

La Ley de Aeronáutica Civil: 22 años de Retraso*

María del Carmen Vega S.

Alumna de 9no. ciclo de la Facultad de Derecho de la PUC

Hoy, más que nunca, resulta imperioso reflexionar acerca de la ley nacional —Ley de Aeronáutica Civil— como norma aplicable a la inejecución de las obligaciones derivadas del contrato de transporte aéreo.

Si bien es cierto que nuevas modalidades de contratación encuentran su fundamento en los caracteres que viene asumiendo la economía moderna, el desarrollo del mercado de bienes y servicios y la producción en masa, no es menos cierto que la mayoría de nosotros, cuando nos acercamos a una oficina de Aeroperú, Faucett, Aerolíneas Argentinas o cualquier agencia de viajes, no somos conscientes de que al adquirir un billete de pasaje aéreo estamos celebrando un contrato de transporte aéreo, con las características y peculiaridades que le son inherentes y, menos aún, con el régimen de responsabilidad civil aplicable en casos de inejecución del mismo.

La situación actual del servicio de transporte aéreo adquiere caracteres y dimensiones que escapan a toda previsión o regulación legal que siga de cerca sus pasos. Es más, si tenemos en cuenta la posición hegemónica de las compañías aéreas que prestan el servicio, lo cual presupone que sean ellas mismas las que establezcan las condiciones y/o estipulaciones aplicables a los contratos que con ellas se celebren, y si agregamos a esto la situación de ignorancia o, al menos, de desconocimiento de los usuarios del servicio, comprenderemos el por qué del asombro de muchos pasajeros que a punto de despegar en un vuelo placentero, de negocios o de trabajo, o ya en medio del viaje, cansados, aburridos o, simplemente, curiosos, ponen atención por primera vez al billete de pasaje que adquirieron días u horas antes y se encuentran con un cúmulo de condiciones o cláusulas totalmente extrañas, muchas veces de carácter técnico, en un lenguaje poco

conocido y frecuente, con letras diminutas, que imponen una serie de limitaciones, exoneraciones o condiciones favorables para las Compañías transportistas. Y en esos momentos los usuarios están frente a una situación consumada, en la cual no tuvieron la más mínima intervención, pues para ellos adquirir un billete de transporte para emprender un viaje aéreo era algo tan cotidiano y circunstancial, que no tuvieron motivos para siquiera preguntarse qué sucedería si el avión en el que viajaban sufriera un accidente, o un desperfecto técnico, o si debido al mal tiempo, o a un problema derivado de una congestión de tráfico aéreo, no pudiera arribar al lugar deseado o si, haciéndolo, sufrieran pérdidas en sus equipajes, o si ellos mismos sufrieran lesiones leves o graves o si, fatalmente, perdieran la vida. No saben que detrás de todo ello se esconde un régimen de responsabilidad civil que los deja, si no totalmente desprotegidos, en una situación sumamente difícil.

Nuestra Ley de Aeronáutica Civil (Ley N° 15720 del 11 de noviembre de 1965) y su Reglamento (aprobado y puesto en vigencia mediante Decreto Supremo N° 16 de 28 de diciembre del mismo año) resultan ser, generalmente, la ley aplicable en los casos de inejecución del contrato de transporte aéreo.

Tanto la Ley N° 15720 como su Reglamento establecen una presunción de culpa del transportista en favor del usuario con motivo "de los daños y perjuicios causados por muerte, lesiones o cualquiera otros daños sufridos por el pasajero o los tripulantes con ocasión del transporte o durante las operaciones de embarque...".

Pero no por eso podemos dejar de apreciar la deficiencia de tales dispositivos legales, lo vago e impreciso de su lenguaje, la ambigüedad de los términos empleados, añadiendo la antigüedad de los mismos y enfrentándolos a una realidad, el transporte aéreo actual, tan distinta y tan lejana como la de 1965. No podemos dejar de lado tampoco los límites indemnizatorios establecidos en el Reglamento de la Ley de Aero-

* Al momento de redactarse el presente artículo, el gobierno del Perú no había aprobado los Instrumentos Internacionales que conforman el régimen varsoviano. Sin embargo, el Perú ha aprobado el mencionado régimen mediante Resolución Legislativa N° 24819.

náutica Civil, que si bien teóricamente no eximen al transportista de su responsabilidad ante una situación de incumplimiento o inexecución parcial o total, al menos, en la práctica, resultan diminutos, cuando no irrisorios. Sólo a manera de ilustración, mencionaremos algunos montos significativos:

- Por muerte o incapacidad total permanente de pasajeros en servicios domésticos (entiéndase vuelos al interior del Perú) S/.120,000, hoy día I/.120.
- Por muerte o incapacidad total permanente de pasajeros en servicios aéreos internacionales S/.200,000, hoy día I/. 200.
- Por pérdida o avería de la carga para los servicios aéreos domésticos, hasta el límite de S/.200 por kilogramo de peso bruto, hoy día I/. 0.20.
- Por pérdida o avería del equipaje facturado o de la carga para los servicios aéreos internacionales, hasta el límite de S/. 400 por cada kilogramo de peso bruto, hoy día I/. 0.40.

En necesario enfatizar que en el caso de estos límites de responsabilidad no existe una referencia al patrón oro u a otra modalidad que de alguna forma compense las devaluaciones periódicas de nuestra moneda, manteniendo estables los montos indemnizatorios.

Por último, nuestro país no se encuentra dentro del régimen de responsabilidad civil establecido en el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, más conocido como el Convenio de Varsovia de 1929(*), ya que el Perú no ha suscrito tal convenio ni mucho menos los Protocolos posteriores que conforman el régimen creado por el Convenio original. El Convenio de Varsovia de 1929, si bien es cierto que establece un régimen favorable para las compañías de aviación, no podemos dejar de mencionar que sus límites indemnizatorios superan ampliamente a los establecidos en nuestros dispositivos legales:

- Por muerte, herida y otra lesión corporal sufrida por viajero el límite es de 125,000 francos, permitiéndose fijar por convenio especial, un límite más elevado;
- Por destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancías el límite es de 250 francos por kilogramos, salvo declaración especial de valor;

(*) El Convenio de 1929 ha sido modificado por el Protocolo de La Haya de 1955 y por el Protocolo de Guatemala de 1971. Ellos configuran lo que se conoce como "régimen varsoviano".

- Por destrucción, pérdida o avería de objetos cuya custodia conserva el viajero el límite es de 5,000 francos por viajero.

Todos los límites arriba mencionados están referidos al Franco Poincaré(**). Sin embargo, no podemos dejar de reconocer la precariedad del régimen varsoviano, desde una perspectiva histórica.

Por todas estas consideraciones, resulta imperiosa la dación de una nueva ley de Aeronáutica Civil que recoja de cerca el desarrollo y las dimensiones que viene asumiendo el servicio de transporte, con sus caracteres y riesgos propios, que hoy día son previsible a la mente de un buen legislador.

Al respecto, cabe señalar que actualmente la Cámara de Senadores se encuentra revisando el texto del Proyecto de ley de Aeronáutica Civil aprobado por la Cámara de Diputados (publicado en el diario oficial *"El Peruano"* el 6 de octubre de 1987).

El Proyecto no se ocupa de fijar los límites indemnizatorios en los casos de muerte o lesiones de pasajeros y de pérdida, destrucción o avería de mercancías o equipajes facturados. Dispone que será "la reglamentación pertinente" la encargada de fijarlos.

Tenemos así, que la reglamentación es riesgosa por ser obra exclusiva del Poder Ejecutivo y no contar por eso con la intervención de legisladores entendidos en la materia, lo cual hace suponer que los límites indemnizatorios no sufrirán un incremento significativo que los acerque a la realidad.

Finalmente, al menos al enfrentarnos con la posibilidad de adquirir un billete de pasaje aéreo para suplir la deficiencia de nuestra legislación, podríamos optar por:

- Negociar o discutir ciertas cláusulas que limiten la responsabilidad del transportista (lo cual es alejarse de la realidad).
- Contratar paralelamente un buen seguro que cubra la mayor cantidad de riesgos o daños (lo cual es saludable, posible y recomendable).
- Abstenerse de contratar y por lo tanto de viajar (lo cual puede resultar perjudicial a cualquier usuario, pero al menos su vida, lo máspreciado, conserva todo el valor que tiene).
- Por último conseguir que las cláusulas o condiciones impresas en los billetes de transporte sean aprobadas por entidades administrativas, para evitar un régimen favorable para las compañías aéreas.

(**) El Franco Poincaré equivale a 65.5 miligramos de oro con una ley de 900 milésimas de fino.