

LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL EN LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL VENEZOLANA

Ramón Antonio Castro Cortez¹

A Emiliana

Resumen: El artículo consiste en algunas anotaciones sobre los diferentes supuestos de hecho que pueden dar lugar a la responsabilidad extracontractual aeronáutica según la legislación venezolana, incorporando el estudio de casos acontecidos en el país.

Palabras clave: Responsabilidad extracontractual – Responsabilidad aeronáutica – Abordaje

SUMARIO. Introducción. I. La responsabilidad civil extracontractual. **II.** La responsabilidad civil extracontractual en aviación y sus supuestos. **1.** Los daños a terceros superficiarios. **2.** Los daños por abordaje aéreo. **3.** Los daños causados en el marco del contrato de transporte aéreo pero con dolo o culpa. **III.** Seguros y responsabilidad civil en aviación. **IV.** Casuística y discusión sobre la normativa aplicable. **1.** El caso VIASA 742. **2.** El caso MAS AIR – TRANSCARGA. **3.** El caso SANTA BÁRBARA 518. **Conclusiones**

INTRODUCCIÓN

En noviembre de 2014, participamos en el Curso Internacional de Derecho Aeronáutico organizado por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) donde tuvimos la fortuna de discutir sobre diversos temas de la especialidad de la mano de los destacados profesores Mario Folchi, Ángela Marina Donato, Emilio Romualdi y Horacio Knobel.

En aquella oportunidad alternamos con distinguidos colegas estudiosos de este campo provenientes de Bolivia, Colombia, Costa Rica, Ecuador, España, Perú y Venezuela, lo que aumentó todavía más el nivel de las discusiones convirtiéndose en un interesante laboratorio de Derecho comparado.

El curso en cuestión se desarrolló en Buenos Aires, República Argentina. Habiendo finalizado nuestros estudios y encontrándonos a bordo de un taxi, en medio de la emblemática avenida 9 de julio de esa ciudad, junto a nuestros

¹ Abogado egresado de la Universidad Católica Andrés Bello y profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEF – Universidad Monteávila.

apreciados colegas Roberto Hung Cavalieri y Antonio Silva Aranguren surgió la idea de organizar un diplomado en Derecho Aeronáutico vista su escasa divulgación en Venezuela.

Antonio, con gran disciplina, se puso manos a la obra junto a la Universidad Monteávila llevando el proyecto a feliz término en 2016, con su primera edición, y en el que hemos tenido el honor de formar parte del cuerpo docente. Este estudio recoge algunos de los temas de los que somos responsables en el diplomado y tiene por único fin contribuir a la discusión en tan importante materia.

I. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

La doctrina más autorizada² ha señalado que la responsabilidad civil extracontractual “es la obligación de reparar un daño proveniente del incumplimiento culposo de una conducta o deber jurídico preexistente (...) y ocurre cuando el agente causa un daño a la víctima mediante la comisión de un hecho ilícito”.

En atención a las características propias de la responsabilidad civil ordinaria, es menester señalar que: i) se trata de una responsabilidad subjetiva³, en consecuencia será necesario probar la culpa del agente o causante del daño; ii) se responde de todo daño ya sea este patrimonial (daño emergente y lucro cesante) o moral y iii) los daños deben ser consecuencia directa e inmediata del evento, por lo que se excluye el daño indirecto.

Entre nosotros, la norma fundamental correspondiente a la responsabilidad civil extracontractual se encuentra recogida en el artículo 1185 del Código Civil⁴ que establece: “El que con intención, o por negligencia, o por imprudencia ha causado un daño a otro, está obligado a repararlo”.

No obstante lo anterior, si bien la disposición aludida constituye el principio general aplicable en las diferentes ramas del derecho, ella puede presentar algunas peculiaridades y debe ser estudiada en el contexto de la materia específica que corresponda: la aviación civil en nuestro caso y la ley que le sea aplicable.

² Eloy Maduro Luyando: *Curso de Obligaciones*. 7ma edición. Universidad Católica Andrés Bello. Caracas, 1989, p. 136.

³ Solo excepcionalmente será una responsabilidad objetiva en los casos de las llamadas responsabilidades especiales; es decir, en el de las responsabilidades por hecho ajeno y por cosas ex artículos 1190 y siguientes del Código Civil.

⁴ Código Civil. *Gaceta Oficial* No. 3456, julio 26, 1982.

II. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL EN AVIACIÓN

Vista la complejidad que presenta el uso de aeronaves, tanto por el medio físico por el que predominantemente se desplazan como por sus particularidades técnicas, y tomando en cuenta la posibilidad de afectación de terceros en el contexto de las operaciones aéreas es que surge la llamada responsabilidad civil en aviación o responsabilidad aeronáutica, la cual se encuentra regulada en Venezuela por la normativa especial aplicable a la materia; esto es, la contenida en la Ley de Aeronáutica Civil (LAC)⁵.

Primeramente, resulta vital recordar que el artículo 1 indica que la LAC regula las actividades del transporte aéreo, la navegación aérea y otras relativas al empleo de aeronaves civiles donde ejerza jurisdicción la República; mientras que el artículo 2 estipula que están sometidos al ordenamiento jurídico venezolano: i) toda aeronave civil que se encuentre en el territorio de Venezuela o vuele su espacio aéreo, su tripulación, pasajeros y demás efectos transportados en ella; ii) los hechos que ocurran a bordo de aeronaves civiles venezolanas cuando vuelen fuera del espacio aéreo de la República; iii) los hechos cometidos a bordo de aeronaves civiles, independientemente de su nacionalidad, cuando ocurran en el espacio aéreo extranjero y produzcan efectos en territorio de Venezuela o se pretenda que lo tengan en éste y iv) los hechos ocurridos en aeronaves civiles extranjeras que vuelen en el espacio aéreo venezolano.

Asimismo, la LAC preceptúa en su artículo 16 que “aeronave es toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apta para transportar personas o cosas”⁶.

Por otra parte, es importante enfatizar con Belisario⁷ que esta responsabilidad aeronáutica es la obligación que tiene el explotador de aeronaves de indemnizar los daños y perjuicios resultantes de la utilización de una aeronave siempre que la misma esté siendo efectivamente empleada en la práctica de la navegación aérea; en consecuencia, si sobreviniere un evento dañoso originado por una aeronave que no se encuentre en el curso de

⁵ Ley de Aeronáutica Civil. *Gaceta Oficial* No. 39140, marzo 17, 2009.

⁶ Esta definición impide, por ejemplo, que los aerodeslizadores sean conceptuados como aeronaves por cuanto aquellos se sustentan por las reacciones del aire contra la superficie terrestre.

⁷ Freddy Belisario: *Derecho del Transporte Aéreo*. Universidad Marítima del Caribe. Catia La Mar, 2008, p. 189.

operaciones aéreas la responsabilidad es de Derecho común y deberá tratarse según las normas del Código Civil.

El principio general es que el propietario de la aeronave es su explotador salvo que haya cedido tal carácter a un tercero mediante un contrato debidamente inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional. En tal sentido, la LAC en el último aparte de su artículo 30 señala que el explotador es “la persona que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando la conducción técnica y la dirección de la tripulación, que figura inscrita como tal, en el Registro Aeronáutico Nacional, conforme con lo dispuesto en el ordenamiento jurídico”.

Es oportuno agregar también que por tratarse aquí de la cara extracontractual de la responsabilidad aeronáutica, la misma está centrada en un daño que no deriva de contrato o que, existiendo este, lo ocurrido pueda subsumirse o tratarse como si no hubiese existido dicho contrato.

Conviene entonces, como consecuencia de lo antes dicho, referirnos a los diversos supuestos en los que puede configurarse la responsabilidad extracontractual en aviación, como veremos de seguidas:

1. Los daños a terceros superficiarios

Consisten en los daños que pueda generar una aeronave a terceros que se encuentren en la superficie; por cierto que por superficie no solo debe entenderse la terrestre pues también debe incluirse la acuática.

Como se desprende de lo anterior, estos daños pueden ser causados no solo porque una aeronave en el curso de sus operaciones se precipite a la superficie sino también por las personas u objetos que eventualmente puedan ser expelidos desde dicha aeronave.

El encabezamiento del artículo 108 de la LAC es la norma rectora en esta materia y a la letra reza:

El explotador de aeronaves civiles será responsable por los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie con motivo de la operación de aeronaves o como consecuencia de una persona o cosa desprendidos o lanzados de la misma. Se entiende por operación de una aeronave todo movimiento realizado por ésta bajo la acción directa de sus propios medios de propulsión o sustentación.

Comencemos por el análisis de esto último. Según se dijo más arriba, para que se configure este tipo de responsabilidad es necesario que los daños se produzcan en el marco de la operación de una aeronave y, en este sentido, la LAC define lo que por tal debe entenderse; no obstante, en relación con ello,

cabría preguntarse si éste régimen especial de responsabilidad aeronáutica sería aplicable si ocurriese un evento durante el curso de las maniobras de remolque (*push-back*) de la aeronave que generara un daño a un tercero superficario, a lo que respondemos negativamente pues en ese decurso la aeronave no se encuentra en operación al no estarse moviendo por efecto de sus medios de propulsión o sustentación sino por los del remolcador (*paymover*).

El artículo bajo examen, por otra parte, deja implícito que su aplicabilidad se restringe a aeronaves civiles, las cuales por argumento a contrario del artículo 17 de la LAC son todas aquellas con un uso distinto al militar, de policía o de aduana, mismas que en general son llamadas aeronaves de Estado. Esta afirmación encuentra además respaldo en el artículo 1, ya mencionado, donde expresamente se señala que la LAC está dirigida a regular a aeronaves civiles y que solo se le aplicará a aeronaves del Estado cuando una norma expresamente así lo establezca, lo que no es el caso del artículo 108 aquí revisado.

Además, de la primera parte del texto del artículo 108 surgen varios aspectos interesantes, siendo el primero de ellos que aun estando en el contexto de una responsabilidad extracontractual, dicha responsabilidad no es subjetiva, como es usual, sino objetiva y recae en el explotador de la aeronave y se configura por el hecho de la ocurrencia del daño sin que sean necesarias imputaciones de culpa ni probanzas al respecto. Por otra parte, es claro también y esto sí es típico de la responsabilidad extracontractual del Derecho común, más no de la responsabilidad aeronáutica, que se trata de una responsabilidad ilimitada, por lo tanto el explotador deberá responder por la totalidad del daño con sus bienes habidos y por haber.

Naturalmente, como es de principio, el explotador puede eximirse de responsabilidad con los alegatos y probanzas de causa extraña no imputable; es decir, caso fortuito, hecho de la víctima o hecho de un tercero. Respecto a esta última posibilidad, el primer aparte del artículo 108 señala: “La persona que opera una aeronave sin el consentimiento del explotador, será responsable de los daños causados a terceros en la superficie” pero para ello, según el último aparte de dicho artículo, el explotador debe acreditar que tomó todas las previsiones necesarias para evitar tal cuestión porque, de no ser así, será responsable solidariamente de los daños causados a terceros junto al que haya operado la aeronave sin su consentimiento, motivo por el cual en este último caso la víctima o víctimas del daño pueden, a su elección, ir contra el explotador por la indemnización total del daño efectivamente sufrido sin perjuicio de que posteriormente el explotador pueda repetir del tercero que hizo la operación no consentida de la aeronave.

El artículo 109 de la LAC establece que la acción para exigir las indemnizaciones por daños a terceros en la superficie se prescribe en un lapso de tres años, los cuales se cuentan desde el día en que haya ocurrido el daño.

2. Los daños por abordaje aéreo

El legislador venezolano define el abordaje aéreo en el artículo 110 que es largo y de cierta complejidad como la materia que es objeto de regulación, con lo cual consideramos conveniente hacer su análisis de manera gradual.

Así, la disposición estudiada comienza definiendo lo que debe entenderse por abordaje aéreo cuando señala que “es toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en movimiento”. El legislador no aporta ningún comentario sobre las implicaciones de la voz colisión, por lo que diremos que se trata del contacto material violento entre dos o más aeronaves en movimiento. La situación es otra con respecto al término interferencia pues el último aparte del artículo examinado estatuye que hay interferencia “cuando se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas, por otra aeronave en movimiento, sin que exista verdadera colisión”.

En consecuencia, a pesar de que en ambos casos hay abordaje aéreo, lo que distingue a la colisión de la interferencia es la presencia o no de contacto material entre dos o más aeronaves en movimiento. Aun cuando, de acuerdo a la legislación venezolana, no existe un tratamiento diferenciado para uno u otro supuesto, aportamos un par de ejemplos a título ilustrativo: una ocurrencia que involucre el choque de dos aeronaves en pleno vuelo es una colisión; en tanto que, un evento en donde la estela turbulenta o vórtice de una aeronave genere daños físicos o materiales a otra aeronave en movimiento constituye una interferencia.

El artículo 110 contiene otras precisiones que es importante revisar, ya que establece cuándo una aeronave está en movimiento en tres numerales que, de suyo, no son concurrentes sino alternativos, a saber: 1. Cuando se encuentren en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasajeros o carga a bordo. 2. Cuando se desplaza en la superficie con su propia fuerza motriz. 3. Cuando se haya en vuelo.

Sobre lo inmediatamente anterior caben los siguientes comentarios. Respecto del numeral 1, para que se reputa que la aeronave se encuentra en movimiento será necesario que sus servicios o equipos estén efectivamente en funcionamiento y además será imprescindible que la tripulación ya se encuentre a bordo de la aeronave bien con los pasajeros o, alternativamente, con la carga a bordo.

En cuanto al numeral 2, huelga decir que el desplazamiento en superficie debe estarse produciendo por efecto de la propia fuerza motriz de la aeronave, lo que descarta por ejemplo que pueda considerarse que la aeronave esté en movimiento cuando la misma esté siendo remolcada.

Por lo que toca al numeral 3, la disposición aquí estudiada contiene una mención en su primer aparte que precisa que una aeronave se encuentra en vuelo “desde el momento en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje”; todo lo cual, parece evidenciar que en el carreteo⁸; es decir, durante el desplazamiento de la aeronave por la pista de rodaje del aeropuerto antes de despegar o después que ha ocurrido el aterrizaje, dicha aeronave no se haya en vuelo para los efectos de la LAC.

En suma, de no configurarse, en cada caso, alguna de las tres situaciones descritas anteriormente, las aeronaves no estarían en movimiento, lo que descartaría la posibilidad de encontrarse ante un abordaje aéreo en los términos concebidos en la LAC.

Por otra parte, el artículo 111 si bien se refiere a la ocurrencia de daños sufridos por terceros en la superficie, de lo que tratamos en el apartado anterior, tiene cabida aquí pues se trata del caso específico de que dichos daños han sido a consecuencia de un abordaje aéreo y, en tal evento, el legislador determina que los explotadores de cada una de las aeronaves involucradas en el abordaje deberán responder solidariamente en relación a las indemnizaciones que correspondan, por lo que los afectados podrán someter sus reclamos contra una de ellas que quedará obligada por la totalidad pero, por supuesto, conservando la posibilidad de repetir de los demás explotadores de las aeronaves involucradas en el abordaje.

Aunque no lo dice expresamente la norma rectora en la materia (artículo 110 de la LAC), la responsabilidad por la indemnización de daños y perjuicios ocasionados por el abordaje debe atribuirse al explotador de la aeronave que causó el abordaje (abordaje culpable) en beneficio de la aeronave inocente pues ello se desprende del artículo 116 de la LAC que ordena a los explotadores de aeronaves civiles a obtener coberturas por el riesgo de abordaje, lo cual no tendría sentido si quien tuviese la responsabilidad fuese un sujeto distinto a dicho explotador de aeronaves .

En otras ocasiones, el abordaje puede darse por razones de fuerza mayor (abordaje fortuito) o incluso puede resultar complejo determinar cuál de las aeronaves es la culpable del abordaje (abordaje dudoso), casos estos en los

⁸ También se le conoce como rodaje aunque en Venezuela lo usual es que se use la expresión “taxeo” -que es una castellanización de la voz inglesa “taxing”- para referirse a esta fase de la operación de una aeronave.

que el daño debe asumirlo quien lo haya sufrido sin poder obtener indemnización alguna del otro.

Las nociones precedentes sobre los tipos de abordaje provienen del Tratado de Derecho Internacional Privado o Código Bustamante⁹ en sus artículos 289 y siguientes que, desde luego, no entraremos a detallar aquí por cuanto su revisión desbordaría el alcance del presente trabajo que está acotado por las disposiciones de la LAC.

El artículo 112 establece el lapso de prescripción correspondiente a las acciones para exigir las indemnizaciones a que haya lugar por abordaje aéreo y lo fija en tres años contados desde el día en que ocurrió el evento dañoso.

3. Los daños en el marco del contrato de transporte aéreo pero con dolo o culpa

Este último supuesto lo hemos incluido aquí en virtud que, si bien se trata de daños generados en el marco del contrato de transporte aéreo¹⁰ y por tanto sujetos al principio de limitación de responsabilidad consagrado en el artículo 100 de la LAC, los mismos se generan por dolo o culpa del explotador del servicio de transporte aéreo, de sus directivos o cualquier persona que tome decisiones por ellas, de sus dependientes o empleados y traen como consecuencia, según el artículo 106, la pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad, por lo que el tema deberá tramitarse según el principio de integralidad de la reparación propio del mundo de la responsabilidad extracontractual analizado en el presente estudio, quedando la víctima habilitada para reclamar todo daño material (daño emergente y lucro cesante) así como también el daño moral, de ser el caso, ello de conformidad con los artículos 1273 y 1196 del Código Civil. Además, el explotador del servicio de transporte aéreo deberá responder con todos sus bienes habidos y por haber.

Igualmente, debe tenerse en cuenta el artículo 115, que complementa al 106 arriba señalado, al establecer que el poseedor de un certificado de explotador de servicios de transporte aéreo o trabajo aéreo¹¹, responderá por sus actos y omisiones ante la Autoridad Aeronáutica, los usuarios y terceros, siendo igualmente responsable por los actos y omisiones tanto de sus

⁹ Tratado de Derecho Internacional Privado. *Gaceta Oficial*, abril 9, 1932.

¹⁰ Puede definirse como el acuerdo entre un transportista aéreo que se obliga a trasladar en una aeronave a pasajeros, correo y carga desde su origen hasta su destino a cambio del pago de una suma de dinero.

¹¹ El artículo 77 indica que “trabajo aéreo es todo servicio especializado distinto al transporte aéreo comercial efectuado mediante la utilización de aeronaves, puede ser remunerado o gratuito y requiere del certificado emitido conforme a las normas técnicas”.

dependientes cuando actúen en el ejercicio de sus funciones como de aquellos terceros con los que hubiese contratado la prestación de un servicio.

Es importante recalcar que, específicamente en las normas antes aludidas, la LAC califica como responsable al explotador de servicios de transporte aéreo y no al explotador de aeronaves civiles, figuras éstas que, al menos de acuerdo al texto legal examinado, son distintas por cuanto la primera de ellas aparece referida de manera indirecta en el artículo 66 al estatuirse que –para que se le otorgue el certificado correspondiente– debe tratarse de una empresa que cuente con la aptitud y competencia para realizar operaciones de transporte aéreo con la idoneidad económica, capacidad técnica y legal así como con las garantías para afrontar las responsabilidades derivadas de la prestación del servicio. Solo agregaremos nosotros que visto que el legislador usa el término empresa, pareciera entonces que solo las personas jurídicas son susceptibles de ser explotadores del servicio de transporte aéreo, aunque ello colide con lo expresado en el artículo 8 *ejusdem* que se contrae a la posibilidad de que los servicios aeronáuticos puedan ser prestados también por personas naturales.

En contraste, reiteramos que el explotador de aeronaves civiles es, según el último aparte del artículo 30 de la LAC, “la persona que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando la conducción técnica y la dirección de la tripulación, que figura inscrita como tal, en el Registro Aeronáutico Nacional (...)”. Claramente, en este caso, el legislador emplea el término persona de donde se deriva que bien puede tratarse de personas naturales o jurídicas, ya que donde no distingue el legislador, tampoco debe hacerlo el intérprete.

Baste, por último, precisar en este apartado que del primer aparte del referido artículo 30 de la LAC se desprende que el propietario de la aeronave es su explotador salvo que haya transferido dicha condición por cualquier título, lo que invariablemente comporta que: i) haya un contrato al respecto debidamente inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional y ii) el propietario queda liberado de responsabilidad incluyendo la relativa a indemnizar en caso de ocurrencia de daños, por cuanto el explotador pasa a ser el obligado ante tales eventualidades.

III. SEGUROS Y RESPONSABILIDAD CIVIL EN AVIACIÓN

Como fue mencionado incidentalmente más arriba, el artículo 116 de la LAC establece la obligación para los explotadores de aeronaves de obtener las correspondientes coberturas de seguro para los riesgos involucrados en la aviación y entre las que menciona expresamente, como es lógico, aquellas

destinadas a amparar los daños a terceros superficiarios así como los vinculados o producidos por abordaje.

IV. CASUÍSTICA Y DISCUSIÓN SOBRE LA NORMATIVA APLICABLE

Hemos tomado tres casos ocurridos en Venezuela para describir las circunstancias en que se produjeron y luego plantear brevemente una discusión jurídica sobre la aplicabilidad de la normativa en vigor. Dejamos claro que algunos de los casos se producen en épocas anteriores a la vigencia de la LAC actual pero insistimos en que el ejercicio aquí planteado consiste en recordar los hechos, subsumirlos en la legislación vigente y generar un análisis para mejor comprensión de los diferentes supuestos de responsabilidad civil estudiados anteriormente.

1. El caso VIASA 742

El 16 de marzo de 1969, una aeronave fabricada por la hoy desaparecida McDonnell Douglas, modelo DC-9, serie 32, con siglas YV-C-AVD, con librea de Venezolana Internacional de Aviación S.A. (VIASA) y operada por Aerovías Venezolanas S.A. (AVENSA), con destino a Miami (vuelo 742), se dispone a despegar desde la cabecera de la pista correspondiente (22R-04L) del también desaparecido aeropuerto Grano de Oro en la ciudad de Maracaibo, en el estado Zulia. La aeronave inicia el recorrido de despegue sin lograr elevarse lo suficiente, con lo que apenas puede trasponer la cerca perimetral del aeropuerto, golpeando poco después con una de sus turbinas un poste de alumbrado público, tras lo cual la aeronave, ya comprometida, se encuentra en su precario vuelo con un segundo poste con reflectores de iluminación de una cancha deportiva que le rompe uno de los tanques de combustible y finalmente vuelve a impactar con otro poste de energía eléctrica que literalmente le arranca uno de los planos, precipitándose a tierra en llamas e incluso, durante su caída, una de sus turbinas se desprende y sale proyectada, cayendo desperdigadamente el fuselaje, el ala y la turbina mencionada sobre zona poblada del barrio Ziruma y urbanización La Trinidad de esa ciudad con un lamentable saldo de 155 personas muertas¹², de las cuales 84 se encontraban a bordo y 71 eran terceros en superficie, a los

¹² En su momento fue el accidente más mortífero de la historia de la aviación mundial y permaneció como el más letal en Venezuela hasta el 16 de agosto de 2005 con la ocurrencia del terrible accidente del vuelo 708 de la aerolínea West Caribbean Airways en el que fallecieron 160 personas al caer en un predio agrícola en Machiques, estado Zulia.

que deben sumarse unos 100 heridos también en tierra más una importante cantidad de viviendas dañadas¹³.

Concentrémonos entonces a efectos de nuestra discusión jurídica en los daños sufridos por terceros superficiarios, dentro de los que podemos identificar daños físicos consistentes en personas fallecidas y lesionadas, así como daños materiales en relación a las viviendas y otros bienes que resultaron afectados o destruidos.

En este sentido, asumiendo que el accidente hubiese ocurrido en fecha reciente y bajo la égida de la LAC actual, resultaría plenamente aplicable el artículo 108 previamente desarrollado, por lo que los terceros superficiarios tendrían una acción muy clara en contra del explotador de la aeronave siniestrada por los daños que ésta, como tal, haya causado a las personas o cosas sobre la superficie así como los ocasionados por las cosas desprendidas de la misma (la turbina y el plano, en el caso estudiado). No hay ni que decir, por otra parte, que en el caso aquí examinado la aeronave se encontraba en operación, que es uno de los extremos de la norma, ya que la misma estaba “en movimiento realizado por la acción directa de sus propios medios de propulsión o sustentación” para decirlo con las mismas palabras del legislador.

Algo más complicada resulta la tarea de determinar quién era el explotador de esa aeronave; no obstante, tenemos noticia¹⁴ de que dicha aeronave, aun cuando propiedad de AVENSA, había sido arrendada a VIASA a través de un arrendamiento húmedo (*wet lease*), por lo que, a pesar de tener librea y distintivos de VIASA, era AVENSA quien hacía la operación técnica y dirigía la tripulación de la aeronave al punto que su comandante era quien fungía, en ese momento, como jefe de operaciones de la aerolínea AVENSA; motivo por el cual, parecería sostenible que, en aplicación del artículo 108 en concordancia con el artículo 30 ya estudiados, sea la última de las empresas mencionadas contra quien debía proponerse la acción; sin embargo, el artículo 31 señala que por virtud del contrato de arrendamiento de aeronave se transfiere del arrendador (AVENSA) al arrendatario (VIASA) el carácter o condición de explotador sin importar que dicho arrendamiento haya sido con tripulación (*wet lease*) o sin ella (*dry lease*) y, en consecuencia, es VIASA quien debía responder por los graves daños y perjuicios ocasionados con motivo del accidente.

¹³ https://es.wikipedia.org/wiki/Vuelo_742_de_Viasa Acceso 12 de diciembre de 2016.

¹⁴ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=875080&page=26> Acceso 14 de diciembre de 2016.

2. El caso MAS AIR – TRANSCARGA

El 6 de junio de 2012, en el aeropuerto internacional Simón Bolívar -aeropuerto que sirve a la ciudad de Caracas- se encontraba en rampa una aeronave Airbus A300 de la empresa TRANSCARGA haciendo operaciones de estiba, en tanto que otra aeronave Boeing 767-300 de la aerolínea MAS AIR, que ya las había finalizado y que se encontraba aparcada paralela a la primera, emprendió el carreteo para dirigirse a la pista (09-27) para su despegue cuando, en plena maniobra de salida de la rampa, impactó con su dispositivo de punta alar (*winglet*) a uno de los estabilizadores horizontales de la aeronave de TRANSCARGA causándole importantes daños a ésta.

El punto a analizar aquí es si estamos en presencia de un abordaje aéreo de acuerdo a las previsiones de la LAC, a lo cual, en principio, podemos responder negativamente por cuanto, como comentásemos más arriba, el legislador exige para que exista un abordaje que el evento se produzca entre dos o más aeronaves en movimiento, según la definición contenida en el artículo 110 de la LAC, lo que no es el caso en el siniestro previamente descrito porque al menos la aeronave de TRANSCARGA no estaba en movimiento por cuanto no se encontraban en funcionamiento sus equipos, ni se estaba desplazando en la superficie ni tampoco se hallaba en vuelo. Ello generaría entonces como consecuencia la imposibilidad de aplicar el régimen especial de responsabilidad de la LAC, teniendo que tratarse el asunto en base a las disposiciones del Código Civil.

A pesar de lo antes dicho, es interesante lo planteado por Belisario¹⁵ quien apunta que del artículo 110 de la LAC ya señalado “se infiere que también existe abordaje cuando una aeronave en movimiento ocasiona daño a otra (...) aun cuando no haya colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en movimiento”, lo que conduciría entonces a aplicar dicha normativa especial al caso aquí analizado.

3. El caso SANTA BÁRBARA 518

El 21 de febrero de 2008 una aeronave fabricada por Aérospatiale, modelo ATR 42-300 de SANTA BÁRBARA AIRLINES, siglas YV 1449, con destino a Maiquetía (vuelo 518) se encuentra haciendo el rodaje en su camino a la cabecera de la pista (07-25) del aeropuerto Alberto Carnevali de la ciudad de Mérida, en el estado del mismo nombre, cuando el comandante de la

¹⁵ F. Belisario, *op.cit.*, p. 212.

aeronave le señala al primer oficial que “los giróscopos¹⁶ no están funcionando”, que “vamos a salir a oscuras”, que “la otra vez también nos pasó y tuvimos que salir así” y que “se arreglará en vuelo”. Desde la torre de control, ignorando la conversación que se está produciendo en la cabina de mando, se autoriza el despegue.

Desgraciadamente, tenemos noticias de esa conversación, a través del dispositivo de grabación de datos de voz de la llamada “caja negra”, ya que a los pocos minutos del despegue, los pilotos de la aeronave se desorientaron por no contar con instrumentos fundamentales para la navegación aérea, como son los giróscopos, y la aeronave se estrella a unos 4150 metros de altura, en el páramo Los Conejos de la cordillera de Los Andes, con un trágico final de 46 personas fallecidas¹⁷.

Al entrar a analizar el caso, nos encontramos con que los afectados por este accidente son principalmente los pasajeros -la LAC los llama indistintamente pasajeros o usuarios- quienes se encontraban en una relación contractual con la aerolínea, motivo por el cual uno de los primeros cuestionamientos sería si el régimen aplicable es el del artículo 100 con la consiguiente limitación de responsabilidad del transportista.

De la narración de los hechos, resulta clara la total negligencia del comandante y primer oficial de la aeronave que raya en una conducta dolosa al iniciar el vuelo en esas condiciones, de donde se desprende a su vez que, las responsabilidades por el accidente dejan de lado el terreno de la contractualidad propia de la relación transportista – pasajero para situarse en el ámbito de la extracontractualidad, perdiendo entonces el explotador del servicio de transporte aéreo (SANTA BÁRBARA AIRLINES) el beneficio de limitar su responsabilidad, de acuerdo al artículo 106 de la LAC, quedando así obligado por la totalidad del perjuicio causado incluyendo los daños materiales y morales correspondientes en los términos del artículo 1196 del Código Civil¹⁸.

¹⁶ Estos dispositivos sirven, nada menos, que para saber la posición del avión con respecto a la superficie terrestre, lo que es fundamental para determinar si la aeronave asciende o desciende y para hacer los virajes de forma precisa.

¹⁷ <http://www.noticias24.com/actualidad/noticia/16314/transcriben-la-conversacion-de-la-caja-negra-del-vuelo-de-merida/> Acceso 15 de diciembre de 2016.

¹⁸ Por lo demás este criterio que hemos venido sosteniendo desde hace tiempo ha sido acogido por la jurisprudencia nacional en el caso Roberto Hung Cavalieri y Jorge Kiriakidis Longhi vs. Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos S.A. (CONVIASA) en fallo pronunciado el 8 de diciembre 2016. Puede verse en: <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scc/diciembre/193539-RC.000876-81216-2016-16-556.HTML> Acceso 29 de diciembre de 2016.

CONCLUSIONES

La responsabilidad civil extracontractual en la Ley de Aeronáutica Civil venezolana, está referida a los supuestos de daños a terceros superficiarios, a los daños por abordaje aéreo causados a la(s) aeronave(s) no culpable(s) e incluso a terceros en superficie así como a los daños contractuales devenidos extracontractuales por virtud de dolo o culpa del transportista, sus directivos, dependientes o empleados, todo lo cual está regido básicamente por los artículos 108, 110 y 106 de la LAC y, consecuentemente, por los artículos 1185, 1196 y 1273 del Código Civil.

El esquema común en los dos primeros supuestos de responsabilidad extracontractual antes referidos está caracterizado porque la responsabilidad recae sobre un actor expresamente determinado por la LAC, salvo causa extraña no imputable, al señalar al explotador de aeronaves civiles como deudor de la obligación de indemnizar y además por la integralidad de la reparación que éste deberá satisfacer.

En el caso de los daños causados al pasajero con dolo o culpa en el marco del contrato de transporte, el responsable es el explotador de servicios de transporte aéreo y el asunto debe tramitarse también bajo el régimen de la responsabilidad extracontractual con la integralidad de la indemnización que le es propia, razonamiento este que ha sido acogido por la jurisprudencia venezolana.