

cuyo art. 4º letra a) le faculta para “interpretar administrativamente, en materias de su competencia, las leyes, reglamentos y demás normas que rigen a las personas o entidades fiscalizadas, y fijar normas, impartir instrucciones y dictar órdenes para su aplicación y cumplimiento”.

– En la especie, la inversión de la reserva técnica y patrimonio de riesgo establecido en el mencionado art. 21 letra h), por la característica de que la tasación de los bienes raíces ha de efectuarse cada dos años, se debe estimar que el bien raíz se encuentre situado en Chile, para que la Superintendencia, dentro del ámbito de fiscalización, pueda ejercer tal facultad. Las normas antes reseñadas y normas generales de derecho público determinan que ese organismo y sus funcionarios han de ejercer su imperio dentro del territorio nacional. Por otra parte, si bien es cierto que el Decreto Ley Nº 3.057 introdujo modificaciones al antiguo art. 21 del Decreto con Fuerza de Ley Nº 251, en el sentido de que eliminó la frase “en Chile”, ello no puede tener la virtud de que por tal circunstancia se pueda hacer una inversión en bienes raíces fuera de Chile.

– De lo dicho se puede concluir: a) que las facultades de la Superintendencia han de ser ejercidas en Chile; b) que las normas del Decreto con Fuerza de Ley Nº 251 y Decreto Ley Nº 3.538 pertenecen al interés general y que en tal razón toda interpretación debe ser en forma restrictiva; c) la Superintendencia de Valores y Seguros, al interpretar administrativamente la norma, ejerció la facultad establecida en el art. 4º del Decreto Ley Nº 3.538, por lo que no se puede estimar que cometió un acto ilegal.

Se rechazó el recurso.

Fallo Nº 330

Responsabilidad civil (transporte aéreo de pasajeros)

Sección 39

Tema

Legislación sobre seguro y responsabilidad civil aplicable a un accidente aéreo ocurrido en un vuelo local en Perú, que afectó a avión peruano, respecto de chilenos que adquirieron sus pasajes en Chile. Naturaleza del seguro obligatorio que las empre-

sas aéreas deben contratar conforme a la legislación aeronáutica del Perú. Acción directa de la víctima o sus herederos contra el asegurador de la empresa aérea. Incidencia del seguro en la determinación del monto de indemnización por un accidente aéreo de responsabilidad del transportador.

La ley aplicable para resolver la contienda es la peruana, por cuanto conforme al art. 185 del Código de Bustamante, en los contratos de adhesión se presume aceptada, a falta de voluntad expresa o tácita, la ley del que los ofrece o prepara, no existiendo duda en este caso que el contrato de transporte de pasajeros es de adhesión y que fue elaborado por Faucett. El seguro obligatorio no es un seguro de personas, sino un seguro de responsabilidad civil, porque el interés asegurable del transportador aéreo solo existe en la medida que sea responsable de indemnizar los daños que puedan sufrir los pasajeros.

Disposiciones citadas/aplicables

Art. 14 C. Civil; C. Aeronáutico de Chile; Convenio de Varsovia; arts. 185 y 285 C. de Derecho Int. Privado o de Bustamante; arts. 125, 129 y 133 Ley Aeronáutica Perú; arts. 1987 y 2095 C. Civil Perú

Demandante: Tito González y otros

Demandado: Cía. de Aviación Faucett y otras y Cía. Generali Perú S.A.

Tribunal: Arbitro Sr. Juan Achurra Larraín

Fecha: 30/01/1998

Fuente: Recopilación del Autor

Hechos

El 29 de febrero de 1996, un avión de la Compañía de Aviación Faucett S.A. de Perú que volaba entre Lima y Tacna, con escala en Arequipa, se precipitó a tierra en la cercanía de este último aeropuerto, perdiendo la vida las 123 personas que se encontraban a bordo, incluidos la tripulación y 40 pasajeros de nacionalidad chilena.

Los herederos de 25 de los pasajeros chilenos y la Compañía de Aviación Faucett S.A., junto a su aseguradora, la Compañía Generali Perú S.A., se pusieron de acuerdo en someter sus diferencias a la resolución de un árbitro de derecho de Chile, designando al efecto a don Juan Achurra Larraín. Al designar-

lo, las partes renunciaron expresamente a interponer recursos contra la sentencia que se dictara.

La controversia sometida a la decisión del árbitro se refirió a tres materias específicas: a) responsabilidad que cabría a la Compañía de Aviación Faucett S.A. en la ocurrencia del accidente; b) legislación sustantiva aplicable al caso; y c) cuantía de los perjuicios en que deberían ser indemnizados los herederos de las víctimas.

Doctrina

- La ley chilena no es aplicable a la responsabilidad civil derivada del accidente aéreo ocurrido en Perú, aunque los pasajes hayan sido comprados en Chile, por cuanto no se ha acreditado que la Compañía de Aviación Faucett S.A. tenga agencia y, por consiguiente, domicilio en Chile.

- Tampoco es aplicable el Convenio de Varsovia, ratificado por Chile y Perú, por cuanto éste rige sólo en caso de "vuelo internacional", entendiéndose por tal aquel en que el punto de partida y el punto de destino están situados en el territorio de dos Estados contratantes del Convenio, cosa que no sucedió con el vuelo materia de autos, que era local, con punto de partida y de llegada en el territorio de la República del Perú.

- La ley aplicable para resolver la contienda es la ley del Perú, por cuanto conforme al art. 185 del Código de Bustamante, ratificado por Chile y Perú, en los contratos de adhesión se presume aceptada, a falta de voluntad expresa o tácita, la ley del que los ofrece o prepara, no existiendo duda en este caso que el contrato de transporte de pasajeros es de adhesión y que fue elaborado por Faucett.

- A igual conclusión se llega aplicando las normas de los arts. 199 y 285 del Código de Bustamante. La primera disposición señala que tienen carácter de territoriales las leyes y reglamentos locales especiales relacionados con el transporte por agua, tierra y aire. La segunda, contenida en un capítulo relativo a los contratos especiales del comercio marítimo y aéreo, establece que los actos "de ejecución del contrato se ajustarán a los del lugar en que se realicen".

- Por último, el art. 2095 del Código Civil del Perú, en una norma de carácter general, establece que las obligaciones contractuales se rigen por la ley expresamente elegida por las par-

tes, y en su defecto, por la ley del lugar de su cumplimiento.

- El art. 125 de la Ley N° 24.882, de Aeronáutica del Perú, dispone que los límites de responsabilidad del transportador aéreo que rigen en caso de muerte o lesión de los pasajeros, no se aplican cuando el transportador ha contratado seguros para personas, equipaje o miembros de la tripulación por montos mayores a dichos límites. La contratación de tal seguro es obligatoria conforme al art. 133 de la misma ley y su monto no puede ser inferior a los límites de responsabilidad establecidos en el art. 125 de la ley.

- El seguro obligatorio no es un seguro de personas, sino un seguro de responsabilidad civil, porque el interés asegurable del transportador aéreo sólo existe en la medida que sea responsable de indemnizar los daños que puedan sufrir los pasajeros.

- El monto del seguro que debe considerarse para este efecto no es el máximo de US\$ 200.000.000 que contemplaba la póliza por responsabilidad civil derivada de cualquier ocurrencia, sino la responsabilidad admitida de US\$ 100.000 por asiento de pasajero para vuelos internacionales y de US\$ 27.000 para vuelos domésticos, que aparecen en la póliza contratada por Faucett en la Compañía Generali Perú S.A.

- Conforme al art. 1987 del Código Civil de Perú, la acción indemnizatoria puede ser dirigida contra la aseguradora por el daño, quien responde solidariamente con el responsable directo de éste. (En esta materia la ley peruana se aparta fundamentalmente de la chilena, que no otorga acción a la víctima ni a sus herederos contra el asegurador de quien es directamente responsable del daño causado.)

- La existencia y monto de un seguro de responsabilidad civil no pueden influir en la cuantificación del daño a ser indemnizado; sin embargo, constituye un antecedente que permite al juez fijar la compensación justa que corresponde, en la certidumbre de que la indemnización así fijada no será ilusoria para la víctima por falta o insuficiencia del patrimonio del transportista aéreo, quien precisamente precavó ese evento contratando el seguro.