

**Voces:** TRANSPORTE DE PASAJEROS - TRANSPORTE DE CARGA - AERONAVEGACIÓN - FALTANTE DE MERCADERÍA - RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR - LÍNEAS AÉREAS - TRATADOS INTERNACIONALES - CONVENIO DE VARSOVIA - RESPONSABILIDAD CIVIL - SUPREMACÍA DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA - APLICACIÓN DE TRATADOS INTERNACIONALES - INTERPRETACIÓN DE TRATADOS INTERNACIONALES

**Título:** El ámbito de aplicación de las normas sobre responsabilidad del transportista en el transporte aéreo internacional. Comentario a fallo de la Corte Suprema (Rol 1501-08) - Rafael Durán Sanhueza

**Autor:** Rafael Durán Sanhueza

**Fecha:** 7-oct-2009

**Cita:** MJCH\_MJD365

**Producto:** MJ

**Sumario:** I.- Introducción; II.- Ámbito de aplicación de las normas existentes en materia de transporte aéreo; III.- Procedencia de la protesta efectuada vía fax. Momento a partir del que se cuenta el plazo para realizarla; IV.- Limitación de responsabilidad alegada por la demandada; V.- La condena en costas y la excepción limitación de responsabilidad acogida; Notas y reseñas bibliográficas.

---

Por Rafael Durán Sanhueza

## I. INTRODUCCIÓN

El fallo que comentamos, caratulado "Aetna Chile Seguros Generales c/ Lan Chile S.A.", trata principalmente sobre cuatro materias: la aplicación territorial de las normas que reglaban al momento de los hechos, el transporte aéreo internacional en nuestro país, o como comúnmente se le conoce, el ámbito de aplicación de dichas normas; por otra parte sobre la procedencia y concurrencia de la emisión de protesta vía fax y el momento desde el que comienza a correr el plazo para efectuarla; respecto de la procedencia de la limitación de responsabilidad alegada por la demandada; y finalmente, en relación con el criterio de nuestro máximo tribunal sobre la condena en costas cuando se ha acogido una excepción de limitación de responsabilidad esgrimida por un transportista aéreo.

## II. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LAS NORMAS EXISTENTES EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO

Debe tenerse presente que los hechos del fallo comentado sucedieron entre junio y julio de 2000, fecha en que se encontraba vigente y aplicable en nuestro país el "Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional de 12 de octubre de 1929", firmado en Varsovia, y el

Protocolo que lo modifica de 28 de septiembre de 1955, firmado en La Haya" (en adelante "Convenio de Varsovia - La Haya").(1)

Adicionalmente a esa fecha, se encontraban vigentes en Chile los protocolos modificatorios del Convenio de Varsovia - La Haya, suscritos en Montreal en 1975, denominados Protocolos N° 1 y 2. (2)

Puede verse, por ende, que el Convenio de Varsovia experimentó sucesivas y diversas modificaciones. Por esta razón, algunos autores prefieren hablar, con propiedad, del Sistema de Varsovia.(3) (4)

Por otra parte, el transporte aéreo doméstico se encuentra reglado en el Código Aeronáutico, aprobado mediante Ley 18.916.

A vía meramente informativa, debe tenerse presente que con fecha 19 de mayo de 2009 fue publicado en el Diario Oficial el "Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional", también conocido como Convención de Montreal de 1999, por lo que dicho tratado internacional pasó a ser ley en Chile, siendo obligatoria su aplicación en los casos que el propio tratado dispone. (5)

Como se indica en el considerando 2° del fallo de casación, los jueces del grado, establecieron, entre otros, que:

a) Existió un contrato de compraventa internacional, de mercancías consistentes en vestuario, con un peso de 462 kilos, entre la empresa nacional Almacenes París y la empresa norteamericana LCI Holdings y LC Libra LLC, en que la primera reviste el carácter de compradora, y la segunda de vendedora, de lo que dan cuenta las facturas comerciales emitidas por los vendedores con fechas 14 y 15 de junio de 2000;

b) A fin de transportar dichas mercancías, Almacenes Paris celebró un contrato de transporte aéreo internacional con Lan Chile S.A., mediante el cual esta última se obligó a realizar el transporte de las mercancías indicadas entre Nueva York y Santiago de Chile, emitiéndose la carta de porte aéreo número 045-JFK-72994261;

c) Las mercancías con se encontraban aseguradas por Aetna Chile Seguros Generales S.A. de lo que dan cuenta el certificado de seguro 151 emitido al amparo de la póliza flotante 31709-E.

Frente a los hechos descritos, los tribunales del grado determinaron la procedencia y aplicación del Código Aeronáutico, dejando de lado el Convenio de Varsovia - La Haya.

La Excma. Corte Suprema, reiterando la jurisprudencia uniforme sobre la materia, determina por el contrario, que tratándose de transportes aéreos internacionales rige el Convenio de Varsovia - La Haya, aplicando entre otros los artículos 1° y 2° de dicho Tratado. (6)

Es frecuente la discusión en juicio sobre las normas de fondo que reglan el transporte aéreo internacional. Basándose en las disposiciones citadas del Convenio de Varsovia - La Haya y de los artículos 14 y 16 del Código Civil, un sector sostiene que debe aplicarse dicho Convenio y sus Protocolos modificatorios. Otros, por el contrario esgrimen la aplicabilidad del Código Aeronáutico, que según ellos por tratarse de una ley posterior (Ley 18.916, publicada en el Diario Oficial el 8/2/1990), habría derogado al Convenio de Varsovia, que es una ley anterior (fue promulgado por Decreto Ley 2381 de 1978, y publicado en el Diario Oficial el 13/8/1979).

En reiterados fallos nuestra Corte Suprema se ha pronunciado por la primera postura. En el primero de

dichos fallos de fecha el 3/7/2007 (7), dictado en los autos Rol N° 4394-2005 , redactada por el Ministro Sergio Muñoz, se rechazó el recurso de casación en el fondo deducido por la demandante en contra de la sentencia de segundo grado, que confirmando la de primera acogió parcialmente, pero se pronuncia respecto de la normativa de fondo aplicable, en los siguientes términos:

QUINTO: Que a mayor abundamiento y advirtiendo esta Corte la trascendencia de la controversia fundamental sobre la que discurre este asunto y, atendida la labor orientadora e inspiradora de la jurisprudencia que debe motivar el contenido de las decisiones de este máximo tribunal, se estima pertinente hacer en la especie las siguientes precisiones. Respecto de la argumentación destinada a sostener que no existe sobre el particular ninguna razón de texto que permita concluir que el Convenio de Varsovia- La Haya se aplica al transporte aéreo internacional de mercaderías y que el Código Aeronáutico se aplica al transporte aéreo nacional de mercaderías, es necesario puntualizar que el artículo 1° de la Convención de Varsovia prescribe que el presente convenio se aplicará a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercaderías que se efectuó en aeronaves mediante remuneración.

Por su parte el artículo 2° del citado tratado previene que para los efectos del presente convenio, se denominará transporte internacional a todo transporte en el cual, de acuerdo con las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción del transporte o trasbordo, estén situados ya sea en el territorio de dos Altas Partes, ya sea en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, si se ha previsto una escala en un territorio sometido a la soberanía, a la jurisdicción, al mandato o a la autoridad de otra Potencia aún cuando ésta no sea Contratante.

Sobre el particular, el artículo 1° del Código Aeronáutico prescribe que el Estado de Chile tiene la soberanía exclusiva del espacio aéreo nacional.

Del texto de la citada disposición legal y atendido el tenor de los artículos transcritos precedentemente, contenidos en el Convenio de Varsovia, es posible colegir que el Código Aeronáutico sólo recibe aplicación cuando nos encontramos en presencia de un transporte nacional de mercaderías, es decir, cuando éste se efectúa exclusivamente dentro de los límites territoriales en que Chile ejerce soberanía. Por otra parte el tenor del citado artículo 1° del Código Aeronáutico resulta plenamente coherente con el contenido de las actas en que se manifiesta la historia fidedigna de la ley, de las que se desprende como principal motivo que determinó la dictación del aludido cuerpo legal, el reafirmar la soberanía plena y exclusiva de Chile sobre el espacio aéreo nacional.

En este mismo sentido, resulta adecuado recordar el principio general de territorialidad de la ley chilena, consagrado en los artículos 14 y 16 del Código Civil, del que se colige que las leyes se dictan en principio para ser observadas y cumplidas en nuestro territorio, reconociendo un límite espacial marcado por las fronteras del país, sin que estemos, en la especie, en presencia de ninguna de las excepciones a este principio de territorialidad de la ley.

SEXTO: Que por último y ante aquellas alegaciones del recurrente destinadas a sostener que el Convenio de Varsovia- La Haya habría sido derogado por el Código Aeronáutico, es preciso tener presente que ya en el trabajo de la Comisión Redactora de la actual Constitución Política de la República , específicamente en la Sesión N° 367, de 9 de mayo de 1978, se planteó el tema de incorporar a la propia Carta Fundamental una norma expresa que consagrara en forma explícita la supremacía de los tratados frente a las leyes. Todos los miembros de la Comisión reconocen por cierto, y en esto la doctrina y la jurisprudencia son uniformes, que los tratados son superiores en jerarquía que las leyes, a pesar de que los primeros están sometidos en su formación a los trámites de una ley. En consecuencia, para algunos miembros de la Comisión aparece como algo lógico y necesario establecer, una norma de rango constitucional, similar a la del artículo 55 de la Carta Fundamental Francesa de 1957, que dispone que los tratados ratificados tienen, desde su publicación, una autoridad superior a la

ley, bajo reserva, en todo caso de su aplicación, por la otra parte. Quienes sostienen esta posición afirman que, de otro modo, podría llegarse al absurdo de pretender que una ley ordinaria posterior derogue o modifique un tratado.

Posteriormente la doctrina ha sostenido que el tema de las relaciones entre normas internacionales válidamente incorporadas al derecho interno y leyes posteriores, se rigen por el principio de la aplicabilidad, ya que ni unas ni otras se condicionan en su validez.

La consecuencia de que una norma internacional no pueda afectarse en su validez por una norma interna se deriva del principio de la buena fe y del cumplimiento de los compromisos adquiridos que constituyen principios de *ius cogens* codificados por la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados y que forma parte del ordenamiento jurídico chileno, constituyendo una limitación implícita en el ordenamiento jurídico a todos los operadores jurídicos internos.

De forma tal que para dejar de aplicar debidamente un tratado internacional corresponde que previamente sea denunciado conforme a las normas que regulan esta materia.

SEPTIMO: Que por lo expuesto las normas del Convenio de Varsovia-La Haya están llamadas a regir en el caso de autos, con las modificaciones de los protocolos 1 y 2 de Montreal, que fueron debidamente sometidos a la aprobación nacional por medio de la ratificación y publicados en el Diario Oficial; normativa de carácter internacional que cobra aplicación directamente y por ser el derecho comúnmente aceptado por los estados en sus relaciones internacionales."(8)

El juicio consistía en una demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil contractual, deducida por Renta Nacional Compañía de Seguros Generales S.A. en contra de American Airlines, empresa aérea que en 1999 había transportado desde Miami a Santiago un cargamento de repuestos computacionales que arribó con faltantes. De la cobertura de este siniestro se había hecho cargo la compañía de seguros demandante, indemnizando al consignatario Pentaxis Chile Ltda., subrogándose en sus derechos, y luego accionando en contra de la aerolínea. Mientras que Renta Nacional sostuvo que la normativa de fondo aplicable estaba dada por el Código Aeronáutico, la demandada American Airlines argumentó que era el Convenio de Varsovia el estatuto aplicable.(9)

El mismo criterio, posteriormente fue reiterado en el fallo de la Ecelentísima Corte Suprema, de 18/4/2008, dictado en los autos Rol 5300-06 "Renta Nacional Cía. Seguros Generales c/ Alejandro Ceballos Pérez"(10) ; fallo de la I. Corte de Apelaciones de Santiago de fecha 18/1/2008, Rol 5645-03, "Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur c/ Ladeco S.A."; de la Corte Suprema, de fecha 24/3/2008, Rol 3593/2006, "Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur c/ Burlington Air Express; fallo de la Corte Suprema, 10/9/2008, Rol 4290-07, "Le Mans Ise Compañía de Seguros Generales S.A. c/ D.H.L. Worldwide Express Chile Ltda." (11) ; de la I. Corte de Apelaciones de Santiago, 8/10/2008, Rol 5238-05, "Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. c/ Varig S.A."; de la I. Corte de Apelaciones de Santiago, 5/3/2009, Rol 603-06, "Seguros Previsión Generales S.A.c/ Panalpina Chile Transportes Mundiales Ltda".

En los autos Rol 5300-06, adicionalmente a los argumentos tradicionales en la materia, se deja en clara la doctrina de nuestro máximo tribunal, en el sentido que si el punto de partida se encontraba en un país que no revestía el carácter de Alta Parte Contratante, pero si revestía dicho carácter el país en que se encontraba el punto de llegada, igualmente era aplicable el Convenio de Varsovia - La Haya, puesto que lo trascendental será el lugar en que haga valer y se deba ejecutar la responsabilidad del porteador aéreo, lo que determina la aplicación de la Convención tantas veces indicada.(12)

Como bien indica Hananías, existen innumerables y sólidas razones que demuestran la improcedencia jurídica de que una ley interna posterior derogue a un tratado internacional anterior. Ello pugna contra

los más elementales principios del Derecho Internacional y, de configurarse, constituye una causal de responsabilidad internacional de los Estados. Los tratados, en su carácter de normas internacionales que comprometen la fe de dos Estados, tienen primacía por sobre las leyes internas, que son un acto unilateral del Estado que las promulga. Agrega, que si el Decreto Supremo 1383 del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial el 9 de diciembre de 1997, y que promulga los Protocolos de Montreal de 1975 Nos 1 y 2, modifican al Convenio de Varsovia, constituyen una razón adicional para arribar a la conclusión indicada; en efecto parece absurdo que el Estado Chileno ratifique Protocolos que hubiesen modificado un Convenio supuestamente derogado.(13) (14)

Sin duda, uno de los principales argumentos para arribar a la sana doctrina de nuestro más alto tribunal, es el ámbito de aplicación internacional de la Convención de Varsovia - La Haya, en contraposición a aquel nacional de nuestro Código Aeronáutico. Lo anterior es ratificado por la doctrina.(15) Sin perjuicio, que entendemos que, por regla general, no existe contraposición entre uno y otro por su diverso ámbito de aplicación, en el evento en que lo existiese y respecto del argumento de la primacía del tratado internacional en el conflicto de normas aplicables, debe considerarse que en diversos países se le ha dado preponderancia a la aplicación de la Convención de Varsovia - La Haya, por sobre la legislación interna de cada país. Así en Estados Unidos, diversos fallos se han pronunciado en este sentido.(16) En Chile, adicionalmente debe considerarse la validez de los argumentos esgrimidos por el fallo parcialmente transcrito, en su considerando 6°.

En consecuencia, el fallo es absolutamente acertado y reafirma la jurisprudencia, que en forma uniforme la Excelentísima Corte Suprema estableció desde 2007.

Este asunto, que al decir de un autor, parece una obviedad, no lo es si se consideran algunas sentencias, aisladas por cierto y generalmente de primer grado, en que han determinado la aplicabilidad del Código Aeronáutico a transportes internacionales.(17)

Con todo, debe recalarse que el asunto del marco jurídico aplicable al transporte aéreo internacional (18) reviste gran importancia, puesto que los efectos que de ello derivan, determinarán entre otros los límites de responsabilidad aplicables.(19) Y al hablar de marco jurídico en el transporte aéreo internacional, se da por hecho que en caso alguno será aplicable la legislación doméstica, representada por el Código Aeronáutico.

El asunto para algunos autores, a diferencia de lo indicado en el fallo del Tribunal Supremo dictado en los autos caratulados "Renta Nacional Cía.Seguros Generales c/ Alejandro Ceballos Pérez",(20) debe ser resuelto considerando el marco legal contenido en el o los tratados referidos en el transporte aéreo internacional de que ambos Estados sean partes.(21) Así, si el Estado A sólo ha ratificado el Convenio de Varsovia de 1929, en tanto que el Estado B ha ratificado el Convenio original y los Protocolos modificatorios de La Haya y Montreal, la regulación legal aplicable a un transporte de ida entre A y B, será el Convenio de Varsovia de 1929, que corresponderá al mínimo común denominador entre ambos Estados.(22) De esta forma, según lo entiende Prado, en el caso de autos en que el transporte se realizó en 2001 entre Estados Unidos y Chile, debe analizarse la situación existente en cada uno de los países. El primero de estos países adhirió al Convenio de Varsovia de 1929 en el año 1934, pero solamente en 2002 adhirió al Protocolo de la Haya de 1955 y únicamente adhirió al Protocolo N° 4 de Montreal, en 1999. En tanto que Chile, es una Alta Parte Contratante de Varsovia y de La Haya desde 1979, y no adhirió al Protocolo N°4 de Montreal. Por ello, siguiendo este raciocinio, en el caso de autos sería aplicable únicamente el Convenio de Varsovia de 1929 que corresponde al mínimo común denominador entre ambos países, a la fecha de ocurrencia de los hechos del fallo comentado.

Por nuestra parte, estamos en, términos generales, con la postura sentada en el fallo de la ECS anotado en el párrafo anterior, ya en el juzgamiento de las controversias que surjan de un contrato de transporte internacional aéreo, y sean juzgadas en Chile, se aplicarán lógicamente las normas internacionales

vigentes en nuestro país. Y que a su turno, si el contrato se celebró en el extranjero, por aplicación de lo dispuesto en el artículo 113 del Código de Comercio (23) igualmente sucederá aquello, en tanto la ejecución de dicho contrato tenga lugar en nuestro país.(24) Por ello, si tanto la Convención de Varsovia de 1929, como sus respectivos protocolos modificatorios, revisten el carácter de ley, éstos deben ser aplicados en su conjunto a los hechos producidos bajo su vigencia.

Si bien, como hemos indicado, nos parece correcto y acertado el pronunciamiento de la ECS para el caso que juzgaba, no compartimos su afirmación al indicar que "es posible colegir que el Código Aeronáutico sólo recibe aplicación cuando nos encontramos en presencia de un transporte nacional de mercaderías, es decir, cuando éste se efectúa exclusivamente dentro de los límites territoriales en que Chile ejerce soberanía".(25) Puesto que existirán casos, en que no obstante realizarse un transporte entre dos países diversos, igualmente será aplicable el Código Aeronáutico. Ello sucede, por ejemplo, en el transporte aéreo entre Chile y Tailandia, puesto que este último país no es una Alta Parte Contratante, debiendo aplicarse, por ende, el Código Aeronáutico en este caso.

Finalmente, debe considerarse que el alcance del Convenio de Varsovia y de sus modificaciones posteriores, es solamente parcial, puesto que existen numerosas materias a las que no se refiere. En dichos aspectos, habrá de recurrirse en primer término al Código Aeronáutico y otras normas que resulten procedentes. (26)

### III. PROCEDENCIA DE LA PROTESTA EFECTUADA VÍA FAX.MOMENTO A PARTIR DEL QUE SE CUENTA EL PLAZO PARA REALIZARLA

Un segundo aspecto que comentaremos del fallo en examen, se relaciona con las formalidades requeridas en el régimen de Varsovia - La Haya, respecto de la emisión de la protesta aeronáutica.(27)

En los hechos establecidos por los tribunales del grado y sintetizados en el fallo de la ECS, se dejó constancia que las mercancías ingresaron a Chile el 1 de julio de 2000, lo que se desprende igualmente en la Declaración de Ingreso (28) respectiva. El 5 de julio el Agente de Aduanas respectivo retiró dichas mercancías, disponiendo su envío hasta las bodegas del consignatario, Almacenes París, como se indica en la respectiva guía de despacho. Según se pudo constatar las mercancías arribaron con un faltante de 143,5 kilos. Por ello, al día siguiente de recepción de las mercancías por parte del consignatario, 6 de julio, se emitió protesta vía fax.(29)

Los tribunales de instancia aplicaron, como hemos indicado, el Código Aeronáutico al fallo en comento, recurriendo en este acápite a su artículo 153 (30), que en resumen establece que la responsabilidad del porteador aéreo se extingue, en caso de equipajes y mercaderías transportadas, en caso que no se formule protesta inmediatamente a dicho transportador, o bien después de haber sido notadas las faltas o averías, en el plazo de siete días para los equipajes y de catorce para las mercaderías, a contar de la fecha de recepción.

El recurrente alegaba, por el contrario, que debía aplicarse la Convención de Varsovia - La Haya, que contiene en su artículo 26 las disposiciones relativas a la protesta, exigiendo que esta debe ser realizada por escrito y dentro de determinado plazo, contado desde la recepción de las mercancías.La ECS, que antes había establecido la aplicación del régimen internacional indicado, indica correctamente que el error cometido no tiene influencia en lo dispositivo del fallo, puesto que al haberse realizado la protesta al día siguiente de la recepción, cualquiera sea la normativa de fondo aplicable, la protesta se encuentra emitida dentro de plazo.

Es interesante indicar que el racionio de la Corte deja entredicho que el plazo para emitir la protesta se debe contar desde la recepción efectiva de las mercancías por parte del consignatario, y no, por ejemplo, desde el plazo en que éstas hayan arribado al punto de llegada, ni desde la fecha en que

hubiesen quedado a disposición del consignatario. En el caso comentado, entonces el plazo se contaba desde el 5 de julio, fecha de recepción efectiva, y no desde el 1 de aquel mes, fecha de ingreso al país.(31) (32)

Con todo, a efectos del fallo comentado, es indistinto si se hubiese contado el plazo desde el 1 de julio o desde el 5 de dicho mes, puesto que en cualquiera de ellos, la protesta hubiese sido emitida dentro de plazo.

Sin embargo, al momento en que la ECS transcribe el artículo 26 de la Convención de Varsovia, lo hace en su texto original (33), olvidando al parecer, que esta disposición fue modificada por el Protocolo de La Haya de 1955 (34), lo que desde luego es criticable.(35)

Al tratarse de hechos o proposiciones fácticas fijadas por los tribunales de la instancia a través de la valoración de la prueba rendida, nuestro máximo tribunal no entró a analizar la alegación de la recurrente respecto de la inexistencia de la protesta, realizada vía fax, puesto que no se denunció la vulneración a las normas regulatorias de la prueba (36). Notamos a este respecto que la protesta efectuada vía fax, satisface por completo la exigencia de ser efectuada "por escrito", como igualmente aquella realizada vía correo electrónico o de otra forma análoga.

#### IV.LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD ALEGADA POR LA DEMANDADA (37)

Un hecho establecido por los tribunales del grado, fue la existencia probada de un faltante de mercancías correspondiente a 143,5 kilos de peso.(38) A su turno, como se indica en el fallo comentado, la demandada opuso en su contestación, en forma subsidiaria, la excepción de limitación de responsabilidad, alegando que debía aplicarse aquella contemplada en el artículo 22 de la Convención de Varsovia modificada por el Protocolo de Montreal N°2 de 1975, y que por ende, su responsabilidad había de quedar limitada a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro (DEG) (39) , por cada uno de los kilos faltantes de mercancías. (40)

Sin embargo, los tribunales de la instancia, al acoger la demanda en todas sus partes y confirmar dicha resolución, lo hacen respecto de la totalidad de la suma demandada, sin detenerse en la limitación alegada.

Al establecer la ECS la aplicabilidad del Convenio La Haya- Varsovia, con las modificaciones de sus Protocolos N° 1 y 2, determina entonces la procedencia de la limitación de responsabilidad alegada, a diferencia de lo fallado por los tribunales del grado.(41) (42)

En consecuencia, al haberse dejado de aplicar el artículo 22 de la Convención de Varsovia, se ha incurrido en un error de derecho con influencia sustancial en lo dispositivo del fallo, por lo que la ECS acoge el recurso de casación en el fondo deducido.

En el fallo de reemplazo, se aplica correctamente la limitación de responsabilidad de 17 DEGs por cada kilo de mercancías faltantes, y al ser estos 143,5, determina que la responsabilidad de la demandada queda limitada a la suma en pesos equivalente a 2.439,6 Derechos Especiales de Giro, en su valor vigente a la época del pago efectivo.

#### V.LA CONDENA EN COSTAS Y LA EXCEPCIÓN LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD ACOGIDA

La ECS en el fallo comentado, luego de acoger el recurso de casación en el fondo deducido por la demandada, releva a dicha parte de la condena en costas, al no haber resultado totalmente vencida, aplicando la regla que establece el artículo 144 del Código de Procedimiento Civil.(43)

Como se ha fallado reiteradamente, no hay vencimiento total del demandado si el actor no obtiene todo lo que pedía en su demanda, como cuando se desestima la demanda en lo relativo a los perjuicios y frutos anteriores a la contestación, o se ordena pagar en la sentencia una suma muy inferior a la que se cobra en la demanda.(44)

Sin embargo, modificando la antedicha regla del art. 144, el Protocolo N°1 de Montreal, al sustituir el art. 22 de la Convención de Varsovia de 1929, en su versión del Protocolo de La Haya de 1955, dispone en su párrafo 4:

"Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto el restar al Tribunal la facultad de acordar además, conforme a su propia Ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del juicio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un período de seis meses a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior".

La norma transcrita otorga de esta forma la posibilidad al tribunal de condenar en costas al transportista, aún cuando se haya acogido el límite de responsabilidad alegado. Sin perjuicio que la norma es facultativa para el tribunal, en el fallo comentado de la Corte Suprema se echa de menos, la cita del precepto. De su lectura, da la impresión que se aplicó el art. 144 del Código de Procedimiento Civil, desatendiendo la existencia de la norma indicada.

---

#### Notas y reseñas bibliográficas

(1) Este Convenio fue ratificado por Chile, promulgado por el Decreto Ley 2381 de 1978 y se publicó en el Diario Oficial el 13/8/1979.

(2) Aprobados mediante Decreto Supremo 1383 del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial el 9/12/1997.

(3) PRADO DONOSO, Maximiliano: "Responsabilidad civil en el transporte aéreo. Daños a los pasajeros en el transporte internacional", Lexisnexis, Santiago de Chile, 2005, p. 7 y ss.

(4) El texto completo del Convenio de Varsovia de 1929, y de cada uno de sus modificaciones, puede verse en EYZAGUIRRE ECHEVERRÍA, Rafael: "Contrato de transporte y nociones de Derecho Marítimo y Aéreo", Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1980, p. 568 y ss.

(5) En [http://www.bcn.cl/actualidad\\_legislativa/convenio-transport-aereo-internacional/transporte-aereo-internacional](http://www.bcn.cl/actualidad_legislativa/convenio-transport-aereo-internacional/transporte-aereo-internacional) puede verse el Mensaje Presidencial con que fue enviado al Congreso para su aprobación. Accesado el 26/9/2009.

(6) Art. 1°: "El presente convenio se aplicará a todo el transporte internacional de personas, equipajes o mercaderías que se efectúe en aviones mediante remuneración."

Art. 2° "Para los efectos del presente convenio, se denominará transporte aéreo internacional a todo transporte en el cual, de acuerdo con las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción del transporte o trasbordo, estén situados ya sea en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ya sea en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, si se ha previsto



una escala en un territorio sometido a la soberanía, a la jurisdicción, al mandato o a la autoridad de otra Potencia aún cuando ésta no sea Contratante".

(7) Caratulados "Renta Nacional Compañía de Seguros Generales S.A. c/ American Airlines".  
Descriptor Microjuris: MJJ10268.

(8) El fallo fue redactado por el ministro Sr. Sergio Muñoz.(9) Mayores detalles de este caso pueden ser vistos en <http://www.derechoaeronautico.cl/articulo7.htm> en que fue comentado por el autor Rodrigo HANANÍAS CASTILLO. Accesado el 27/9/2009.

(10) Publicado en Microjuris.com bajo el descriptor MJJ16943.

(11) Publicado en Microjuris.com bajo el descriptor MJJ18239.

(12) Considerando 7°. Este último fallo igualmente fue redactado por el ministro Sr. Sergio Muñoz. Dicha postura concuerda con antiguos fallos dictados en Estados Unidos y en Alemania. Vid. MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Eustaquio, Jurisprudencia Internacional sobre la Convención de Varsovia de 1929. Referente a la responsabilidad civil del porteador aéreo, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1962, pp. 50-52

(13) HANANÍAS CASTILLO, Rodrigo, <http://www.derechoaeronautico.cl/articulo7.htm>. Accesado el 27/9/2009

(14) Para ver con profundidad los argumentos de esta postura véase: PRADO DONOSO, Maximiliano: ob cit p. 52 y ss.

(15) MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Eustaquio, ob, cit. , p. 11

(16) GOLDBIRSCHE, Lawrence B, The Warsaw Convention annotated: a legal handbook, Martinus Nijhoff Publishers, Holanda, 1988, p. 4.

(17) PRADO DONOSO, Maximiliano: ob cit p. 43 y 44. El autor cita el fallo de primer grado dictado por el 4° Juzgado Civil de Santiago en los autos caratulados "Cía. De Seguros Generales Las Américas con Iberia", Rol 5675-2001 (considerando 20°). El mismo autor, en ob. cit. p. 51, cita otro fallo: Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur con Líneas Aéreas Brasileñas Varig, Rol 4527-01 del 5° Juzgado Civil de Santiago (considerando 7°).

(18) Entendido de la forma establecida en el Sistema de Varsovia.

(19) In extenso, PRADO DONOSO, Maximiliano: ob cit p. 41 y ss.

(20) De fecha 24/4/2008, Rol 5300-06 .

(21) DEMPSEY: "International Air Cargo & Baggage Liability and the Tower of Babel" (2004), 36 George Washington International Law Review 239, p. 269, citado por PRADO DONOSO, Maximiliano: ob cit p. 47.

(22) PRADO DONOSO, Maximiliano: ob cit p. 47, nota 66.

(23) Indica en su inciso primero que:"Todos los actos concernientes a la ejecución de los contratos celebrados en país extranjero y cumplidos en Chile; son regidos por la ley chilena, en conformidad a lo que se prescribe en el inciso final del artículo 16 del Código Civil".

(24) GUZMÁN LATORRE, Diego: "Tratado de Derecho Internacional Privado", 3ª ed., Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, Santiago de Chile, 2003, p. 522 y siguientes, teniendo presente lo indicado en las pp. 524 y 525 de la obra citada, respecto de los efectos del contrato otorgado en el extranjero.

(25) Considerando 5º párrafo 3º del fallo comentado.

(26) PRADO DONOSO, Maximiliano: ob cit p. 60 y ss.

(27) Considerandos 7º y 8º del fallo de la ECS.

(28) Es el documento mediante el cual se formaliza una destinación aduanera, el que deberá indicar la clase o modalidad de la destinación de que se trate. Vid. Ordenanza de Aduanas, Libro II, Título V "Destinaciones Aduaneras", artículos 71-116 y el Compendio de Normas Aduaneras, Capítulo 3: Ingreso de Mercancías, 8 al 11.

(29) Considerando 2º del fallo de la ECS.

(30) Como se indica en el Considerando 7º del fallo de la ECS.

(31) Equivale por ende al hecho de "poner en poder del consignatario" las mercancías, siguiendo los términos del artículo 1027 del Código de Comercio, aplicable al transporte marítimo, norma que debe interpretarse conjuntamente con el artículo 983 letra a) del mismo código.

(32) El mismo criterio ha sido plasmado, entre otros, en el fallo de fecha 4/12/1984 dictado por la Corte Suprema Argentina en los autos caratulados "La Agrícola Cía. de seguros c. Aerolíneas Argentinas". Así en su considerando 5º indica que: "El art. 26, párrafo 1º, de la mencionada Convención, establece que el recibo de mercancías sin protesta por el destinatario constituye una presunción iuris tantum de que ellas fueron entregadas en buen estado y conforme al título de transporte. El párrafo 2º añade que la protesta debe ser hecha, en caso de avería, a lo sumo dentro de 14 días "a contar de la fecha de su recibo", y en caso de retraso a más tardar dentro de los 21 días a contar del día en que la mercancía haya sido puesta "a disposición del destinatario". Resulta clara, pues, la distinción hecha entre el punto de partida del plazo para la protesta en el supuesto de avería y en el de retardo: en el primero se trata del recibo o recepción de la mercadería, y en el segundo del hecho de ponerla a disposición del destinatario.

La recepción de la mercadería no puede ser identificada con la descarga en depósitos aduaneros con notificación del destinatario, acto que, por el contrario, equivale al de ponerla a disposición de éste, vale decir, al hecho que según la Convención significa la iniciación del plazo en el caso de retardo y no en el de avería. Ello es así, con mayor razón cuanto que la descarga a los depósitos aduaneros no significa, en el régimen aduanero vigente, la posibilidad de retiro inmediato por parte del consignatario; para que dicho retiro se pueda hacer efectivo es necesario que previamente se proceda al libramiento, acto por el cual el servicio aduanero autoriza el retiro de la mercadería objeto de despacho (arts. 231 y 232 del Código Aduanero -ley defacto 22.415-), lo que diferencia netamente en el tiempo y también en relación a los trámites que es necesario realizar previamente, el acto de la descarga y el de la recepción por el destinatario". Vid. en <http://fallos.diprargentina.com/2009/08/la-agricola-cia-de-seguros-c-aerolineas.html>. Accesado por última vez el 30/9/2009.

(33) Que en su numeral 2.- indica: "En caso de avería, el destinatario deberá dirigir al transportista una protesta inmediatamente después del descubrimiento de la avería y, a más tardar, dentro de un plazo de tres días para los equipajes y de siete días para las mercancías, contados desde su recepción. . . "

(34) Que suprime el numeral 2.- anterior y lo sustituye por el siguiente: "En caso de avería, el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de siete días para los equipajes y de catorce días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo. . ."

(35) Considerando 7°.

(36) Considerando 8°.

(37) Una de las características de la responsabilidad del régimen de Varsovia - La Haya, es el de contemplar una responsabilidad limitada respecto del transportista aéreo. Vid. PRADO DONOSO, Maximiliano: ob cit p. 133 y ss. El mismo autor explica (ob. cit. p. 25) , respecto de las modificaciones unilaterales que los países han introducido al Sistema de Varsovia, la declaración de inconstitucionalidad declarada por la Corte Constitucional Italiana en 1985, respecto del artículo 22 de la Convención de Varsovia.

(38) Considerando 2° letra g).

(39) <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/spa/safes.htm> Accesado por última vez el 30/9/2009.

(40) Se advierte en ello un claro error de transcripción. En efecto, el considerando 1° del fallo de la ECS en su penúltimo párrafo, sintetizando la alegación de la recurrente alude al art. 22 de la Convención indicando que se solicita aplicar una limitación de 125 mil francos por kilogramo, "lo que implica un tope de limitación que se ha interpretado por la jurisprudencia internacional como USD\$ 20, por cada kilo". Y en subsidio de ello, solicita se aplique el límite de responsabilidad establecido en el Protocolo Modificatorio de Montreal N°1. Sin embargo, la ECS al referirse a la alegación de la misma recurrente en el considerando 9°, alude a Protocolo de Montreal N°2. Con todo, ambos Protocolos respecto de la limitación de responsabilidad en caso de mercancías contemplan la misma limitación. Cfr art. II de los indicados Protocolos, diferenciándose en que el Protocolo N°1 modificó el art. 22 en su versión de la Convención de 1929, y que el Protocolo N°2 modificó el mismo precepto en su versión del Protocolo de La Haya de 1955.

(41) Al transcribir el artículo 22 de la Convención de Varsovia, la ECS lo hace correctamente, puesto que alude a la redacción otorgada por el Protocolo N°2, que vino a modificar la redacción de dicho precepto en la forma que se encontraba redactada en el Protocolo de La Haya de 1955. Al haber nuestro país ratificado este último protocolo, entonces resulta correcta la transcripción efectuada.

(42) Considerandos 9° al 11°.

(43) Considerando 2° del fallo de reemplazo.

(44) Abonan lo anterior, diversos fallos publicados en el Repertorio de Legislación y Jurisprudencia correspondiente al Código de Procedimiento Civil respecto del art. 144 de dicho cuerpo normativo, 3ª edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1999. Puede verse también en Microjuris, bajo el descriptor REL46.144

Algunos de dichos fallos en que se recoge la jurisprudencia anotada son: 1. C. Concepción, 14 enero 1918. G. 1918, 1ersem., N°192, p.569; 2. C. Talca, 28 septiembre 1922. G. 1922, 2°sem., N°240, p.1043; y, 3. C. Suprema, 23 abril 1945. R., t.43, sec.3ª, p.3.