

Sustos en vuelos: ¿se indemnizan?

Una de las experiencias más aterradoras que puede sufrir una persona es enfrentarse a una emergencia a bordo de una aeronave en pleno vuelo. Tener conciencia sobre la posibilidad cierta de estrellarse, y con ello morir, para quienes lo hayan vivido o lleguen a vivirlo, ha de ser sin duda traumático. A veces el solo volar genera inquietud. Ni hablar entonces de un incidente mayor, en que por segundos, minutos o a veces más tiempo, se divisa una muerte inminente o probable. Sea por un desperfecto mecánico, un atentado en contra de la aeronave (una amenaza de bomba o un secuestro, por ejemplo), por condiciones meteorológicas (turbulencias o vientos de alta intensidad) u otras situaciones análogas, sobreviene un miedo extremo, susceptible desde luego de generar daños psicológicos, incluso permanentes, como una fobia a volar (reconocida por la psiquiatría).

Surge, entonces, la interrogante: ¿es indemnizable este daño moral para aquellos pasajeros que no obstante arribar sanos y salvos a su destino, vieron, o creyeron ver, la cara de la muerte?

Es necesario distinguir entre lo que dispone la normativa aeronáutica versus el derecho común.

La normativa aeronáutica.

En los **vuelos internacionales**, rige el Convenio de Montreal de 1999 (*“Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional de 29 de mayo de 1999, en Montreal”*, ratificado por Chile y vigente, publicado en el Diario Oficial el 19 de mayo de 2009), cuyo artículo 17 establece: *“1. 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”*.

El precepto no innovó en este punto a su norma predecesora, el también artículo 17 del Convenio de Varsovia de 1929, que del mismo modo hacía responsable al transportador aéreo ante la muerte o *“lesión corporal”*, expresión esta última interpretada mayoritariamente por la jurisprudencia internacional como un impedimento para la indemnización de daños puramente morales. Tal tendencia fue matizada por la Corte Suprema de Justicia de Estados Unidos, en el caso *“Eastern v. Floyd”*. En 1983, en un vuelo de Eastern Airlines, de Miami a Las Bahamas, fallaron sucesivamente los tres motores de la aeronave, la que empezó a perder altitud. Los pasajeros

fueron advertidos de la emergencia, adquiriendo plena conciencia que impactarían contra el mar, cosa que finalmente no sucedió. Uno de los motores se reactivó y el vuelo retornó a su punto de origen. Varios pasajeros accionaron en contra de la línea aérea por los daños psicológicos que les produjo tal vivencia, pero en definitiva el máximo tribunal rechazó la demanda, concluyendo que al aludir la norma a lesiones “*corporales*”, quedaban excluidas aquellas exclusivamente morales, sentando un precedente que debiera mantenerse a la luz del tenor e historia del artículo 17 del Convenio de Montreal de 1999.

En los **vuelos nacionales**, en tanto, cobra vigor el artículo 143 inciso 1 del Código Aeronáutico, que reza: *“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 disposición nacional se refiere a las “*lesiones*”, sin el calificativo de “*corporales*”, todo indica que el sentido es exactamente el mismo que el de los instrumentos internacionales. Si el calificativo de “*corporales*” se omitió, pareciera ser que fue porque se consideró redundante, pues en nuestro ordenamiento jurídico las “*lesiones*” están ligadas a aquellas que afectan la integridad física del individuo. No hablamos propiamente de “*lesiones morales*” en nuestro derecho. La historia fidedigna de la norma tampoco da señales sobre un cambio de criterio que el legislador chileno haya pretendido introducir, por lo que debiéramos plegarnos a la interpretación internacional que hasta ahora ha primado, en orden a privar de indemnización a los daños puramente morales.

El derecho común.

Los señalados regímenes especiales de responsabilidad civil de la normativa aeronáutica, consagran una responsabilidad objetiva (u objetivada) para los transportadores aéreos, con algunos contrapesos o limitaciones, como sería la exclusión de indemnización de los daños puramente morales derivados de una operación, sobre todo normal. Ese es su contexto. Si un vuelo repentinamente se ve afectado por una emergencia que aterra a los pasajeros, pero que la tripulación logra sortear, no parece sostenible invocar dicha responsabilidad objetiva (u objetivada) prevista no para los sustos, sino que para las muertes y lesiones corporales.

Pero desde luego que pueden darse hipótesis en que la angustia de los pasajeros pudo haberse evitado mediando debida diligencia. Casos en que el origen del sobresalto ya no es exclusivamente operacional, sino que se derivan de una mala decisión del transportador aéreo al exponer a los

pasajeros a un riesgo innecesario o de una magnitud mayor al ordinario o aconsejable. En estas situaciones, sería de una notable injusticia una falta de reparación. Si una compañía aérea decide de todas maneras realizar un vuelo no obstante reportes meteorológicos abiertamente desfavorables (algo calificado); si decide despegar a sabiendas de una potencial falla de la aeronave o de un potencial problema de seguridad operacional cualquiera; si se da una falsa alarma a los pasajeros (en una ocasión un comandante en pleno vuelo dijo en broma que había una bomba en la aeronave, sin percatarse que el sistema de audio estaba encendido, lo que fue escuchado por todos los pasajeros); o realiza con imprudencia temeraria maniobras innecesarias e indebidas que pudieran causar pánico; sería dable sostener que se trata de hipótesis no previstas en la normativa aeronáutica, ajenas a sus regímenes especiales de responsabilidad civil objetiva (u objetivada), y sujetas por ende al derecho común, con una responsabilidad subjetiva, en cuyo ámbito sí podría perseguirse un resarcimiento. Parece del todo razonable.

En suma, si un susto en vuelo es indemnizable o no, dependerá de las circunstancias que lo originaron y, particularmente, del régimen de responsabilidad que se invoque al efecto. En los regímenes de responsabilidad civil objetiva (u objetivada), propios de la normativa aeronáutica, debiera imperar una respuesta negativa. En el régimen de responsabilidad civil subjetivo del derecho común, la puerta quedaría abierta.

Rodrigo Hananías C.

Abogado Derecho Aeronáutico.

[rhananias@aerolegal.cl](mailto:ghananias@aerolegal.cl)

Noviembre de 2022.