

CONTRATOS: TRANSPORTE AEREO: PERDIDA DE EQUIPAJE: RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR: DAÑOS.

Monto de la indemnización.— La limitación de la responsabilidad de una compañía aérea por la pérdida del equipaje de un pasajero, contenida en el boleto de pasaje, no tiene eficacia contractual.— El Juzgado fijará prudencialmente el importe de la indemnización cuando en el pasaje no se indicó el valor del equipaje ni en el juicio se acreditó su precio.

DICTAMEN FISCAL.— Señor: Don José Antonio Bañuelos demanda a la Línea Aérea Nacional Chilena (LAN), para que le pague la cantidad de S/. 19,000.00, valor de su equipaje extraviado en las oficinas de ésta, en Santiago de Chile, después de ser entregado para su custodia; y para que le indemnice los daños y perjuicios derivados de tal pérdida y de las molestias y gestiones efectuadas para su recuperación, que pide sean estimadas por el Juzgador.

Seguido el juicio según su naturaleza ordinaria; y ofrecidas y actuadas las pruebas de las partes, el Juez de la causa pronuncia sentencia, declarando fundada en parte la demanda y ordenando que la compañía demandada abone al actor la suma de US\$ 100.00, o su equivalente en moneda nacional, por considerar que es de aplicación el inc. d) del art. 4o. del ticket o pasaje de fs. 6, que limita la responsabilidad de aquella a la indicada cantidad con respecto al equipaje de cada pasajero.

Apelado este fallo por el demandante, la Corte Superior de Lima confirmándolo en una parte y revocándolo en otra, por la de vista, manda que la Línea Aérea Nacional de Chile pague al actor la cantidad de US\$ 200.00 ó su equivalente en moneda nacional al cambio del día, por extenderse la responsabilidad de dicha compañía al equipaje de dos pasajeros, el demandante y su esposa, y porque la limitación a la suma de US\$ 100.00 corresponde a cada pasajero.

Don José Antonio Bañuelos recurre de nulidad ante el Supremo Tribunal.

Con el talón de equipaje, la carta notarial de fs. 11, la carta dirigida al demandante por la demandada y las cartas mandadas tener por verdaderas a fojas 28 vuelta, se encuentra debidamente acreditado en autos el hecho que motiva la demanda, o sea la pérdida del equipaje del actor, mientras se encontraba bajo la custodia de la compañía demandada; y la discusión se circunscribe a establecer si tiene o no operancia la cláusula de adhesión contenida en el pasaje de transporte, que limita la responsabilidad de la Línea Aérea Nacional Chilena (LAN), con respecto al equipaje, a la cantidad de US\$ 100.00 por cada pasajero.

Si se considera que a cambio del pago las compañías de transporte sólo asumen la obligación específica de transportar con seguridad al pasajero y su equipaje, es evidente que no cabe suprimirse ni limitarse la responsabilidad derivada de esa única obligación, tanto porque la obligación bilateral en que consiste el contrato de transporte resultaría reducida a la prestación del cargador sin la correspondiente contraprestación del porteador, cuanto porque dicha responsabilidad emerge de lo dispuesto en el art. 357 del C. de C., tanto más cuanto que la cláusula 4a. de adhesión del pasaje no ha sido pactada libremente entre las partes, sino impuesta al demandante y contiene renunciaciones nulas, a tenor de lo prescrito en el art. 1321 del C.C.

A mayor abundamiento, tal responsabilidad, así como la estimación del equipaje del actor, extraviado en las oficinas de la demandada, durante el viaje de bodas de aquél, han sido expresamente reconocidas por el Fiscal de la última, mediante la carta de fs. 12.

Por tales consideraciones, este Ministerio es de parecer que se declare HABER NULIDAD en la sentencia de vista, en cuanto confirmando en una parte y revocando en otra la apelada, manda que Línea Aérea Nacional Chilena (LAN) sólo pague a don José Antonio Bañuelos la cantidad de US\$ 200.00 por toda indemnización; y que reformando la primera y revocando la segunda, se ordene que la demandada abona al actor la cantidad de S/. 25,000.00, que considero prudencial en pago del valor del equipaje de bodas extraviado y como indemnización por los daños y perjuicios ocasionados.— Lima, 10 de Octubre de 1962.— Velarde Alvarez.

RESOLUCION SUPREMA.— Lima, 12 de Junio de 1963.— Vistos: de conformidad en parte con el dictamen del señor Fiscal; y considerando: que si bien la estipulación contenida en el pasaje respecto a la limitación del monto de la responsabilidad de la Compañía Aérea porteadora, por la pérdida del equipaje del pasajero no tiene eficacia contractual, por su parte el demandante no ha hecho declaración del valor de los objetos contenidos en la maleta extraviada, según lo establece el art. 367 del C. de C., ni ha presentado prueba que acredite el valor del mismo, como lo manda a su vez, el art. 349 del mismo Código; y que en estas circunstancias procede fijar prudencialmente el monto que por los conceptos demandados debe abonar la Compañía demandada: declararon HABER

NULIDAD en la sentencia de vista, en cuanto revocando la apelada, manda abonar la cantidad de 200 dólares; reformando la recurrida y revocando la de primera instancia, ordenaron que la Compañía demandada pague al actor don José Antonio Bañuelos la suma de S/. 8,000.00 por los indicados conceptos; declararon NO HABER NULIDAD en lo demás que contiene; y los devolvieron.— SAYAN ALVAREZ — GARMENDIA — TELLO VELEZ — GARCIA RADA — VIVANCO.

APLICACION: 349, 357 y 367 del C. de C.— 1321 del C.C. — CONCORDANCIA: 1136, 1323 y 1328 del C. C.— 372 del C. de C.

(Normas Legales, t. 38, Pág. 309.— R. de J.P., año de 1963, No. 237, Pág. 1377).

“LAS CLAUSULAS LIMITATIVAS DE RESPONSABILIDAD EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO Y EL CONTRATO DE ADHESION”

En el presente caso, el demandante (Sr. Bañuelos) reclama a la compañía demandada (LAN), que se le pague el valor de su equipaje que la compañía transportadora le extravió luego que este fuera entregado para su transporte, además de los respectivos daños y perjuicios derivados de tal pérdida. Recordemos que una de las obligaciones principales del porteador (transportista) es la de custodia del equipaje o la mercadería (aparte de la conducción y entrega), y al parecer, en este caso dicha custodia no se llevó a cabo o se descuidó, causando la pérdida del equipaje. El Convenio de Varsovia de 1929, que unificó las reglas relativas al transporte aéreo internacional, nos señala en su artículo 18 numeral 1 y 2 que el porteador (entiéndase transportista) “es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancía, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo”. Y más adelante aclara que “el transporte aéreo. . . comprenderá el periodo durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador. . .”. Asimismo, el Código de Comercio Peruano en su art. 357 nos dice que “el porteador. . . será responsable de las pérdidas y averías. . . si se probare en su contra que ocurrieron por su negligencia o por haber dejado de tomar las precauciones que el uso tiene adoptadas entre las personas diligentes. . .”. Vemos pues que la obligación de custodia del equipaje por parte del porteador es substancial en el contrato de transporte y en el presente caso es un hecho acreditado la pérdida del equipaje del demandante mientras se encontraba bajo el cuidado de la compañía demandada.

Siendo LAN claramente responsable por la pérdida del equipaje, lo que procede hacerse en el común de los casos y mas aún cuando el pasajero no ha realizado declaración expresa del valor del equipaje o de su contenido, es simplemente aplicar la cláusula limitativa de responsabilidad impresa en el pasaje que limita la responsabilidad de la compañía aérea en una cantidad determinada (que en la mayoría de los casos es una cantidad por kilogramo de peso o por bulto en general). Esto fue precisamente lo que se determinó

en Primer y Segunda Instancia. El juez de Primera Instancia sentenció ordenando a la compañía demandada que abone al demandante la suma de US\$ 100.00 en aplicación del inc. d) del art. 4 del pasaje o su equivalente en moneda nacional. Luego la Corte Superior de Lima modifica en parte la sentencia de Primera Instancia ordenando que se pague la suma de US\$ 200.00 por extenderse la responsabilidad de la compañía al equipaje de dos pasajeros: el demandante y su esposa, ya que la limitación a la suma de US\$ 100.00 corresponde a cada pasajero.

Antes de proseguir con nuestro análisis, es conveniente que recordemos qué es lo que entiende la doctrina por las llamadas “cláusulas limitativas de responsabilidad” o también llamadas “cláusulas de responsabilidad atenuada” tan utilizadas en los contratos de transporte. Es interesante observar que el contexto en que generalmente se mueven y se colocan estos tipos de cláusulas es en los contratos de adhesión (como el contrato de transporte aéreo por ejemplo). La doctrina contempla tres tipos de cláusulas que las partes pueden pactar en materia de responsabilidad. La razón de ser de estas cláusulas radica en que las partes queriendo evitar los riesgos de una transacción o de un litigio a futuro, prefieren regular por anticipado las consecuencias de los daños que sean susceptibles de ser causados. Se prevé el caso en que la aplicación de las reglas legales comprometería la responsabilidad; es así que de acuerdo con la víctima eventual se reemplazan esas reglas legales por reglas convencionales. Mazeaud-Tunc en su importante obra sobre responsabilidad civil señala tres tipos de cláusulas: la cláusula exonerativa de responsabilidad, la cláusula penal y la cláusula de responsabilidad atenuada. Con relación a la primera nos dice que: “Las cláusulas de no-responsabilidad se distinguen de todas las demás. Tan solo ellas suprimen toda la responsabilidad; las demás la condicionan. Tan solo aquellas privan a la víctima de toda reparación; las demás determinan por adelantado el importe y la duración de esa reparación” (1). Sobre la cláusula penal dice: “. . . pero también cabe convenir por anticipado, en un tanto alzado, la cuantía de la reparación: es la cláusula penal, esta desempeñará el papel de una cláusula de responsabilidad atenuada si la suma fijada es inferior al perjuicio causado; en el supuesto contrario, tendrá por efecto agravar la responsabilidad” (2). Pero son las cláusulas limitativas de responsabilidad las que nos interesan, veamos pues qué es lo que nos dice Mazeaud-Tunc al

respecto: "En lugar de convenir una irresponsabilidad total, puede quererse solamente limitar la responsabilidad propia, bien sea en cuanto a su extensión, bien sea en cuanto a su duración. En el primer caso se fijará una suma máxima, por encima de la cual no cabrá ser inquietado, la suma que la víctima no podrá rebasar en su demanda, aún cuando el perjuicio haya sido mucho más considerable; o también se indicará la proporción en la que uno será responsable. . . se estipulará así una cláusula de responsabilidad atenuada. En el segundo caso se limitará el derecho de acción de la víctima a cierto tiempo; transcurrido ese lapso, la víctima nada podrá reclamar. Se estipulará así, una cláusula de responsabilidad abreviada. Por último cabe querer determinar por anticipado, de manera alzada, la extensión de la responsabilidad en que se es susceptible de incurrir, no se señalará entonces un máximo, sino una suma invariable, un tanto alzado, que se deberá siempre en caso de daño. Si este es superior a la suma fija, el responsable se beneficiará de ello como de una cláusula limitativa de responsabilidad; pero si es inferior, el provecho será para la víctima. Fijar un tanto alzado es estipular una cláusula penal" (3).

Han quedado claras las características e implicancias de las cláusulas limitativas de responsabilidad (o de responsabilidad atenuada). Siendo esto así, pasaremos a señalar cuales son las interrogantes jurídicas que nos plantea esta Ejecutoria Suprema:

En primer lugar, ya que la discusión ". . . se circunscribe a establecer si tiene o no operancia la cláusula de adhesión. . . que limita la responsabilidad. . . con respecto al equipaje. . ." veamos cuáles son las consecuencias de una y otra posición. Si la Corte hubiera establecido que operaba la cláusula de adhesión ésta Ejecutoria no hubiera tenido nada de particular, pues estos casos de pérdidas de equipajes se dan todos los días en todas las compañías de transporte aéreo en el mundo y lo corriente es que a la víctima se le indemnice con la cantidad señalada en el pasaje para estos casos salvo que se hubiere hecho declaración expresa del valor del contenido del equipaje (cosa que rara vez sucede). Pero aquí se resolvió lo contrario ya que se declaró que la cláusula limitativa de responsabilidad no tenía "eficacia contractual" y por lo tanto no era válida su aplicación. Esta Ejecutoria lo que en realidad está haciendo es remover en su base toda la teoría del contrato de adhesión al señalar que lo determinado en sus cláusulas puede ser modificado o simplemente declararse sin eficacia. La mayoría de la doctrina considera que debe entenderse por contrato de adhesión ". . . aquel en que las condiciones del mismo son prerredactadas unilateralmente por una de las partes, de tal manera que la otra solo puede aceptarlas en bloque o rechazarlas" (4). Además, una de las características más importantes de estos contratos es que el contrato se presenta a los destinatarios como un todo unitario respecto del cual no se concede la posibilidad de discusión (vale decir, ni antes ni después de realizado el contrato). En el presente caso se está discutiendo la validez de una de sus cláusulas, vale decir, la que limita la responsabilidad del transportista. Esto quiere decir que una vez celebrado un contrato de adhesión cualquiera, una de las partes podría a posteriori declarar la invalidez de

una de sus cláusulas "inamovibles" e "intocables" en base a una razón cualquiera. En nuestro caso, siendo el contrato de transporte aéreo un contrato de adhesión típico, en el que una de las partes (el pasajero en este caso) no puede discutir los términos del mismo por verse obligado a someterse por un estado de necesidad, la decisión de la Corte Suprema reviste una importancia muy grande para las compañías de aviación ya que imaginemos por un momento lo que sucedería si todos los pasajeros a los cuales se les ha perdido sus equipajes reclamaran sumas de dinero por encima del límite que señalan las empresas, éstas pues simplemente se irían a la quiebra al tener que pagar sumas superiores a sus posibilidades. Es por estas razones entre otras, que existen las cláusulas limitativas de responsabilidad que limitan la responsabilidad de los transportistas siempre y cuando el pasajero no haya hecho declaración expresa del valor de su equipaje (pues primaría el valor declarado sobre la cláusula limitativa). La Corte señala que la cláusula limitativa de responsabilidad no fue pactada libremente entre las partes sino impuesta al demandante. ¿Cómo no va a ser impuesta si se encuentra incluida en un contrato de adhesión como es el contrato de transporte aéreo de pasajeros? y a continuación la Corte menciona el artículo 1321 del Código Civil de 1936 que dice: "La responsabilidad procedente del dolo y la culpa inexcusable es exigible en todas las obligaciones. La renuncia de la acción es nula". Pensamos que la aplicación del citado artículo fue pertinente bajo aquellas circunstancias, pues aún no se había promulgado la Ley de Aeronáutica Civil No. 15720 que regiría todo lo relacionado a casos como el que nos ocupa. Igualmente el Perú no se encuentra sujeto a las normas del Convenio de Varsovia ya que hasta el día de hoy el Perú no se ha adherido al mencionado Convenio.

Si observamos bien, los argumentos de la Corte son perfectamente válidos desde un punto de vista netamente civilista, y para las circunstancias de la época (junio de 1963) era perfectamente comprensible que a falta de una norma especial que legislara todo lo relacionado a transporte aéreo la Corte aplicara las normas civiles relacionadas a los contratos en general (5). Al ser el contrato de transporte aéreo un contrato bilateral, vale decir de prestaciones recíprocas, la compañía transportadora asume la obligación de transportar con seguridad al pasajero y su equipaje, y el pasajero a pagar un precio determinado por el transporte. Pero como dice la Corte, si la compañía transportadora limita la responsabilidad proveniente de esa única obligación, la obligación bilateral resultaría reducida a la obligación del pasajero que es la de pagar el servicio, sin la correspondiente contraprestación del transportista. Desde el punto de vista del Derecho Civil, las cláusulas limitativas de responsabilidad son simplemente inconcebibles ya que se seguirá sancionando la injusticia de tratar desigualmente a sujetos de derecho que deben merecer idéntico respeto de la ley. Pero en materia de transporte aéreo la realidad es otra, y otras las circunstancias, otros los principios; el derecho aeronáutico es una rama del derecho con principios propios y muy particulares que no podemos unirlos en determinados casos a los del derecho civil por razones de conveniencia tanto para el transportador como para el pasajero. Tan es así que

si el presente caso hubiere tenido lugar después de la promulgación de la Ley 15720 (Ley de Aeronáutica Civil) la Corte se hubiese visto obligada a aplicarla al caso pues la Ley mencionada legisla precisamente en sus artículos 284 y 286 de su reglamento los casos de pérdida de equipaje y señala una suma fija a manera de indemnización que debe de aplicarse cuando ocurran estos casos. Lamentablemente las sumas fijadas por los mencionados artículos no han sido actualizadas por lo que caen en obsoletos.

Pensamos que la Ley de Aeronáutica en este punto necesita reformarse en el sentido que establezca, por ejemplo, un régimen de indemnizaciones optativas para los pasajeros de los servicios aéreos regulares, en el sentido que al momento de celebrarse el contrato de transporte, el pasajero pueda escoger entre el pago de una suma determinada inmediatamente después de haberse comprobado el hecho que generó responsabilidad a la compañía transportadora o si no se acogen a este régimen conservarán su derecho a ejercitar las acciones que puedan corresponderles ante la jurisdicción ordinaria, cosa que en nuestro país sabemos lo que demoran. Todo esto acompañado de una actualización periódica de los montos de indemnización.

En conclusión, somos de la opinión que la Corte resolvió bien bajo aquellas circunstancias aplicando las normas vigentes en aquel entonces aunque no olvidemos que para esto haya tenido que pasar por encima de toda la teoría del contrato de adhesión como ya mencionamos. Con relación a las cláusulas limitativas de responsabilidad, pensamos que son perfectamente necesarias en el transporte aéreo siempre y cuando vayan acompañadas de una constante actualización que señalen sumas justas y equitativas. El transporte aéreo necesita de estas cláusulas ya que como señalamos anteriormente las empresas de transporte aéreo se irían a la quiebra si todos los pasajeros que sufren la pérdida de su equipaje y que no han hecho declaración expresa de valor demandan sumas fuera de las posibilidades de las compañías.

Por último, el Derecho Aeronáutico es una rama del derecho con principios propios que no pueden confundirse con los del derecho tradicional, pues existen criterios económicos y de conveniencia que no son compatibles con los criterios del derecho tradicional (como hemos observado con las cláusulas limitativas de responsabilidad que a muchos civilistas llamará la atención). Es así que el gran jurista español, el Dr. Enrique Mapelli dice al respecto: "Es necesario que, en este punto, nuevamente traigamos a colación razonamientos, ya expuestos anteriormente y que se relacionan con la originalidad del transporte aéreo,

los signos diferenciales que ofrece en cuanto a los otros medios de traslación que le han precedido en el tiempo y la necesidad de que las normas legales que han de regularlo se adecúen necesariamente a éstas particularidades. Pretender... aplicar inflexiblemente al transporte aéreo los criterios legales tradicionales, supone tanto como frenar su desenvolvimiento, su desarrollo y aun su existencia".

Alfredo Gildemeister Ruiz Huidobro

Alumno del octavo ciclo de la
Facultad de Derecho de la PUCP.

- (1) Mazeaud-Tunc: "Responsabilidad Civil" Tomo tercero, Volumen 2, pág. 5. Es pertinente anotar que el art. 23 del Convenio de Varsovia señala como nula y sin efecto toda cláusula exonerativa de responsabilidad por parte del porteador. (N. del A.).
- (2) Mazeaud-Tunc: Ob. cit. Sección I pág. 5.
- (3) Mazeaud-Tunc: Ob. cit. Sección II pág. 97.
- (4) De la Puente y Lavalle, Manuel: "Estudios del Contrato Privado", Tomo I pág. 287.
- (5) Con fecha 26 de diciembre de 1963 se promulgó el D.S. No. 22 (Reglamento de Aeronáutica Civil del Perú) que en su art. 284 manda al Poder Judicial que determine el monto de la indemnización por los daños ocasionados al equipaje cuando no hubiere valor declarado. (N. del A.).