subjetiva.

### **CONCLUSIONES**

A través de la investigación, y de la redacción de la memoria, advertimos ciertas falencias en la legislación actual, que podrían ser corregidas con simples formulas, a saber.

1. A nuestro parecer, el contrato de transporte aéreo debiera ser regulado por el legislador como un Acto de Comercio, tipificándolo en el articulo tercero del código de comercio, como ya lo son el transporte terrestre y el marítimo. Todo ello para aplicarle la normativa jurídica propia de tales actos como la legislación de fondo, la prueba de los actos, la tributación de estos, etc.

2. El derecho de transporte en sus diversas vías, terrestre, aéreo, marítimo, presenta conceptos y principios propios que las diferencias del derecho común, y le dan una cierta autonomía al derecho del transporte. Esto debiera consagrarse en nuestra legislación a través de un Código del Derecho de Transporte, regulando aspectos como efectos, responsabilidad, sujetos, procedimiento, etc, de una manera uniforme.
3. También, nuestro legislador debiera incorporar en el Código Aeronáutico, un título dedicado a los seguros aéreos, los cuales si se contemplaban en el proyecto de código aeronáutico, lo cual no obstante ello, no quedó en el texto definitivo.
4. Debiera darse una respuesta en el Código aeronáutico a la problemática del *overbooking*, que diera una efectiva protección a los usuarios de este medio de transporte, estableciendo límites de responsabilidad.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- 1) AMBROSINI, ANTONIO, “INSTITUCIONES DEL DERECHO DE AVIACIÓN”, Depalma. Buenos Aires, 1949.
- 2) APUNTES DE CLASES, Derecho Civil III, Profesor Álvaro Quintanilla Pérez, año 2004, Universidad de Valparaíso.
- 3) APUNTES DE CLASES, Derecho Comercial I, Profesor Luis Felipe Pierout, año 2004, Universidad de Valparaíso.

- 4) APUNTES DE CLASES, Derecho Comercial II, Profesor Julio Reyes, año 2005, Universidad de Valparaíso
- 5) APUNTES DE CLASES, Derecho Marítimo, Profesores Leslie Tomasello Hart y Leslie Tomasello Weitz, año 2005, Universidad de Valparaíso.
- 6) BARROILHET, CLAUDIO Y DÍAS, ALEJANDRO, “DERECHO DEL TRANSPORTE”, Editorial Libromar 2004.
- 7) BAUZÁ, ÁLVARO, “CARACTERES GENERALES DEL DERECHO AERONÁUTICO”, Editorial Martin Bianchi. Montevideo, 1955.
- 8) EYZAGUIRRE ECHEVERRÍA, RAFAEL, “CONTRATO DE TRANSPORTE Y NOCIONES DE DERECHO MARÍTIMO Y AÉREO”, Editorial Jurídica, 1980.
- 9) GAY DE MONTELLA, RAFAEL, “PRINCIPIOS DE DERECHO AERONÁUTICO”, Depalma. Buenos Aires, 1950.
- 10) GILDEMEISTER, ALFREDO, “ELEMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO”, Universidad del Pacífico, Lima 1984.
- 11) HAMILTON, EDUARDO, “MANUAL DE DERECHO AÉREO”, Editorial Jurídica de Chile, 1960.
- 12) INFORME DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE AERONAVEGACIÓN COMERCIAL (ANACO), Santiago 20 de Junio de 1988, Biblioteca del Congreso Nacional.
- 13) INFORME DE LA COMISIÓN CONJUNTA ENCARGADA DEL ESTUDIO DEL PROYECTO DE CÓDIGO AERONÁUTICO, Boletín, Santiago 8 de Abril de 1988, Biblioteca del Congreso Nacional.

- 14) INFORME DEL MINISTERIO DE JUSTICIA, Santiago 17 de Noviembre de 1986, Biblioteca del Congreso Nacional.
- 15) LENA, JUAN, “COMPENDIO DE DERECHO AERONÁUTICO”, Editorial Bibliografía Argentina, Buenos Aires, 1959.
- 16) LÓPEZ SANTA MARIA, JORGE, “LOS CONTRATOS PARTE GENERAL”, Editorial Jurídica de Chile, Tomo I, Segunda Edición, Santiago, 1998.
- 17) SANDOVAL LÓPEZ, RICARDO, “MANUAL DE DERECHO COMERCIAL”, Editorial Jurídica de Chile, Tomo III, Vol. I, Quinta Edición Santiago 2001.
- 18) SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL, Santiago 27 de Diciembre de 1989, Biblioteca del Congreso Nacional.
- 19) TAPIA SALINAS, LUIS, “CURSO DE DERECHO AERONÁUTICO”, Editorial Bosh, Barcelona, 1944.
- 20) TOMASELLO WEITZ, LESLIE, “LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO MARÍTIMO”, Editorial Jurídica ConoSur Ltda..
- 21) VIDELA ESCALADA, FEDERICO, “MANUAL DE DERECHO AÉREO”, Buenos Aires, 1979.