

EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO Y LA EMERGENCIA POR COVID-19: EL ESTATUTO AERONÁUTICO CHILENO FRENTE A LA CANCELACIÓN DE VUELOS POR CASO FORTUITO Y LA REACTIVACIÓN DEL TRÁFICO AÉREO POSPANDEMIA

THE AIR TRANSPORT CONTRACT AND THE EMERGENCY BY COVID-19: THE CHILEAN AERONAUTICAL STATUTE FRONT THE CANCELLATION OF FLIGHTS BY *FORCE MAJEURE* AND THE REACTIVATION OF POST-PANDEMIC AIR TRAFFIC

Natanael Peña Calderón*

79

RESUMEN

La emergencia sanitaria por Coronavirus ha paralizado o ralentizado gran parte de las actividades económicas, dentro de las cuales se halla el transporte aéreo de pasajeros, provocando la cancelación de vuelos, lo que se traduce en un caso de incumplimiento contractual del porteador frente al pasajero. Para abordar qué respuesta se sigue de nuestra legislación frente a una cancelación por un caso fortuito –asumiendo que la pandemia por COVID-19 es uno–, este trabajo pretende, en primer lugar, resolver la cuestión respecto a la normativa aplicable al contrato de transporte aéreo. Posteriormente, analizar las hipótesis generales de incumplimiento del contrato de transporte aéreo por inejecución del viaje

* Abogado. Licenciado en Ciencias Jurídicas y doctorando en Derecho por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Dirección postal: Avenida Brasil n.º 2950, 2º piso, Valparaíso. Correo electrónico: natanael.pena@pucv.cl

El desarrollo de este trabajo se enmarca dentro de la ejecución de la Beca ANID-PFCHA/Doctorado Nacional/2020-21200464, financiada por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo, del Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación de Chile, de la cual el autor es beneficiario.

Recepción: 2020-06-17; aceptación: 2020-11-24.

en los términos convenidos, y qué derechos tiene el pasajero frente a dicho incumplimiento. Enseguida, se abordan las opciones del pasajero frente a un vuelo cancelado por un caso fortuito, y los efectos que este último produce en el contrato. Finalmente, se analizan los deberes y obligaciones del transportista aéreo una vez reactivada la actividad, y la responsabilidad que le cabe por un eventual contagio.

Palabras clave: contrato de transporte aéreo; incumplimiento contractual; caso fortuito; pandemia por COVID-19.

ABSTRACT

The Coronavirus health emergency has paralyzed or slowed down an important part of economic activities, including passenger air transport, causing the cancellation of flights, which translates into a case of contractual breach of the carrier against the passenger. In order to address what response is followed by our legislation against a cancellation due to a *force majeure* –assuming that the pandemic by COVID-19 is one–, this paper pretends, first of all, resolve the issue regarding the regulations applicable to the air transport contract. Later, the general hypotheses of non-performance of the air transport contract by non-execution of the trip in the agreed terms, and what rights does the passenger have against said non-compliance. Next, the options of the passenger facing a flight canceled by *force majeure*, and the effects that the latter produces in the contract are discussed. Finally, are analyzed the duties and obligations of the air carrier once the activity has been reactivated, and the liability that it bears for an eventual contagion.

Keywords: Air transport contract; contractual non-performance; *force majeure*; pandemic by COVID-19.

INTRODUCCIÓN

Hoy es más que evidente: el caso fortuito es el centro de atención del panorama contractual en la pandemia por Coronavirus. Es así como un instituto casi de aplicación excepcional, por lo exigente de sus requisitos¹, se ha convertido en protagonista de la discusión jurídica de estos días en Chile. En esta oportunidad, ofrecemos una arista más sobre el particular,

¹ BRANTT (2010), p. 53 y ss. y 103 y ss. y TAPIA (2020), p. 50 y ss., 88 y ss. y 115 y ss.

pero ya no respecto a su fisonomía, caracterización o alcance –destacado trabajo que, por lo demás, ha venido siendo realizado y depurado por algunos autores²–, sino de los efectos que este produce, pero ya no en el derecho común del *Código Civil*, por el contrario, en uno especial: el régimen del contrato de transporte aéreo.

Como podrá observarse al rastrear la doctrina nacional sobre la contratación aeronáutica, los pronunciamientos son escasos. Hemos tenido la oportunidad de estudiar la dimensión relativa a la responsabilidad contractual por incumplimiento del contrato de transporte aéreo, especialmente en lo referido a los daños por muerte o lesión³. Pero lo anterior presupone la ejecución del contrato: el inicio de las operaciones de vuelo. La cuestión del caso fortuito, representado –como ya veremos– por la pandemia del COVID-19, lo que ha impedido es, precisamente, la ejecución del vuelo y, por ende, del contrato. Es más, ha obligado a las líneas aéreas a posponer y cancelar dichos vuelos.

Habida cuenta de que, como veremos, el contrato de transporte aéreo cuenta con una disciplina especial, distinta al derecho común codificado –marco jurídico principal de la discusión sobre el COVID-19 en materia de contratos⁴–, nos motiva a indagar respecto a cuál es la situación del pasajero, en cuanto acreedor, frente a la convención de transporte. ¿Tiene el contratante del servicio algún derecho especial frente al incumplimiento del deudor transportista aéreo en tiempos de pandemia? Nuestra opinión es que, aun tratándose de una situación sanitaria extraordinaria, el pasajero-consumidor tiene exactamente los mismos derechos que, en circunstancias normales –funcionamiento normal de la actividad aérea–, tendría en caso de ocurrir alguna infracción del contrato de pasaje, pues las normas aplicables son lo bastante amplias para comprender un acontecimiento como la emergencia por COVID-19. En las líneas que siguen probaremos esta idea.

Este texto se estructurará en cuatro partes.

- I) Analizaremos la disciplina aplicable en materia de incumplimiento del contrato de transporte aéreo, estableciendo las relaciones que pueden darse, específicamente, entre el *Código Aeronáutico* y el Convenio de Montreal de 1999 –como leyes especiales– y la Ley n.º 19496 de Protección de los Derechos de los Consumidores –como ley general de los contratos de consumo–.

² Véase, por ejemplo: BRANTT (2009); BRANTT (2010); BRANTT (2011); DE LA MAZA y VIDAL (2020b) y TAPIA (2020).

³ PEÑA (2018a), pp. 15-28; PEÑA (2018b), pp. 16-37 y PEÑA (2019), pp. 16-39.

⁴ Así, CORRAL (2020a); CORRAL (2020b); ISLER (2020); DE LA MAZA y VIDAL (2020a); DE LA MAZA y VIDAL (2020b); PIZARRO (2020) y TAPIA (2020), p. 142 y ss.

- II) Aclarado lo anterior, describiremos el régimen general –vale decir, ante cualquier situación y no específicamente respecto a un evento como la pandemia por COVID-19 o un caso fortuito– de los derechos que le asisten al pasajero, conforme a la ley especial, frente a la inejecución del contrato de transporte aéreo por parte de la aerolínea: la denegación de embarque, el retraso o retardo y la cancelación del vuelo.
- III) Nos ocuparemos de abordar el régimen de la cancelación de vuelos por caso fortuito, asumiendo –y lo advertimos desde ya– que la pandemia por COVID-19 constituye uno; y con qué opciones cuenta el pasajero frente a la ocurrencia de dicha situación. En esta sección, además, esclareceremos qué papel, conforme la normativa aeronáutica, desempeña el caso fortuito en materia de cancelación o retraso de vuelos.
- IV) Enunciaremos las medidas que pueden disponerse para reactivar seguramente la actividad aeronáutica, medidas que sugiere el legislador, y la responsabilidad que recae en las aerolíneas frente a la falta de control sanitario en el ejercicio de su giro. Ofreceremos, para finalizar, un cuerpo de conclusiones.

82

I. NORMAS APLICABLES:

ENTRE EL ESTATUTO LEGAL AERONÁUTICO Y LA LEY N.º 19496

Iniciamos el desarrollo de la pauta anunciada, tratando una prevención relacionada con la normativa aplicable en caso de incumplimiento del contrato de transporte aéreo. Se debe tener presente que esta convención es un contrato de adhesión⁵, cuyas partes son, por un lado, proveedores o intermediarios –aerolíneas y agencias de viajes, respectivamente– y, por otro, consumidores –pasajeros–. Como se sabe, la norma general que regula las relaciones de consumo en nuestro sistema es la LPDC. Con todo, el contrato de transporte aéreo, y en especial en lo que toca a los efectos de su incumplimiento, recibe una regulación particular en el *Código Aeronáutico*, contenido en la Ley n.º 18916, como también en el Convenio de Montreal de 1999⁶; normas que, por lo demás, nos interesan especialmente en el desarrollo de este trabajo. Ahora bien, esta suerte de concurso de reglas aplicables viene, en principio, resuelto por el art. 2º bis de la LPDC. Su texto es el siguiente:

⁵ MOMBERG (2003); MOMBERG (2004) y PEÑA (2018a), p. 20 y ss.

⁶ Promulgado en Chile por el decreto supremo n.º 56 de 2009: “Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional”.

“No obstante lo prescrito en el artículo anterior, las normas de esta ley no serán aplicables a las actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución y comercialización de bienes o de prestación de servicios reguladas por leyes especiales, salvo:

- a) En las materias que estas últimas no prevean;
- b) En lo relativo al procedimiento en las causas en que esté comprometido el interés colectivo o difuso de los consumidores o usuarios, y el derecho a solicitar indemnización mediante dicho procedimiento, y
- c) En lo relativo al derecho del consumidor o usuario para recurrir en forma individual, conforme al procedimiento que esta ley establece, ante el tribunal correspondiente, a fin de ser indemnizado de todo perjuicio originado en el incumplimiento de una obligación contraída por los proveedores, siempre que no existan procedimientos indemnizatorios en dichas leyes especiales”.

Nos planteamos la siguiente pregunta: al existir en esta materia normas que regulan con particularidad los aspectos propios del incumplimiento del contrato de pasaje aéreo, ¿excluye este hecho, totalmente, la aplicación de la LPDC? A nuestro juicio, no; pero será preciso distinguir si, habiendo ley especial, esta ofrece o no una solución divergente de la prevista en la LPDC.

Si la existencia de un estatuto legal que regula con precisión materias del giro aeronáutico –ley especial: *Código Aeronáutico* y Convenio de Montreal–, aporta una solución diferente a la LPDC, obligará al operador jurídico a aplicar solo la ley especial. Ello, tal como explica Íñigo de la Maza, en un reciente trabajo sobre el particular, activaría la aplicación del principio de especialidad⁷. En otras palabras, la LPDC no debe aplicarse en materia aeronáutica si la norma especial regula con precisión o exactitud aquella hipótesis sobre la cual podría pretenderse hacer prevalecer la primera. Así se muestra, por ejemplo, en un fallo –también transcrito por el autor⁸–, de la Corte de Apelaciones de Santiago, de fecha 12 de abril de 2012⁹, en que se lee:

“...conforme a lo analizado precedentemente, el Código Aeronáutico, que regula el contrato de pasaje aéreo y el transporte internacional de personas se ha puesto precisamente en la situación

⁷ DE LA MAZA (2020), p. 99 y ss. En un sentido similar: MOMBERG (2013).

⁸ DE LA MAZA y VIDAL (2020b), p. 97.

⁹ Susacasa Masone y otros con LAN Airlines S.A. (2012).

descrita por el demandante, por lo que la primera excepción, contemplada en la letra a) del Artículo 2º bis de la ley 189.946 [queriendo en realidad referirse a la N° 19.496], estaría descartada; luego no se ha invocado la existencia de un interés colectivo o difuso, por lo que la segunda excepción, contemplada en la letra b) del artículo 2º bis de la ley del 19.946, también debe desecharse; y finalmente el propio Código Aeronáutico, en su artículo 147, contempla un procedimiento indemnizatorio, reparatorio y compensatorio para la situación planteada por el demandante, por lo que la excepción de la letra c) del Artículo 2º bis, ya citada, también debe desecharse”.

Esta incompatibilidad suele darse, por ejemplo, respecto de las tarifas indemnizatorias que establecen tanto el *Código Aeronáutico* –art. 143 y ss– y el Convenio de Montreal –art. 17 y ss.–. En ellos se limita, generalmente¹⁰, la reparación integral estableciéndose límites a la cuantía de la indemnización¹¹. En estos casos, en nuestra opinión, debe atenderse la ley especial aeronáutica.

84

En el resto de los casos, la LPDC, por su vocación común y general –atendidas las palabras del art. 2º bis–, podrá tener siempre una aplicación de carácter supletoria en todo aquello que no regule la ley aeronáutica, sea sustantivamente –por un vacío total o parcial–, sea porque la ley especial carezca de un procedimiento indemnizatorio; pero también complementaria, en todo aquello que no se oponga a la aplicación preferente de la ley especial en caso de que proceda. A este respecto, el Sernac ha sostenido:

“[...] sin perjuicio de la regulación sectorial que el contrato de transporte aéreo tiene en el Código Aeronáutico Civil –si el vuelo es nacional– y en el Convenio de Montreal –si es internacional–, la interpretación de la normativa vigente nos permite concluir, en virtud del artículo 2º bis de la Ley Sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, que esta ley tiene una aplicación supletoria en el marco de la relación de consumo que se genera entre el consumidor/pasajero y la línea aérea, por lo que todos los derechos básicos e irrenunciables que ésta consagra se extienden a aquellos. De modo tal, la LPC [sic] suple y complementa todas aquellas materias que no hubieren sido reguladas por la normativa

¹⁰ Y decimos *generalmente*, pues, como se dirá, si media culpa del transportador, se desactiva el límite indemnizatorio, *ex arts.* 172 del *Código Aeronáutico* y 21 y 22 párrafo 5º del Convenio de Montreal.

¹¹ DOMÍNGUEZ (2010), pp. 9-28, y en especial, p. 15 y ss.

sectorial aplicable a las aerolíneas, ya sea que se relacione a las obligaciones del proveedor con el pasajero-consumidor, así como a los derechos irrenunciables de los consumidores y, en general, en todo lo no regulado que la LPC sea aplicable”¹².

En lo que atañe a las lagunas de fondo, la normativa especial en examen –*Código Aeronáutico* y Convenio de Montreal– carece de un catálogo de derechos del pasajero en cuanto consumidor. La aplicación supletoria y complementaria de la LPDC, entonces, colma esta falta de consagración. Pero no solo permitirá integrar los derechos que le asisten al consumidor, sino, también, las consecuencias que se siguen de su infracción; en este sentido, el pasajero podrá servirse de la tutela que ofrece dicha ley por infracciones o incumplimientos del proveedor del servicio de transporte aéreo. De esta forma, el pasajero-consumidor tiene la posibilidad de activar la tutela a que se refiere el art. 50 de la LPDC, por “actos o conductas que afecten el ejercicio de cualquiera de los derechos de los consumidores” y así, conforme lo dispone el inciso 2º de dicha norma, ejercer

“las acciones destinadas a sancionar al proveedor que incurra en infracción, anular las cláusulas abusivas incorporadas en los contratos de adhesión, obtener la prestación de la obligación incumplida, hacer cesar el acto que afecte el ejercicio de los derechos de los consumidores, a obtener la debida indemnización de perjuicios o la reparación que corresponda”.

85

Lo anterior tiene trascendental importancia, tratándose de dos derechos en particular. El primero, y desde un punto de vista general, el derecho a

“la reparación e indemnización adecuada y oportuna de todos los daños materiales y morales en caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contraídas por el proveedor”

a que se refiere la letra e) del art. 3º de la LPDC. Ello, debido a que la normativa especial no contempla una cláusula o principio general de reparación en favor del pasajero, sino solo para hipótesis específicas de daño

¹² Resolución exenta n.º 189 de 21 de marzo de 2019, que aprueba una circular interpretativa sobre aerolíneas y agencias de viajes, disponible en <file:///Users/natanaelpena/Downloads/circular%20del%20sernac.pdf> [fecha de consulta: 10 de junio de 2020].

en las personas por muerte o lesión¹³, vuelos retrasados¹⁴ y anomalías en el equipaje¹⁵. Con todo, cualquier otro daño que no se identifique con los precedentes, procederá que sea reparado por el derecho consagrado en el aludido art. 3 letra e); así sucederá, por ejemplo, con las indemnizaciones de perjuicios por daños causados por malos tratos inferidos por el personal de la aerolínea.

Y el segundo, y desde un punto de vista –si se quiere– más contingente, es aquel tipificado en la letra d) del art. 3º, según la cual el consumidor tiene derecho a

“la seguridad en el consumo de bienes o servicios, la protección de la salud y el medio ambiente y el deber de evitar los riesgos que puedan afectarles”.

Y decimos contingente, por la relevancia que tiene en la configuración de los deberes de seguridad del transportador, atendidas las circunstancias de la pandemia por COVID-19. Sobre ello nos referiremos en el apartado IV de este trabajo.

Pero además de la tutela del art. 50 de la LPDC, la aplicación de esta última permitirá al pasajero-consumidor, en caso de configurarse una falta de conformidad, activar la *garantía legal* en materia de prestación de servicios, conforme lo preceptúa el art. 41. La *garantía legal*, tal como indica Francisca Barrientos, sienta el régimen de responsabilidad civil por defectos en el servicio o servicios defectuosos¹⁶, y tal como los derechos del art. 3º, constituye también uno irrenunciable¹⁷. Pues bien, señala el art. 41 de la LPDC:

“El prestador de un servicio, incluido el servicio de reparación, estará obligado a señalar por escrito en la boleta, recibo u otro documento, el plazo por el cual se hace responsable del servicio o reparación.

En todo caso, el consumidor podrá reclamar del desperfecto o daño ocasionado por el servicio defectuoso dentro del plazo de treinta días hábiles, contado la fecha en que hubiere terminado la

¹³ Arts. 143 y ss. del *Código Aeronáutico* y 17 del Convenio de Montreal.

¹⁴ Arts. 147 del *Código Aeronáutico* y 19 del Convenio de Montreal.

¹⁵ Arts. 148 y ss. del *Código Aeronáutico* y 22 del Convenio de Montreal.

¹⁶ BARRIENTOS (2019), p. 159 y ss.; BARRIENTOS (2016), p. 9 y ss. Por lo demás, constamos la diferencia entre “desperfecto en el servicio” y “servicio defectuoso”, pues entendemos, tal como lo ha expresado Juan Ignacio Contardo, que el primero tiene relación con defectos en la calidad del servicio, en tanto que el segundo supone que el hecho de la prestación del servicio infiere o irroga daños en persona o bienes del consumidor; CONTARDO (2013b), pp. 868-869.

¹⁷ BARRIENTOS (2016), pp. 87-88.

prestación del servicio o, en su caso, se hubiere entregado el bien reparado. Si el tribunal estimare procedente el reclamo, dispondrá se preste nuevamente el servicio sin costo para el consumidor o, en su defecto, la devolución de lo pagado por éste al proveedor. Sin perjuicio de lo anterior, quedará subsistente la acción del consumidor para obtener la reparación de los perjuicios sufridos.

Para el ejercicio de los derechos a que se refiere el presente párrafo, deberá estarse a lo dispuesto en el inciso final del artículo 21 de esta ley”.

Respecto de lo anterior, habrá que distinguir el medio de tutela o remedio que puede elegir el pasajero-consumidor conforme al inciso 2º, de la indemnización de los perjuicios causados a propósito de la dispensación defectuosa del servicio. Respecto a lo primero, la LPDC tiene plena aplicación, pues rige “en todo caso” y “sin perjuicio” a la acción de perjuicios, como hemos afirmado, mientras no se oponga a la ley especial, de tal suerte que, por ejemplo, si existe pérdida, avería o destrucción del equipaje, el pasajero podrá reclamar dentro de plazo legal para que se le restituya o rebaje el precio¹⁸ por concepto de transporte de equipaje. Sin embargo, si la indemnización es una de aquellas típicas de la ley aeronáutica, lo anterior en nada altera su sujeción a la disciplina especial; en el mismo ejemplo del daño en el equipaje, el pasajero podrá ejercer la acción de daños especial, que es autónoma e independiente respecto a la opción de la prestación gratuita del servicio o la devolución o reducción del precio pagado¹⁹. Ahora bien, si los daños cuya indemnización se pretende no son de aquellos típicos de la norma especial, se aplicará *in totum* la LPDC. Siendo así las cosas, se produce un *concurso acumulativo*²⁰ entre el art. 41 de la LPDC y la norma especial aeronáutica –en los casos que procede–, o entre el primero y la tutela del art. 50 de la misma ley.

En otro orden de ideas, la ley aeronáutica tampoco contempla la responsabilidad que le compete a los intermediarios entre el proveedor final y el consumidor, como las agencias de viajes, vacío que se colma con el régimen del art. 43 de la LPDC²¹.

En cuanto a las lagunas procedimentales, la norma aeronáutica no contempla –salvo para el daño por retardo en vuelos nacionales– normas

¹⁸ Aunque la LPDC no alude expresamente a la reducción del precio, existe acuerdo en su procedencia; por todos, véase BARRIENTOS (2019), p. 187 y ss.

¹⁹ Entre la prestación gratuita del servicio y la restitución del precio (que no es sino la resolución del contrato) o su reducción, existe un *concurso alternativo*, pudiendo el consumidor elegir lo uno o lo otro. BARRIENTOS (2016), pp. 233-236.

²⁰ Concepto que tomamos de BARRIENTOS (2016), pp. 233-236.

²¹ CONTARDO (2013a).

de procedimiento: en el *Código Aeronáutico*²² respecto al daño por muerte o lesión y daños en el equipaje y todo el sistema del Convenio de Montreal, remitiéndose este último *in integrum* a la *lex fori* en cuanto al procedimiento aplicable (párrafo 4º del art. 33). En dichos casos, deberá aplicarse el procedimiento indemnizatorio previsto en la LPDC.

Resuelto lo anterior, en el resto de este trabajo nos avocaremos, principalmente, a las soluciones especiales que el *Código Aeronáutico* y el Convenio de Montreal entregan para los aspectos relativos al incumplimiento del contrato de transporte aéreo, acudiendo a los insumos que otorga la LPDC, cuando proceda.

II. INCUMPLIMIENTO DEL TRANSPORTADOR AÉREO Y DERECHOS DEL PASAJERO FRENTE A DICHO INCUMPLIMIENTO

88 Será preciso que advirtamos que, para determinar qué norma especial resulta aplicable a propósito de los efectos del incumplimiento del contrato de transporte aéreo, deberá atenderse a la fase en la que se encuentre la ejecución de dicho contrato. Si las operaciones de vuelo todavía no se han iniciado, deberá estarse a lo dispuesto en el *Código Aeronáutico*, cuerpo normativo que regula el perfeccionamiento de la convención, sus obligaciones principales y las hipótesis de incumplimiento que pueden ocurrir, como ya se ha dicho, antes del inicio del vuelo²³.

Si el vuelo ya se ha iniciado, caso en el cual importan fundamentalmente los casos de responsabilidad contractual por daños corporales por accidente aéreo y pérdida, destrucción o avería del equipaje, habrá que distinguir según el itinerario sea nacional o internacional²⁴. Si es el

²² Véase en la jurisprudencia, por ejemplo, Sernac con Latam Airlines Group S.A. (2014).

²³ PEÑA (2018a), pp. 15-17 y PEÑA (2018b), p. 21.

²⁴ LECAROS (2013), p. 75 y ss. y PEÑA (2018a), p. 10. Determinan el ámbito de aplicación los párrafos 1º y 2º del art. 1º del Convenio de Montreal de 1999, el que establece expresamente normas de esta naturaleza. De la lectura de ellas, se desprende lo siguiente:

a) El Convenio se aplicará al transporte aéreo internacional, con independencia de que el contrato de transporte aéreo sea uno gratuito u oneroso.

b) Deberán entenderse como transporte aéreo internacional dos situaciones. Primero, cuando las partes han convenido un punto de salida y destino en diferentes estados (hayan ratificado ambos o uno de ellos el Convenio), existiendo o no conexión, escala o transbordo. Segundo, que se haya acordado un punto de salida y destino dentro de un mismo estado (que ha ratificado el Convenio) con escala, conexión o transbordo en el territorio de otro estado, sea o no parte del tratado.

c) Si por razones de fuerza mayor, se materializa una escala, conexión o transbordo que no ha sido convenida por las partes, en el caso de que se trate de un vuelo con punto

primer caso, deberán aplicarse las disposiciones del *Código Aeronáutico*. Por el contrario, de estarse frente al segundo caso, deberá aplicarse el Convenio de Montreal de 1999, tratado internacional que fija las reglas de la responsabilidad civil de la aerolínea en vuelos internacionales.

Las indemnizaciones que no se contemplen por estos instrumentos, deberán demandarse con arreglo –en lo sustantivo y procedimental– a las normas del derecho de los contratos de consumo, contenidas en la LPDC –*ex art. 2º bis*–²⁵.

Nos interesa, para los efectos de esta sección, la primera hipótesis descrita, esto es, qué sucede frente a la imposibilidad de iniciar el viaje por parte de la aerolínea ante una circunstancia determinada. Convendrá, en consecuencia, atender a la regulación que nos brinda la ley aeronáutica chilena.

La inexecución del vuelo, vale decir, la situación en virtud de la cual no es posible dar inicio a la prestación principal del contrato de transporte aéreo –la traslación física de un sujeto a su destino, sano y salvo, y el tiempo y forma pactados²⁶–, se identifica con tres hipótesis: la denegación de embarque, la cancelación del vuelo y el retardo o retraso.

1. Denegación de embarque

En lo que toca a la denegación de embarque, esta concurre cuando, pudiendo iniciarse un vuelo, el transportador aéreo no permite que el pasajero que contrató con él disfrute de las prestaciones conforme a las cuales desembolsó el importe requerido²⁷. La denegación de embarque, a su turno, podrá deberse a dos causas: a la sobreventa (art. 133 del *Código Aeronáutico*) y a la seguridad, higiene y buen servicio del vuelo (art. 132 del *Código Aeronáutico*).

En la sobreventa, el porteador excedió la capacidad de plazas de la aeronave; si lo graficamos en una ilustración, a modo de ejemplo, habiendo disponibles doscientos asientos en el fuselaje, el transportador

de salida y destino dentro del territorio de un estado parte del tratado, no se procederá a la aplicación del Convenio.

Sobre la base de lo anteriormente explicitado, la aplicación de las disposiciones del *Código Aeronáutico* en materia de responsabilidad civil es residual. Por ende, solo se estará al sistema doméstico cuando no sea aplicable el internacional. Cabe hacer presente que el Convenio de Montreal solo tiene por objetivo regular la indemnización de perjuicios a propósito de una operación de vuelo internacional, de forma que el resto de las materias se regirán por la legislación nacional del país. Así sucederá, por ejemplo, con la denegación de embarque, la sobreventa, la cancelación y el salvamento y rescate, etcétera.

²⁵ En ello nos remitimos a lo ya expresado.

²⁶ Para las obligaciones del porteador, véase: LENA (1987), p. 263; VIDELA (1967), p. 77; PEÑA (2018a), p. 13 y ss.; y PEÑA (2018b), p. 19 y ss. En la jurisprudencia, véase González Ilabaca Enrique Abel con Ultramar Agencia Marítima Ltda (2010).

²⁷ Sea la prestación principal –el vuelo– y/o las accesorias –*catering*, servicios relativos al confort del pasajero, etc.–. PEÑA (2018a), pp. 13-14 y PEÑA (2019), pp. 19-20.

vendió doscientos diez, de manera que en el diferencial existe sobreventa²⁸. ¿Qué opciones tiene el pasajero afectado por la sobreventa? La cuestión es resuelta por el art. 133 del *Código Aeronáutico*. En primer término, podrán sujetarse a este precepto aquellos pasajeros que se hayan presentado en tiempo a las oficinas de la aerolínea en el respectivo aeropuerto y cuyo pasaje se encuentre en el estado de confirmado. A las personas que cumplan con las condiciones antes descritas, deberá hacerseles un llamado por parte del transportador, con el fin de convocar voluntarios para reprogramar sus vuelos a cambio de las prestaciones e indemnizaciones que acuerden con la línea aérea. Si, aun con el llamado practicado, el número de voluntarios no es suficiente para eliminar la sobreventa, la aerolínea podrá a su arbitrio denegar el embarque a pasajeros, incluso contra su voluntad²⁹, teniendo estos los siguientes derechos:

“a) Embarcar en el siguiente vuelo que tenga disponible el transportador, o en un transporte alternativo, si es que decidiera persistir en el contrato de transporte aéreo;

b) El reembolso del monto total pagado por el billete, si el pasajero se desiste del contrato de transporte aéreo y éste no hubiera comenzado su ejecución”³⁰.

90

²⁸ Cabe señalar que la sobreventa de tiquetes aéreos no hace procedente la aplicación de sanciones por infracción a la Ley n.º 19496, pues esta misma excluye esta hipótesis en el inciso 2º del art. 23, *in fine*. Reza el art. 23: “Comete infracción a las disposiciones de la presente ley el proveedor que, en la venta de un bien o en la prestación de un servicio, actuando con negligencia, causa menoscabo al consumidor debido a fallas o deficiencias en la calidad, cantidad, identidad, sustancia, procedencia, seguridad, peso o medida del respectivo bien o servicio.

Serán sancionados con multa de hasta 2.250 unidades tributarias mensuales, los organizadores de espectáculos públicos, incluidos los artísticos y deportivos, que pongan en venta una cantidad de localidades que supere la capacidad del respectivo recinto. Igual sanción se aplicará a la venta de sobrecupos en los servicios de transporte de pasajeros, con excepción del transporte aéreo”.

²⁹ Sin perjuicio de que el transportador posee esta facultad, la ley aeronáutica indica que deberá darse preferencia de embarque a pasajeros que se encuentren, por su contexto de viaje o condición, en situación de vulnerabilidad. Por ejemplo: menores no acompañados, personas en situación de discapacidad y adultos mayores. Señala a este respecto el numeral 6 del art. 133: “Sin perjuicio de otros servicios adicionales que puedan ofrecer los transportistas, de acuerdo con las circunstancias y la especial condición del pasajero, en caso de denegación de embarque el transportador deberá embarcar de manera prioritaria a los niños no acompañados, a personas con discapacidad, a los pasajeros de edad avanzada o delicados de salud, a embarazadas que, en razón de su estado, requieran embarcarse prioritariamente y, en general, a los pasajeros que, por razones humanitarias calificadas por el transportador, deban ser embarcados con preferencia”.

³⁰ Numeral 1, letras a) y b), del art. 133 del *Código Aeronáutico*.

El iniciar el viaje a tiempo es una de las obligaciones principales del transportador; así lo ha fallado la Corte Suprema, indicando:

“En este contrato [el de transporte aéreo] son obligaciones del transportador: [...] efectuar el transporte en la fecha, horarios y condiciones estipuladas”³¹.

De esta manera, la denegación de embarque, al impedir la posibilidad de ejecutar el contrato, se constituye como una hipótesis de incumplimiento contractual, pues el deudor de la prestación –la línea aérea–, derechamente, no da inicio al cumplimiento del contrato. Siendo así las cosas, el porteador se aleja del programa ideal convenido por él y el pasajero³².

Observamos en estas normas una especie de símil respecto al derecho común. Claramente los medios de tutela o remedios que el acreedor posee en el derecho de contratos codificado no pueden recibir aplicación en este contexto, no solo por existir un estatuto especial en materia de contratación de transporte aeronáutico, sino porque se constituye como un principio general del derecho aeronáutico el de *celeridad*, de tal suerte que los derechos con los que cuente el pasajero deben ser rápidos y extrajudiciales³³. Con todo, la letra a) del art. 133 del *Código Aeronáutico* se nos presenta como un análogo del cumplimiento específico, aunque con las particularidades propias del contexto del giro, puesto que se le permite al porteador, incluso, contratar servicios de terceros prestadores para satisfacer el interés del pasajero acreedor –*transporte alternativo*–, de tal suerte que se encuentra autorizado a cumplir con una prestación sustituta mientras el pasajero consienta en ello. A pesar de ello, destaca el hecho de que, ante la opción de perseverar en el contrato por parte del pasajero, el transportista está obligado a ejecutar la prestación a la que se obligó³⁴.

Si el pasajero decide perseverar con la ejecución del contrato en tales términos, tendrá derecho a compensaciones según la hora de espera para el vuelo reprogramado (n.º 3 del art. 133 del *Código Aeronáutico*³⁵) y a una

³¹ González Ilabaca Enrique Abel con Ultramar Agencia Marítima Ltda (2010).

³² Tomamos, principalmente, el concepto de incumplimiento propuesto por VIDAL (2007), p. 57: “El incumplimiento es un hecho objetivo que se identifica con cualquier desviación del programa de prestación con relación a la conducta desplegada por el deudor en cumplimiento del contrato”. Véase también: MEJÍAS (2007), p. 459 y ss.; MEJÍAS (2011a), pp. 108-121; MEJÍAS (2011b), pp. 178-179 y DE LA MAZA Y VIDAL (2018), p. 260 y ss.

³³ Ya nos hemos hecho cargo de ello en: PEÑA (2018a), pp. 17 y 52 y PEÑA (2018b), p. 22.

³⁴ La idea que se destaca es que si el pasajero decide perseverar en el contrato, el transportista no tendrá más opción que desarrollar la prestación: PEÑA (2018a), p. 16. Por ello el análogo con el cumplimiento específico, función destacada por: BAHAMONDES (2018), p. 111 y ss.

³⁵ Señala la norma: “Si, conforme a la letra a) del número 1 del presente artículo, se embarca al pasajero en el siguiente vuelo que tenga disponible el transportador, y la

serie de prestaciones asistenciales descritas en el art. 133 A³⁶: comunicaciones, comidas y refrigerios, alojamiento, movilización, etcétera.

En lo concerniente a la letra b) del art. 133, dicha norma otorga la posibilidad de *desistirse* del contrato al pasajero, lo que importa el reintegro del valor de la prestación, esto es, el importe pagado por el viaje. A nuestro entender, y sin perjuicio al hecho de que el legislador utilice la nomenclatura del desistimiento, estamos frente a un caso de resolución –o terminación– unilateral por comunicación. Y ello, porque la facultad de ponerle término al contrato se funda en el incumplimiento contractual en que ha incurrido la línea aérea; es una anomalía en la prestación lo que, en definitiva, autoriza al deudor a desvincularse por decisión propia del contrato, y tal como ya se ha dicho en doctrina³⁷, cuestión que compartimos, cuando la facultad de ponerle término al contrato tiene por fundamento el incumplimiento de este último, la figura queda subsumida en la resolución, aun cuando se le nomine de forma diversa. En este punto, Claudia Mejías, pronunciándose sobre el particular, ha señalado:

“La razón de esta conclusión [la subsunción del desistimiento en la resolución] radica en que, en la configuración de la resolución, resulta incuestionada, desde sus orígenes, la vinculación con el

92

diferencia en la hora de salida respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado es inferior a tres horas, no procederá compensación alguna de acuerdo al número 2 precedente”.

³⁶ “Si el pasajero decide perseverar en el contrato ante una denegación de embarque, el transportador estará obligado a las siguientes prestaciones asistenciales:

a) Comunicaciones que el pasajero necesite efectuar, ya sean telefónicas, electrónicas o de otra naturaleza similar, si es que hubiere una diferencia en la hora de salida prevista para el vuelo inicialmente reservado superior a tres horas.

b) Comidas y refrigerios necesarios hasta el embarque en el otro vuelo, si es que hubiere una diferencia en la hora de salida prevista para el vuelo inicialmente reservado superior a tres horas.

c) Alojamiento para pasajeros con vuelo de retorno y para pasajeros con vuelo de ida que se les deniega el embarque en un punto de conexión, no residentes en la ciudad, localidad o área del aeropuerto de salida, en caso de que se les ofrezca un nuevo vuelo cuya salida sea, como mínimo, al día siguiente de la salida programada en el billete de pasaje, y siempre que el pasajero deba pernoctar una o varias noches y el tiempo de espera para embarcar en el otro vuelo así lo requiera. Por ‘noche’ se entenderá desde la medianoche hasta las 6 horas a.m.

d) Movilización desde el aeropuerto al lugar de residencia del pasajero en la ciudad, localidad o área del aeropuerto de salida, o al lugar de alojamiento, y viceversa, en caso que fuere aplicable.

e) Los arreglos y prestaciones que sean necesarias para continuar el viaje, en caso de que el pasajero pierda un vuelo de conexión con reserva confirmada”.

³⁷ Por todos, véase MEJÍAS (2018).

incumplimiento contractual, siendo la institución que ha previsto el ordenamiento jurídico para desvincularse de un contrato que tutela adecuadamente la fuerza obligatoria de los contratos”³⁸.

Este incumplimiento que faculta a terminar el contrato de transporte aéreo al pasajero, si bien coincide con el concepto de incumplimiento esencial –caso de incumplimiento resolutorio³⁹–, pues priva de manera sustancial de la prestación⁴⁰ a la que ha tenido derecho el viajero –iniciación del viaje, en tiempo y forma–, su calificación en este aspecto no precisa mayor comentario, pues dicho incumplimiento es calificado por el legislador. Se trata, entonces, de un caso de resolución legal que opera *ipso facto*.

Las letras a) y b) del art. 133 del *Código Aeronáutico* se dibujan, por decirlo de alguna manera, como la realidad adaptada al transporte aéreo del art. 1489 del *Código Civil*. Y dicho sea de paso, en momento alguno la norma exige como presupuesto un incumplimiento subjetivamente imputable al transportista; es más, el ejercicio del derecho de opción del pasajero frente a persistir en el contrato o terminarlo es plenamente absoluto. Ello nos devela que, al igual que como se ha planteado en el derecho común⁴¹, la noción de incumplimiento en materia de transporte aéreo es objetiva o neutra, ajena a consideraciones de imputabilidad del deudor.

La letra c) del numeral 1 del art. 133 contempla el caso de los viajes con escala o conexión, pero solo tratándose de vuelos nacionales en razón de las normas relativas al ámbito de aplicación tanto del *Código Aeronáutico* como del Convenio de Montreal. Así, si el pasajero viese interrumpido su itinerario encontrándose en alguna de esas circunstancias –escala o conexión–, tendrá derecho a:

- i) persistir en el contrato en los términos de la letra a) del mismo numeral,
- ii) resolver el contrato con devolución del proporcional, permaneciendo en el lugar en el cual se detuvo el itinerario, o
- iii) retornar al punto de salida, resolviendo el contrato y restituyéndose todo el importe del pasaje.

³⁸ MEJÍAS (2018), p. 604.

³⁹ VIDAL (2009a) y MEJÍAS (2011a), pp. 125 y ss. y 149 y ss.

⁴⁰ Como lo ha sostenido Álvaro Vidal, existe incumplimiento esencial: “i) sea porque priva sustancialmente al acreedor de lo que tenía derecho a esperar en virtud del contrato, siempre y cuando ese resultado sea previsible para el deudor al tiempo de contratar; ii) sea porque el acreedor no tiene motivos para confiar en el cumplimiento futuro de su deudor, atendida la conducta o actitud de este último; y iii) sea por voluntad de las partes, ellas así lo acordaron concreta y específicamente”. VIDAL (2009b), p. 254.

⁴¹ Por todos, MEJÍAS (2011a), pp. 281-282.

Sea cual fuere la opción que el pasajero tomase en las circunstancias antes descritas, la línea aérea deberá ofrecer al pasajero una suma de dinero –tasada en unidades de fomento–, a título de compensación por la denegación de embarque, y que fluctuará entre las dos y veinte unidades de fomento, según sea la extensión kilométrica del itinerario. Sin embargo, si el pasajero acepta tal compensación, perderá el derecho a ejercer cualquier demanda judicial contra el transportista fundado en el incumplimiento contractual por la denegación del embarque⁴²; así se lee del inciso 3º del numeral 2 del art. 133:

“El pasajero que acepte dichas compensaciones no podrá con posterioridad ejercer acciones contra el transportador por el mismo hecho”.

No obstante, en nuestra opinión, la aceptación respecto de las compensaciones a que se refiere la norma transcrita es perfectamente compatible con otras indemnizaciones –por daños causados por mal servicio, por negativa a devolver el precio, por otros incumplimientos, etc.–. La razón es sencilla: la limitación de la norma se refiere de manera única y exclusiva a que no podrá demandarse a la línea aérea por el hecho de la denegación de embarque, nada más. Si estas otras indemnizaciones no se encuentran regidas con exactitud por la ley especial, como las ejemplificadas con precedencia, deberán demandarse, naturalmente, invocando las normas sustantivas y procedimentales de la LPDC.

94

2. Retraso y cancelación del vuelo

El art. 133 B del *Código Aeronáutico* se hace cargo de las dos restantes hipótesis de incumplimiento ya presentadas. Por un lado, el retraso o retardo del vuelo, es decir, la demora en el inicio del itinerario contratado y, por otro, la cancelación, que no es sino la suspensión del vuelo por parte del transportador. Qué duda cabe que ambas hipótesis son, estrictamente, manifestaciones de un incumplimiento, pues representan la insatisfacción del acreedor, quien contrató y pagó el importe del billete o tiquete de avión con el interés de que el viaje se concretase⁴³.

De ocurrir un retraso o cancelación, el pasajero tendrá, al igual que con la denegación de embarque, un derecho de opción a persistir en el contrato o terminarlo. Aquello se desprende de las letras a) y d) del art. 133 B:

⁴² Esta demanda judicial tiene relación con las indemnizaciones por retraso de vuelo a que se refiere el art. 147 del *Código Aeronáutico*.

⁴³ Nos remitimos en este punto a lo ya dicho respecto a la denegación de embarque.

“a) Embarcar en el siguiente vuelo que tenga disponible el transportador, o en un transporte alternativo, si es que decidiera persistir en el contrato de transporte aéreo; ya sea que el vuelo aún no se hubiere iniciado o se hubiere iniciado y se encuentre en una escala y/o conexión; (...)

d) Reembolso del monto total pagado por el billete o de la porción no utilizada, según fuere el caso, si el pasajero decide no perseverar en el contrato y han transcurrido los plazos de la letra c) anterior, sea o no imputable al transportador la causa del retraso o de la cancelación”.

En relación con la persistencia o perseverancia en el contrato, esta se configura en los mismos términos que en el art. 133 del *Código Aeronáutico*, y será acompañada de las mismas prestaciones asistenciales (comunicaciones, comida, alojamiento, traslado, etc.), conforme a la letra b) del art. 133-B. En este caso el pasajero, pese al incumplimiento, consiente en que el porteador ejecute su prestación, aunque esta se realice en un tiempo diverso al originalmente pactado.

Respecto a la letra b), si bien el legislador emplea la expresión *no perseverar*, ello no es otra cosa que una resolución o terminación unilateral, tal como lo precisamos respecto del supuesto de desistimiento del art. 133. En este caso, lo que existe es, precisamente, una falta de ejecución completa de la prestación, de tal suerte que la ley faculta al pasajero a terminar el contrato y, además, obtener de inmediato la restitución del importe consignado a título de tarifa por el viaje. Con todo, existen algunas condiciones para poder resolver el contrato por cancelación de vuelo, y aquello tiene relación con la comunicación del hecho de la cancelación y los tiempos de espera a que se refiere la letra c), esto es:

“i) Si el retraso fuere superior a tres horas respecto a la hora de salida prevista en el billete de pasaje o cuatro horas en vuelos que utilicen aeronaves que hayan sido diseñadas para una capacidad de hasta 29 asientos.

ii) Al momento de la cancelación, salvo que se le informe al pasajero y se le ofrezca tomar otro vuelo que le permita salir a su destino con no más de tres horas de retraso con respecto a la hora de salida prevista o cuatro horas en vuelos que utilicen aeronaves que hayan sido diseñadas para una capacidad de hasta 29 asientos”.

La cita anterior nos obliga a distinguir entre el retraso y la cancelación, pues las condiciones para poder terminar el contrato son evidentemente distintas.

Si se trata de un retardo en la ejecución del contrato, es decir, un retraso en el inicio del vuelo, el pasajero podrá resolver siempre que hayan transcurrido tres horas desde el inicio originalmente previsto del viaje. Este plazo aumenta a cuatro horas en caso que la aeronave utilizada para el transportista *haya sido diseñada* para un número igual o inferior a veintinueve asientos.

Si se trata de una cancelación, el pasajero no podrá resolver el contrato si la línea aérea le informa del hecho de la cancelación y le ofrece un vuelo sustituto que le permita viajar de igual forma a su destino, sin generar un retraso como el que se ha ya individualizado en el párrafo precedente –tres o cuatro horas, según corresponda–. En términos positivos, si el deudor transportista:

- i) ni comunica ni ofrece vuelo sustituto sin generar el retardo previsto por la ley,
- ii) no comunica, pero ofrece vuelo sustituto, o
- iii) comunicando efectivamente no puede ofrecer vuelo sustituto,

el pasajero tendrá derecho a la terminación unilateral, con la devolución del importe según corresponda.

Para los efectos de comunicar la cancelación, el pasajero es responsable de otorgar algún medio de contacto para tal efecto. Así lo menciona el inciso 2º del art. 133 B letra c):

“Para los efectos de la comunicación de cancelación, el pasajero, al efectuar la reserva o compra de su billete de pasaje, informará al transportista, en forma directa o a través de sus agentes autorizados, sus datos de contacto, tales como dirección, teléfono y correo electrónico”.

En fin, y volviendo al art. 133 B letra d), la norma introduce una aclaración que ya hemos advertido respecto de la resolución por negativa de embarque, esto es, que el derecho del pasajero no depende de que el incumplimiento sea o no atribuible a culpa del transportador; así se lee del precepto al emplear la frase “sea o no imputable al transportador la causa del retraso o de la cancelación”. Idea que expresa la neutralidad del incumplimiento, igual que en el nuevo derecho de los contratos⁴⁴. Con todo, ¿por qué aclararlo a propósito del retardo y la cancelación, y no respecto de la denegación de embarque? Volveremos sobre ello en las líneas que siguen.

⁴⁴ Por todos, véase DE LA MAZA y VIDAL (2018), p. 260 y ss. y DE LA MAZA y VIDAL (2020c), p. 143 y ss.

III. LA CANCELACIÓN DE VUELO POR COVID-19: OPCIONES DEL PASAJERO ANTE LA INEJECUCIÓN DEL VIAJE POR CASO FORTUITO

Hasta aquí hemos dicho que el *Código Aeronáutico* recoge una noción objetiva de incumplimiento, y ello se enmarca dentro de la regulación de sus arts. 133 y 133 B. Si las cosas son de este modo, y así lo sostenemos, no existe problema en concluir que dicho incumplimiento puede ser provocado por un caso fortuito o fuerza mayor⁴⁵, esto es, un hecho externo, ajeno a la esfera de control del deudor, al cual este último no pudo prever ni resistir.

Nos toca, tal como se vienen planteando las cosas, preguntarnos si acaso la pandemia por COVID-19 se constituye o no como un caso fortuito. Muchos autores a este respecto se han mostrado favorables a esta consideración⁴⁶. En efecto, y para este caso particular –es decir, el del contrato de transporte aéreo–, la propagación descontrolada del virus y la decisión de la autoridad gubernamental tanto de suspender como disminuir el flujo aéreo nacional e internacional, sin duda, es un hecho que no es posible poner de cargo del transportador, que tampoco puede prever ni resistir.

Asumiendo que se trata, entonces, de un caso fortuito, la pandemia por COVID-19 si genera un incumplimiento contractual, deberá estarse a lo preceptuado en el art. 133 B para descubrir qué efectos produce. Aquí, a diferencia de lo que se ha tenido que tomar en cuenta a propósito del derecho común, no es preciso considerar si el caso fortuito es permanente o temporal, pues las condiciones para que el pasajero tome una decisión respecto a qué hacer con su itinerario se encuentran previstas por la ley. Lo anterior, acaso, se deba al ya mentado principio de celeridad que informa la legislación aeronáutica⁴⁷.

La cancelación de vuelos ha sido una realidad en Chile en tiempos de pandemia. El 16 de marzo de 2020, por ejemplo, y por efecto de la declaración de la fase 4, el Ejecutivo procedió a ordenar el cierre de fronteras, lo que influyó en la detención del tráfico aéreo internacional⁴⁸, motivando una serie de cancelaciones de vuelo.

¿Qué derechos u opciones tiene el pasajero frente a una cancelación con motivo de la pandemia? En otras palabras, ¿qué puede hacer el pasajero si su vuelo es cancelado por caso fortuito? La respuesta es más simple de

⁴⁵ DE LA MAZA y VIDAL (2018), p. 260.

⁴⁶ TAPIA (2020), pp. 142 y ss.; PIZARRO (2020); DE LA MAZA y VIDAL (2020a) e ISLER (2020), pp. 3-4.

⁴⁷ PEÑA (2018a), p. 17.

⁴⁸ TAPIA (2020), p. 153. Véase la instrucción en el sitio web <https://prensa.presidencia.cl/comunicado.aspx?id=148269> [fecha de consulta: 20 de mayo de 2020].

lo que podemos pensar. La respuesta no podrá ser distinta a la regulación que ya hemos examinado respecto del art. 133 B del *Código Aeronáutico*.

El acreedor y pasajero, aun cuando su cancelación se deba a un caso fortuito como la pandemia que nos sigue afectando, podrá: persistir en el contrato, acordando con la aerolínea la forma en virtud de la cual el viaje se ajustará. Con todo, si dicha cancelación se ha comunicado, y si aun ofreciendo un vuelo sustituto este difiere en tres o cuatro horas –según corresponda– respecto del día y hora en un principio convenidos –situación que será la más probable–, el pasajero podrá terminar el contrato. Vale la pena recordar que para hacer valer esta facultad resolutoria legal no interesa que el incumplimiento –la cancelación– se deba a una causa imputable al transportista; el concepto de incumplimiento que se precisa para resolver el contrato, tal como sucede en derecho común, es objetivo.

¿Qué efecto, entonces, realmente produce el caso fortuito frente a una cancelación –o, incluso, retraso– del vuelo? Porque, hasta acá, la norma opera de igual manera como si la cancelación o el retraso no se debían a un caso fortuito. Quizá debemos ahora, para este efecto, responder una pregunta que habíamos dejado planteada. ¿Por qué el legislador, a propósito de la cancelación y el retraso, aclara de forma expresa que tales situaciones darán lugar a la terminación del contrato, sean estas o no imputables al transportador? Según nos parece, para que no existan dudas sobre el particular, pues la imputabilidad subjetiva sí será necesaria en el caso que se pretenda demandar indemnización por los perjuicios que cause dicha cancelación o retraso. Observemos, pues, el texto del art. 133 B letra c) del *Código Aeronáutico*:

“En caso de retraso o de cancelación de un vuelo, el pasajero afectado tendrá los siguientes derechos: [...].

c) Indemnización con arreglo a lo previsto en el artículo 147, si el retraso o la cancelación se debe a causa imputable al transportador [...].”

La lectura de la norma es clara. Si el retraso o la cancelación son imputables al transportista, podrá demandarlo de perjuicios. Y, aunque no lo parezca, el legislador incurre en una acotación innecesaria, pues el art. 147 del *Código Aeronáutico*, ubicado a propósito de la regulación de la responsabilidad aeronáutica, establece un régimen de responsabilidad subjetiva –única hipótesis de responsabilidad por culpa entre muchas de responsabilidad objetiva en materia aeronáutica⁴⁹. El aludido precepto reza como sigue:

⁴⁹ Sobre el resto de la responsabilidad objetiva aeronáutica: BARROS (2020), n.º 317; CORRAL (2013b), pp. 264-265; PEÑA (2018a), pp. 15-28 y PEÑA (2018b), p. 22 y ss.

“La indemnización por retardo en la ejecución del transporte de pasajeros no excederá de doscientas cincuentas unidades de fomento por cada uno de ellos.

Sin embargo, no procederá esta indemnización si el transportador probare que adoptó las medidas necesarias para evitar el hecho causante del retardo, o que le fue imposible adoptarlas”.

La responsabilidad por retardo del art. 147 se mantiene tarifada a 250 UF, conforme al inciso 1º. En tanto, conforme al inciso 2º, el deudor transportista no será responsable si tomó las medidas necesarias para evitar el hecho que causa el retardo o le fue imposible tomarlas. Como el art. 133 B c) hace aplicable el 147 a la cancelación, habrá que asumir que el inciso 2º también le es aplicable, y se configurará en la medida en que la aerolínea pruebe que tomó las medidas necesarias para evitar dicha cancelación o le fue imposible tomarlas.

Que el acreedor deba descargar la prueba de que tomó las medidas necesarias o, bien, que le fue imposible tomarlas, nos evoca a aquella regla del art. 1547 del *Código Civil* conforme a la cual corresponde probar la diligencia al que la ha debido emplear (medidas necesarias) y el caso fortuito a quien lo alega (imposibilidad de haber tomado estas medidas). Lo que confirma, entonces, el inciso 2º del art. 147 es que la responsabilidad por retardo es subjetiva, con culpa presunta –al menos por la tarifa indemnizatoria del inciso 1º– y, aunque no presume la negligencia de forma expresa, tal como sucede con el art. 1547, qué duda cabe que de la lectura del precepto se desprende dicha conclusión⁵⁰. La regla de la letra c) del art. 133 B del *Código Aeronáutico*, por lo que toca a la cancelación, solo deja en claro que esta responsabilidad es subjetiva, y su remisión al art. 147 la somete al régimen de presunción de culpa del inciso 2º.

Por estas consideraciones, en nuestra opinión, la letra d) del art. 133 B aclara de manera positiva que para terminar el contrato no se requiere que la cancelación o retraso sean o no imputables. Simplemente se distingue del supuesto anterior de la indemnización de daños.

Habrá que agregar, además, que el pasajero podrá optar por probar la culpa del transportista, caso en el cual la responsabilidad será ilimitada, no siendo posible por la aerolínea oponer la tarificación⁵¹. El inciso 1º del art. 172, de aplicación general a la responsabilidad aeronáutica, prescribe:

⁵⁰ Tal como, respecto del derecho común, lo sostiene ABELIUK (2014), p. 966: “No lo ha dicho la ley exactamente en tales términos, pero sí con claridad más que suficiente...”.

⁵¹ PEÑA (2018a), pp. 28-29. Esta técnica legislativa de responsabilidad es habitual en los sistemas tarifados: DÍAZ (2007), p. 20.

“En todo caso el afectado por el daño podrá demandar una indemnización superior a los límites señalados en el código, si probare dolo o culpa del transportador, del explotador o de sus dependientes, cuando éstos actuaren durante el ejercicio de sus funciones”.

Si volvemos, entonces, a la pregunta inicial: si el pasajero puede aún resolver el contrato si se cancela su vuelo por caso fortuito, ¿qué será lo diferente respecto a una cancelación producida por un hecho imputable? La diferencia –y a esta altura ya podrá inferirse– se grafica en la indemnización de perjuicios. El caso fortuito no es impedimento para ejercer la facultad de terminar el contrato por parte del pasajero, pero no le dará derecho a demandar la indemnización de perjuicios⁵². Cabe constar que, conforme se desprende del inciso 2º del art. 147, la diligencia o el caso fortuito deben ser probados por la línea aérea para exonerarse (pues pesa la presunción de culpa).

Al igual que en el derecho común, la culpa solo se constituye como requisito para el éxito de la pretensión indemnizatoria, pero no para la resolución, la que procederá siempre que el incumplimiento impida ejecutar e iniciar el viaje, más cumplidas las condiciones de comunicación y diferencia de tiempo en el caso de la cancelación y el retardo. Cualificación que, como ya hemos expresado, realiza el legislador.

Si el pasajero opta por resolver, además, tendrá derecho al reembolso de las tasas de embarque, cargos o derechos aeronáuticos por los que pagó, incluso cuando no pueda iniciar el viaje por su culpa –con mayor razón por caso fortuito–. Así lo dispone el art. 133 C del *Código Aeronáutico*:

“En caso de no verificarse el viaje, ya sea por causas imputables al transportador, al pasajero o por razones de seguridad o de fuerza mayor sobrevinientes, las tasas, cargas o derechos aeronáuticos que hubiere pagado el pasajero deberán restituirse a su solo requerimiento en cualquier oficina del transportador aéreo o a través de su sitio web”.

IV. ¿CUÁL ES EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS AEROLÍNEAS

ANTE LA REACTIVACIÓN DEL TRÁFICO AÉREO?:

DEBERES JURÍDICOS DE SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD POR CONTAGIO

El futuro del mundo frente a la pandemia por COVID-19 se plantea como uno incierto, solo disponiendo en nuestro medio de proyecciones

⁵² Idéntica función cumple en el derecho común: BRANTT (2010), p. 161 y ss. y 206 y ss. y BRANTT (2011), pp. 70-82. Véase también: TAPIA (2020), pp. 131-133.

que, desde luego, no garantizan un escenario sanitario seguro para los próximos meses. Por lo mismo, el porteador deberá tomar todas las diligencias que tengan por finalidad evitar probables contagios si la actividad de transporte aéreo se reactiva.

La ley aeronáutica contempla la posibilidad de rehusar el embarque en caso de que un pasajero pueda poner en peligro la seguridad o higiene de los demás durante el vuelo. A este respecto, el inciso 1º del art. 132 del *Código Aeronáutico* reza:

“El transportador puede rehusar o condicionar el transporte de aquellos pasajeros cuyo estado o condición constituyere un peligro para la seguridad, higiene o buen orden a bordo, o cuando requirieren atención o cuidado especial durante el viaje”.

De esta forma, la aerolínea podrá entenderse facultada para impedir que un pasajero que muestre signos de enfermedad aborde la aeronave. La norma lo plantea como una atribución, mas no como una orden o deber imperativo al transportista. Cabe preguntarse, de esta forma, ¿qué sucede si el transportista contrae, por ejemplo, el virus COVID-19 durante el vuelo? Y, aunque la pregunta pueda ser discutible en su importancia en cuanto a la eventual dificultad que puede reportar probar el lugar preciso en el cual se contrajo el microorganismo –muchas veces, por la pérdida de trazabilidad–, vale la pena aclarar que la aerolínea será responsable si se logra evidenciar aquello. Es decir, la responsabilidad civil por daños en caso de contraer una enfermedad por falta de control sanitario tanto del personal como de los pasajeros a bordo se pone de cargo del aerotransportador.

En otro sitio hemos dejado en claro que la obligación principal del transportista no consiste solamente en su traslación física de un lugar a otro, sino que consiste en algo más: trasladar al pasajero a su destino sano y salvo o, bien, en el mismo estado en que este se encontraba al momento de iniciar las operaciones de vuelo y no uno peor⁵³. Pero en adición a lo anterior, es pertinente recordar que al pasajero, en cuanto consumidor, le asiste el derecho a

“la seguridad en el consumo de bienes o servicios, la protección de la salud y el medio ambiente y el deber de evitar los riesgos que puedan afectarles”,

ex letra d) del art. 3º de la LPDC, aplicable sobre el particular, como hemos sostenido con precedencia. Todo lo anterior nos permite concluir que el

⁵³ PEÑA (2018b), pp. 19-21.

transportador aéreo se ve obligado a garantizar un servicio protegido, y será seguro en la medida que no merme la salud del usuario y que despeje los riesgos que puedan afectarla⁵⁴.

La responsabilidad por contagio en un vuelo, a nuestro entender, derivará del inciso 1º del art. 143 del *Código Aeronáutico*, si el vuelo es nacional o doméstico. Si el itinerario es externo o internacional, habrá que determinar si el art. 17 del Convenio de Montreal permite su indemnización o si, por el contrario, habrá que colmar el vacío recurriendo a otros insumos normativos.

1. Vuelos nacionales

Reza el inciso 1º del art. 143 del estatuto aeronáutico:

“El transportador estará obligado a indemnizar la muerte o lesiones causadas a los pasajeros durante su permanencia a bordo de la aeronave o durante la operación de embarque o desembarque”.

Si bien la norma, en lo que nos resulta relevante, habla de *lesiones*, lo que coloquialmente puede identificarse con una herida o golpe, el sentido natural y obvio del término es más amplio⁵⁵. Nos ilustra a este respecto la definición del término ‘lesión’ que entrega la Real Academia de la Lengua Española, según la cual es un: “Daño o detrimento corporal causado por una herida, un golpe o una enfermedad”. Es decir, interpretando el término en su sentido natural y obvio, un contagio que produzca enfermedad, y a su turno dicha patología genere daños⁵⁶, cabe perfectamente en la hipótesis del art. 143.

A lo anterior, se añade como argumento que el transportador aéreo podrá exonerarse de la responsabilidad por muerte o lesión si prueba que se debió al estado de salud del pasajero, que necesariamente no dijo relación con “*su permanencia a bordo de la aeronave [...]*” –frase extraída del art. 143–. Se lee del art. 145 del estatuto aeronáutico:

⁵⁴ CORRAL (2013a), p. 109 y ss. Érika Isler se manifiesta en el mismo sentido, agregando que cualquier estipulación que haga mermar este derecho, al estar involucrada la persona del consumidor en su esfera física como psíquica, carece de validez. Se trataría, entonces, de un aspecto indisponible de los contratos de consumidores, de manera que no podrán disminuirse los niveles o estándares de seguridad a cambio de un importe u otro beneficio: ISLER (2019), p. 229.

⁵⁵ En lo relativo a opiniones nacionales: PEÑA (2018b), pp. 28-31. Por lo que toca a la doctrina comparada: MILDE (1999), p. 17; ARAGONE (2012), pp. 44-45 y GARCÍA-BENNET (2001), p. 49.

⁵⁶ Así, por ejemplo, si un pasajero se contagia, pero resulta ser asintomático, no generándose daños, no tiene derecho a ser indemnizado. El daño es la razón y medida de la indemnización; sin daño, no habría qué reparar.

“El transportador sólo podrá liberarse de la obligación señalada en el artículo 143:

a) si el daño producido se debe al estado de salud del pasajero [...]”.

Esta hipótesis de responsabilidad es una de carácter objetiva, estricta o sin culpa. Así también lo hemos sostenido en otra oportunidad⁵⁷, cuestión hoy sin discusión en la doctrina⁵⁸. En este sentido, también lo ha reconocido la Corte Suprema en los escasos fallos en que se pronuncia sobre el particular. Así, en sentencia de fecha 23 de marzo de 2015⁵⁹, sentenció:

“Que para esta Corte la indemnización consagrada en el artículo 144 del Código Aeronáutico, es una garantía contractual que la ley impone al transportista en caso de daño o muerte del pasajero, ocurrida con motivo u ocasión del cumplimiento de un contrato de transporte, y a ella tiene derecho el pasajero mismo, o bien sus herederos, en caso de que este último haya fallecido. El carácter de garantía deriva de su carácter objetivo, respecto de su monto máximo, es decir hay derecho a ella, sin necesidad de que el actuar del transportista haya sido culposo o doloso. En autos ha quedado establecido que los padres hicieron derivar su pretensión de su condición de herederos de su hijo fallecido en el accidente, con lo cual, no puede haber duda de que se trata de la pretensión por responsabilidad de carácter patrimonial de fuente contractual, con fundamento en la ley, y que deriva directamente de la muerte del pasajero”.

103

La aerolínea a este respecto podrá liberarse de responsabilidad solo en cuatro hipótesis. Tres se regulan en el ya citado art. 146 del *Código Aeronáutico*:

- i) si la lesión o muerte se debe a un estado de salud anterior del pasajero,
- ii) si la víctima del daño lo causó o contribuyó a causarlo y
- iii) si el daño se generó producto de la acción delictual de un tercero por el cual la aerolínea no es responsable.

A las anteriores se suma una causal genérica, contemplada en el art. 170, que reitera la hipótesis de la letra b) del art. 146; se lee del art. 170:

⁵⁷ PEÑA (2018a), pp. 24-25 y PEÑA (2018b), pp. 23-24.

⁵⁸ BARROS (2020), n.º 317 y CORRAL (2013b), pp. 264-265.

⁵⁹ Fernández Carmona Bernardo con Inversiones Aéreas Patagonia S.A. (2015).

“Será causal para eximir o atenuar la responsabilidad, el hecho que la víctima del daño fue quién lo causó, contribuyó a causarlo o se expuso a él imprudentemente”.

La norma comparte cierta nomenclatura con el art. 2330 del *Código Civil*, sin embargo, la letra de la regla aeronáutica parece mucho más amplia⁶⁰. Mientras que la regla extracontractual del derecho común sujeta a reducción la indemnización en caso de exposición imprudente al daño, el art. 170 permite, incluso, eximir de responsabilidad al transportador. Esta última norma, entonces, dependiendo de la intensidad de la intervención del pasajero en la contribución de su propio daño, comprende tanto la exposición imprudente como la culpa exclusiva. A pesar de que la regla del art. 2330 del *Código Civil* no ha impedido aceptar e incorporar el instituto de la culpa exclusiva de la víctima, toda vez que puede llegarse a él, atendiendo a criterios de causalidad general⁶¹.

La norma del art. 170 resulta útil, por ejemplo, para aplicarse a hipótesis de falta de colaboración del pasajero, a propósito de la responsabilidad contractual, colaboración a la que todo acreedor está llamado a dispensar en consonancia con el principio de buena fe objetiva⁶² y que, en caso de infringirse, supone las más de las veces reducciones en la cuantía indemnizatoria –así sucede con la culpa exclusiva o concurrente, o con la infracción a la carga de mitigar el daño–⁶³.

Como se podrá venir apreciando, la defensa del transportista respecto a la responsabilidad por contagio –y lesiones y muerte en general– es bastante limitada, restringiéndose a las hipótesis que ya hemos visto. No procederá, por consiguiente, una alegación amplia del caso fortuito –por lo demás, la diligencia empleada en ello no tendrá relevancia, al ser esta una hipótesis de responsabilidad objetiva–. La ley asume que el porteador podrá controlar y tomar medidas para resguardar la higiene de la aeronave –y, por consiguiente, estar bajo su control⁶⁴, por ejemplo, en el art. 132 del *Código Aeronáutico*–, de tal suerte que no podrá, bajo este capítulo, alegar que le aconteció un caso fortuito, salvo que dicho caso fortuito se identifique con una condición de salud preexistente del pasajero o, bien, que se trate del resto de las excusas del art. 146 o 170 del *Código Aeronáutico*.

Por lo demás –y respecto ya no del inicio del viaje mismo sino del cuidado de la salud del pasajero– conociéndose científicamente el alto

⁶⁰ Tratamos este aspecto con mayor profundidad en: PEÑA (2018b), pp. 33-34.

⁶¹ SAN MARTÍN (2018), p. 181 y ss. y BAHAMONDES y PIZARRO (2012), p. 40 y ss.

⁶² DÍEZ-PICAZO (2008), p. 783 y DOMÍNGUEZ (2005), p. 89.

⁶³ PIZARRO (2013), p. 79 y ss. y VIDAL (2008), pp. 450-451.

⁶⁴ Ello impide la configuración del requisito de la exterioridad del caso fortuito. Véase a este respecto BRANTT (2009), pp. 39-102.

potencial de contagio del Coronavirus y las medidas eficaces para su prevención, no es imprevisible para el porteador que, de admitirse a bordo a un pasajero contagiado, pueda transmitir la enfermedad a otros. La alteración de la salud del pasajero contratante es un riesgo a cargo de la aerolínea por disposición del art. 143 del *Código Aeronáutico*. Por lo mismo, el porteador también podrá resistir, empleando las medidas necesarias para poder evitar el contagio –*deber de seguridad, ex letra d)* del art. 3º de la LPDC–, como lo es la denegación de embarque a que se refiere el art. 132 por causas de salubridad. Con todo, no es la única, pues para rehusar el embarque de un presunto contagiado, habrá que examinarlo –por ejemplo, controlándole su temperatura, entrevistándolo o exigiendo el llenado de formularios para que provea información, etc.–. Aún más: nos parece pertinente que se estime como medida necesaria que la línea aérea exija un reciente examen de PCR, o alguno equivalente, que tenga por finalidad la detección de COVID-19, habida cuenta que un número importante de pacientes contagiados son asintomáticos, respecto de los cuales un control de temperatura sería potencialmente inútil para dar indicios de la presencia del agente patógeno.

La responsabilidad por contagio que acá defendemos deberá sujetarse al límite del art. 147 del *Código Aeronáutico*, esto es, no podrá superar las 4000 UF, salvo que el pasajero pruebe culpa, caso en el cual, conforme al art. 172, la indemnización será ilimitada⁶⁵.

105

2. *Vuelos internacionales*

La situación no es tan clara respecto a la norma que rige los vuelos internacionales. El precepto fundamental en materia de daños en las personas se halla en el numeral 1 del art. 17 del Convenio de Montreal, según el cual:

“El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque”.

Y la diferencia que presenta esta norma respecto al art. 143 del *Código Aeronáutico* es una de calificación de la causa de la lesión: el Convenio exige la ocurrencia de un accidente. El término ‘accidente’ se ha entendido en materia aeronáutica como cualquier evento que resulte en algún defecto

⁶⁵ Respecto a los rasgos de la responsabilidad ilimitada por culpa, véase PEÑA (2019), pp. 16-39.

de la aeronave misma⁶⁶. Lo anterior nos impide, a nuestro juicio, obtener reparación de los daños por contagio por la vía de la responsabilidad aeronáutica por vuelos internacionales.

Por su vocación supletoria –en mérito del art. 2º bis–, y no habiendo un supuesto en la norma especial que regule la situación en comento, ha de aplicarse la LPDC. Entonces, deberá el pasajero dañado demandar la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de la obligación de trasladarlo *sano y salvo*, invocando la infracción del deber de seguridad en el servicio y el derecho a la reparación de los perjuicios –letras d) y e) del art. 3º, respectivamente– activando la tutela del art. 50 de la LPDC. Con todo, también podrá optar por el ejercicio de la garantía legal a que se refiere el art. 41 de dicha ley, por servicios defectuosos.

CONCLUSIONES

Las principales conclusiones de este trabajo son las que siguen:

1. La norma especial aeronáutica y la Ley n.º 19496 pueden recibir aplicación conjunta, sea porque la segunda suple los vacíos de la primera o la complementa. La LPDC quedará excluida por la norma especial aeronáutica si esta última regula una hipótesis o situación dando una solución diversa de la que dispensa la norma de consumo.
2. Consecuencia de lo anterior es que el pasajero, en cuanto consumidor, le asisten los derechos que consagra la LPDC, tales como: el derecho a la seguridad en el consumo, a la reparación de los daños y la garantía legal de los servicios.
3. Tanto la denegación de embarque como el retardo y la cancelación de vuelo constituyen hipótesis de incumplimiento contractual. Representan una insatisfacción completa de la prestación a la que está obligado el transportador aéreo, de tal suerte que se configuran como una desviación del programa contractual convenido por las partes.
4. Ante la cancelación o retraso de un vuelo, en los casos que procede, el pasajero podrá terminar unilateralmente el contrato de transporte aéreo, sin importar que la causa de la cancelación o retraso sean imputables o no a la línea aérea. En consecuencia, procede ejercer el derecho a esta resolución por comunicación derivada del incumplimiento, aun si este es producido por un caso fortuito.
5. La noción de incumplimiento que recoge la legislación aeronáutica es una objetiva o neutra, que no considera la imputabilidad subjetiva del deudor transportista.

⁶⁶ PEÑA (2018a), p. 12.

6. La injerencia del caso fortuito en la cancelación del vuelo tiene relación con la exoneración del deudor transportista de indemnizar los perjuicios que irroge la cancelación del retardo o vuelo. A pesar de ello, el art. 147 del *Código Aeronáutico* es menos exigente, pues permite eximirse de responsabilidad probando que se fue diligente o, bien, que le fue imposible serlo.
7. En el reinicio de la actividad aeronáutica, en medio o con posterioridad a la pandemia, la aerolínea está facultada para denegar el embarque a pasajeros presuntamente enfermos con el fin de mantener la seguridad e higiene del resto de los pasajeros, conforme lo permite el art. 132 del *Código Aeronáutico* y en orden a cumplir el deber de seguridad en el consumo que le impone la letra d) del art. 3º de la LPDC.
8. El transportador es responsable de los daños ocasionados por el contagio de cualquier enfermedad a bordo –incluida, por supuesto, la generada por el Coronavirus–. Si el vuelo es nacional, esta responsabilidad se regirá por el art. 133 del *Código Aeronáutico*; si el vuelo es internacional, la indemnización deberá reclamarse conforme las reglas de la Ley n.º 19496, de Protección de los Derechos de los Consumidores.
9. Por todo lo anterior, es posible sostener que la legislación aplicable es capaz de cubrir todas las hipótesis de incumplimiento del contrato de pasaje aéreo que pueden generarse con ocasión de la pandemia por COVID-19. En otras palabras, los mismos derechos que le asisten al pasajero-consumidor en circunstancias normales, siguen disponibles para un contexto como el de una emergencia sanitaria.

107

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ABELIUK, René (2014). *Las obligaciones*. Santiago: Editorial Thomson Reuters.
- ARAGONE, Augusto (2012). “La Convención de Montreal de 1999: ¿La nueva Convención de Varsovia?”. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial*, n.º. 94. Rio de Janeiro.
- BAHAMONDES, Claudia (2018). *El cumplimiento específico de los contratos*. Santiago: DER Ediciones.
- BAHAMONDES, Claudia y Carlos PIZARRO (2012). “La exposición de la víctima al daño: desde la culpabilidad a la causalidad”. *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, vol. 34. Valparaíso.
- BARRIENTOS, Francisca (2016). *La garantía legal*. Santiago: Editorial Thomson Reuters.
- BARRIENTOS, Francisca (2019). *Lecciones de derecho del consumidor*. Santiago: Editorial Thomson Reuters.

- BARROS, Enrique (2020). *Tratado de responsabilidad extrac contractual*. 2ª ed. Santiago: Editorial Jurídica de Chile.
- BRANTT, María Graciela (2009). “La exigencia de exterioridad en el caso fortuito: su construcción a partir de la distribución de los riesgos del contrato”. *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, n.º 33. Valparaíso.
- BRANTT, María Graciela (2010). *El caso fortuito y su incidencia en el derecho de la responsabilidad civil contractual. Concepto y función del caso fortuito en el Código Civil chileno*. Santiago: Editorial Abeledo Perrot-LegalPublishing.
- BRANTT, María Graciela (2011). “El caso fortuito: concepto y función como límite de la responsabilidad contractual”, en Iñigo DE LA MAZA (ed.). *Cuadernos de Análisis Jurídico. Incumplimiento contractual: nuevas perspectivas*. Santiago: Ediciones Universidad Diego Portales. Colección de Derecho Privado, vol. VII.
- CONTARDO, Juan Ignacio (2013a). “Comentario al artículo 41”, en Iñigo DE LA MAZA y Carlos PIZARRO (dirs.). *La protección de los derechos de los consumidores*. Santiago: Editorial Thomson Reuters.
- CONTARDO, Juan Ignacio (2013b). “Comentario al artículo 43”, en Iñigo DE LA MAZA, y Carlos PIZARRO (dirs.). *La protección de los derechos de los consumidores*. Santiago: Editorial Thomson Reuters.
- CORRAL, Hernán (2013a). “Comentario al artículo 3 d)”, en Iñigo DE LA MAZA y Carlos PIZARRO (dirs.). *La protección de los derechos de los consumidores*. Santiago: Editorial Thomson Reuters.
- CORRAL, Hernán (2013b). *Lecciones de responsabilidad civil extracontractual*. 2ª ed. Santiago: Editorial Thomson Reuters.
- CORRAL, Hernán (2020a). “Caso fortuito y suspensión de pago por remuneraciones”. *Derecho y Academia. El blog de Hernán Corral*. Disponible en <https://corraltalciani.wordpress.com/2020/03/29/caso-fortuito-y-suspension-de-pago-de-remuneraciones/> [fecha de consulta: 30 de abril de 2020].
- CORRAL, Hernán (2020b). “Un quiltro entre perros grandes: sobre los efectos del Covid-19 en los contratos de arrendamiento de locales comerciales”. *El Mercurio Legal*. Disponible en www.elmercurio.com/Legal/Noticias/Analisis-Juridico/2020/05/08/Un-quiltro-entre-perros-grandes-sobre-los-efectos-del-covid19-en-los-contratos-de-arrendamiento-de-locales-comerciales.aspx [fecha de consulta: 30 de abril de 2020].
- DE LA MAZA, Iñigo (2020). “*Lex specialis*: sobre el artículo 2º bis de la Ley 19.496”. *Revista de Derecho de la Universidad de Concepción*, vol. 247. Concepción.
- DE LA MAZA, Iñigo y Álvaro VIDAL (2018). *Cuestiones de derecho de contratos*. Santiago: Editorial Thomson Reuters.
- DE LA MAZA, Iñigo y Álvaro VIDAL (2020a). “Algunas ideas para la discusión del caso fortuito”. *Idealex.press*. Disponible en <https://idealex.press/opinion/columnas/algunas-ideas-para-la-discusion-del-caso-fortuito/> [fecha de consulta: 29 de abril de 2020].
- DE LA MAZA, Iñigo y Álvaro VIDAL (2020b). *Contrato y caso fortuito. Irrestibilidad y consecuencias*. Valencia: Editorial Tirant lo Blanch.

- DE LA MAZA, Iñigo y Álvaro VIDAL (2020c). *Hacia un derecho latinoamericano de los contratos. Los principios latinoamericanos de derecho de los contratos*. Valencia: Editorial Tirant lo Blanch.
- DÍAZ, Regina (2007). “Responsabilidad objetiva en el ordenamiento jurídico chileno”. *Revista de Derecho de la Universidad Católica del Norte*, vol. 14. Coquimbo.
- DIEZ-PICAZO, Luis (2008). *Fundamentos del derecho civil patrimonial II. Las relaciones obligatorias*. Madrid: Editorial Thomson-Civitas.
- DOMÍNGUEZ, Ramón (2005). “Notas sobre el deber de minimizar el daño”. *Revista Chilena de Derecho Privado*, n.º 5. Santiago.
- DOMÍNGUEZ, Ramón (2010). “Los límites al principio de reparación integral”. *Revista Chilena de Derecho Privado*, n.º 15. Santiago.
- GARCÍA-BENNET, Rita (2001). “Psychological Injuries under Article 17 of the Warsaw Convention”. *Air & Space Law*, vol. 26, issue 1.
- ISLER, Érika (2018). *Derecho del consumo. Nociones fundamentales*. Valencia: Editorial Tirant lo Blanch.
- ISLER, Érika (2020). “La incidencia del Covid-19 en el ejercicio de la garantía legal”. *Revista de Derecho de la Universidad Católica del Norte*, vol. 27. Coquimbo.
- LECAROS, José (2013). *La responsabilidad civil y la actividad aeronáutica*. Santiago: Editorial Librotecnia.
- LENA, Juan (1987). *Compendio de derecho aeronáutico*. 3ª ed. Buenos Aires: Editorial Plus Ultra.
- MEJÍAS, Claudia (2007). “El incumplimiento contractual y sus modalidades”, en Alejandro GUZMÁN (ed.). *Estudios de derecho civil III*. Santiago: Editorial LegalPublishing.
- MEJÍAS, Claudia (2011a). *El incumplimiento resolutorio en el Código Civil*. Santiago: Editorial Abeledo Perrot-LegalPublishing.
- MEJÍAS, Claudia (2011b). “El incumplimiento que faculta a resolver el contrato a la luz de las disposiciones del Código Civil”, en Iñigo DE LA MAZA (coord.). *Cuadernos de Análisis Jurídico. Incumplimiento contractual nuevas perspectivas*. Santiago: Ediciones Universidad Diego Portales. Colección Derecho Privado, vol. VII.
- MEJÍAS, Claudia (2018). “Desistimiento y resolución. ¿Opción del acreedor en un contrato bilateral?: Una respuesta desde el Derecho común”, en Claudia BAHAMONDES, Leonor ETCHEBERRY y Carlos PIZARRO (eds.). *Estudios de derecho civil XIII*. Santiago: Editorial Thomson Reuters.
- MILDE, Michael (1999). “The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air: History, Merits and Flaws... and the New ‘nonWarsaw’ Convention of 28 May 1999”, in *Annals of Air and Space Law XXIV*. Montreal: I.C.A.S.L., McGill University.
- MOMBERG, Rodrigo (2003). “Sentencia sobre la aplicación de la Ley de Protección de los Derechos de los consumidores al contrato de transporte aéreo (2º Juzgado de Policía Local de Osorno, Corte de Apelaciones de Valdivia)”. *Revista de Derecho de la Universidad Austral de Chile*, vol. 15. Valdivia.

- MOMBERG, Rodrigo (2004). “Ámbito de aplicación de la Ley N° 19.496 sobre Protección de los Derechos de los Consumidores”. *Revista de Derecho de la Universidad Austral de Chile*, vol. 17. Valdivia.
- MOMBERG, Rodrigo (2012). “La transformación de la ley de protección de los derechos de los consumidores en la norma común de derecho de los contratos chileno”, en Fabián ELORRIAGA (ed.). *Estudios de derecho civil VII*. Santiago: Editorial Thomson Reuters.
- MOMBERG, Rodrigo (2013). “Comentario al artículo 2º”, en Iñigo DE LA MAZA y Carlos PIZARRO (dirs.). *La protección de los derechos de los consumidores*. Santiago: Editorial Thomson Reuters.
- PEÑA, Natanael (2018a). *La responsabilidad contractual aeronáutica: Un análisis a partir de las categorías de derecho común*. Valparaíso: PUCV, Fondo Tesis.
- PEÑA, Natanael (2018b). “La responsabilidad civil del transportador aéreo por muerte o lesión del pasajero”. *Revista de Estudios Ius Novum*, vol. 11, n.º 2. Valparaíso.
- PEÑA, Natanael (2019). “La culpa como elemento de la responsabilidad contractual del transportador aéreo de pasajeros”. *Revista de Estudios Ius Novum*, vol. 12, n.º 1. Valparaíso.
- PIZARRO, Carlos (2013). “Contra el fatalismo del perjuicio. A propósito del deber de mitigar el daño”. *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, vol. 41. Valparaíso.
- PIZARRO, Carlos (2020). “Epidemia, imprevisión y fuerza mayor”. *Idealex.press*. Disponible en <https://idealex.press/opinion/columnas/carlos-pizarro-imprevisión-epidemia/> [fecha de consulta: 30 de abril de 2020].
- SAN MARTÍN, Lilian (2018). *La culpa de la víctima en la responsabilidad civil*. Santiago: DER Ediciones.
- TAPIA, Mauricio (2020). *Caso fortuito o fuerza mayor*. 3ª ed. actualizada. Santiago: Editorial Thomson Reuters,
- VIDAL, Álvaro (2007). “Cumplimiento e incumplimiento contractual en el Código Civil. Una perspectiva más realista”. *Revista Chilena de Derecho*, vol. 34, n.º 1. Santiago.
- VIDAL, Álvaro (2008). “La carga de mitigar las pérdidas del acreedor”, en Alejandro GUZMÁN (ed.). *Estudios de derecho civil III*. Santiago: Editorial LegalPublishing.
- VIDAL, Álvaro (2009a). “El incumplimiento resolutorio en el Código civil. Condiciones de procedencia de la resolución por incumplimiento”, en Carlos PIZARRO (coord.). *Estudios de derecho civil IV*. Santiago: Editorial LegalPublishing.
- VIDAL, Álvaro (2009b). “La noción de incumplimiento esencial en el Código Civil”. *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, vol. 32. Valparaíso.
- VIDELA, Federico (1969). *Manual de Derecho Aéreo*. Buenos Aires: Editorial Zavalía.

Jurisprudencia citada

- Fernández Carmona Bernardo con Inversiones Aéreas Patagonia S.A. (2015): Corte Suprema, 23 de marzo de 2015, rol n.º 22954-2014, VLEX 562122682.
- González Ilabaca Enrique Abel con Ultramar Agencia Marítima Ltda (2010): Corte Suprema, 15 de septiembre de 2010, rol n.º 562-2009, VLEX 333045566.
- Sernac con Latam Airlines Group S.A. (2014): Corte de Apelaciones de Valdivia, 7 de julio de 2014, rol n.º 51-2014, VLEX 568886754.
- Susacasa Masone y otros con LAN Airlines S.A. (2012): Corte de Apelaciones de Santiago, 12 de abril de 2012, rol n.º 1570-2011, VLEX 581658062.

SIGLAS Y ABREVIATURAS

| | |
|-------------------------|--|
| art. | artículo |
| coord. | coordinador |
| dirs. | directores |
| ed. | edición |
| eds. | editores |
| etc. | etcétera |
| https | HyperText Transfer Protocol Secure |
| LAN | Línea Aérea Nacional |
| Ltda. | Limitada |
| LPDC <i>a veces</i> LPC | Ley n.º 19496, de Protección de los Derechos de los Consumidores |
| n.º | número |
| p. | página |
| PCR | Reacción en Cadena de Polimerasa |
| pp. | páginas |
| PUCV | Pontificia Universidad Católica de Valparaíso |
| S.A. | Sociedad anónima |
| Sernac | Servicio Nacional del Consumidor |
| ss. | siguientes |
| UF | Unidades de fomento |
| vol. | volumen |
| www | World Wide Web |