

LA CULPA GRAVE, CAUSAL DE PERDIDA DE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

FEDERICO ORTIZ DE GUINEA

El artículo 147 del código aeronáutico establece que el transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones del Capítulo L, título VII sobre Responsabilidad por los daños causados a pasajeros, equipajes o mercancías transportadas, que limitan esa responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones. La misma norma es dada por el art. 162 para el caso de daño causado a terceros en la superficie.

Intencionalmente se ha reservado como causal de la “no vigencia” del régimen de responsabilidad limitada, el dolo, no incluyéndose paralelamente a él, la culpa aunque fuera grave.

La nota al art. 147 hace saber que no se consideró inconveniente esa inclusión por considerarla extraña a nuestro sistema jurídico.

Si ese es el único fundamento, tenemos que declarar la ausencia, en nuestro criterio de razonabilidad.

Que quiere decir “nuestro régimen jurídico”. Imaginamos y se lo hemos oído decir a uno de nuestros más distinguidos revisores del proyecto definitivo del Código Aeronáutico que la referencia es a la legislación civil, artículo 512 que no distingue entre culpas según su gravedad.

Esto no significa nada para resolver como corresponde el problema común de los artículos 147 y 162 del Código Aeronáu-

tico, ya que una atadura total a la legislación civil no puede considerarse conveniente ni adecuada a la realidad y tampoco armoniza con la declarada autonomía del art. 2 del Código Aeronáutico, tanto más que ella ya ha sido puesta a prueba rompiendo ese ligamen, al establecerse lo que el Derecho Civil no establece: la limitación.

Si el enfoque se quiere hacer, yendo no desde el hecho aeronáutico ubicado en la estructura jurídica que le es propia, hacia el derecho común (civil) sino desde éste a aquella estructura y aquel hecho, resulta quizá más fácil aceptar lo que se ha rechazado.

El Derecho Civil tiene como norma en materia de responsabilidad, la ilimitación de ella. Cuando, tan importante ordenamiento normativo, puede renunciar a esa fundamental regla para adecuarse a la realidad de un hecho singular, como es el propio de la actividad aeronáutica. Si la respuesta se va a dar con criterio civilístico, sólo debería ser para el caso en que no hay culpa; es decir, cuando la responsabilidad está impuesta en base a criterio de "objetividad", prescindiendo de toda consideración a la conducta culposa o no del agente. Tal sería la solución para el caso del art. 167 como lo es en el caso del art. 167 o en la ley 9688, art. 17 ("dolo o negligencia del patrón").

En la propia legislación comercial, la responsabilidad limitada, característica de las sociedades anónimas y de las reguladas por la ley 11.645, pasa a ser integral plena, si se ha incurrido en culpa (art. 15, ley 11.645, art. 324 código de comercio y 194, ley 11.719).

Conforme con ese criterio, el régimen de la limitación quedaría únicamente para el supuesto de "responsabilidad sin culpa" y desde ya que, sin dolo.

Es que el Derecho Civil no diferencia sino en la extensión de algunos de los efectos de la responsabilidad el rol jurídico del delito y el del cuasi-delito. Ello está muy claramente dicho en el art. 1108 del respectivo código.

Pero lo que el Derecho Aeronáutico pretende, configurando un régimen propio, es que en esa valoración de la influencia

que en su "hecho jurídico" tiene *lo técnico* (igual es decir, *lo funcional*, referencia que la ley hace cuando usa el giro "en ejercicio de sus funciones") cuente la insuficiencia del mismo, como medio idóneo para controlarlo íntegramente, aún en la esfera en que entran a jugar las leyes de la naturaleza. Esa insuficiencia, malgrado los progresos de la ciencia, importa un riesgo cuyo efecto dañoso cuando se produce, debe ser compartido por los intervinientes en la expedición y de allí que al transportador se le ubique en la limitación.

Pero, también estará presente ella cuando más que en la insuficiencia del medio técnico o la inobservancia de reglas de la conducción o negligencia mínima, fruto de tantos factores que si no excusan la calificación de culposa, si permiten graduarla, como ocurre con la fatiga, la distracción, etc., se trata de una conducta temeraria, irresponsable, de descontrol entre lo que se hace y lo que naturalmente tiene que ser su consecuencia. Pensamos que no y por ello sostenemos que acaso más que ninguna otra clase de hechos, sea tan necesario distinguir "culpa grave" de "culpa lata".

Si serán estos u otros los términos a usar es problema ulterior, pero confesamos nuestra viva complacencia por lo expresivo que resulta la redacción de la parte pertinente del art-25 del texto ordenado de Varsovia 1929, según el Protocolo de La Haya, "temeridad y a sabiendas que probablemente causaría daño".

Nos parecería insuficiente dentro de un ideal de justicia, distinguir sólo entre "dolo" y "culpa".

Los competidores en el desafío de demostrar quién tiene mejor puntería y mayor valentía, sometiéndose, recíprocamente a la prueba de "Guillermo Tell y la manzana" no tienen intención alguna de matar, pero el derrotado lo es en razón del "homicidio" cometido. El dolo está muy lejos, realmente ausente, pues justamente lo que se quería demostrar era que ningún perjuicio iba a sufrir el contendiente, pero también está lejana la idea de culpa, descripta como "omisión de las diligencias necesarias para el cumplimiento de una obligación, si

no en el sentido técnico, si como “deber jurídico pro-existente” (Busse. Comentario T. 3. p. 283).

El conductor de la aeronave que sobrevoló tan bajo un campo santafesino en el último verano para que su novia lo viera realizar la que resultaría su póstuma demostración de destreza y que cayó colisionando con árboles de la finca en que ella se encontraba, también requiere para su conducta una denominación especial que no se satisface con la del dolo ni culpa lata.

Los casos de culpa concurrente se resuelven mediante el procedimiento de graduar las culpas. Por ser dos, se llamarán “mayor”, “menor” o “igual”, señalándose en los primeros casos, el porcentaje de diferencia, pero es indudable que en aquellos que tienen el porcentaje de índices levados, 75, 80 y más por ciento, se da clara la noción de estar en presencia de una culpa realmente grave. La graduación de las culpas se halla en la ley 11.132, art. 4 y en el Código Aeronáutico, arts. 167 y 171.

Si la culpa es una e idéntica, siempre igual a cualquier otra, en la incidencia jurídica generada por la concurrencia, no habría “graduación” sino compensación, tan criticada en nuestro derecho cuando se la estableció (SEGOVIA, *Comentario...* T. 3, p. 209, nota 4067).

El Código Aeronáutico también acepta en otros artículos que la efectiva responsabilidad que él establece, no debe tener la misma extensión según el grado de la culpa que pueda exhibir, por su participación en el hecho provocador del daño, la víctima. Carece de toda importancia que aquí no se trata de la del responsable: lo importante es la calificación según grados de conducta. Los artículos 143 y 159 establecen que si el damnificado *causó o contribuyó a causar daño* se “descarta” o se “atenúa” la responsabilidad del transportador o explotador respectivamente. El Juez determinará en qué medida influyó la víctima y según sea su negligencia, impericia o inobservancia, etc., se descartará (causa 100 %) o atenuará (causa menor del 100 %) la responsabilidad de éstos.

La ley 9688 declara la irresponsabilidad del patrón (art. 4) si el accidente del trabajo ha sido intencionalmente provocado por la víctima proviene exclusivamente de culpa grave de la misma.

En Coletti, "Leyes Usuales del trabajo" leemos esta aceptación, redactada con términos iguales a los usados y preferidos: "la culpa grave a que la ley se refiere se configura cuando la víctima se expone al peligro voluntaria y conscientemente con una temeridad equivalente al dolo" (pág. 222).

Las convenciones internacionales tienden a establecer el criterio que compartimos. La de Varsovia de 1929 no lo establecía directamente, pero lo autorizaba si según la ley del tribunal interviniente, ciertas faltas eran asimilables al dolo (art. 25).

Ya dijimos cuál era la solución dada por el Protocolo de La Haya, al incorporar un nuevo texto como inciso 3º del citado artículo 25.

Normas iguales con la misma ponderada redacción de La Haya han sido llevadas a las convenciones internacionales de 1961 (art. 7 y 1967 art. 7) sobre responsabilidad del transportador de pasajeros y equipajes por mar, respectivamente. Igualmente en la elaboración del Protocolo de Bruselas de 1967, que enmienda y adiciona la regulación de la Convención de 1924 sobre responsabilidad del transportador de mercaderías por mar, se ha incorporado también la pérdida del beneficio de la limitación en caso de dolo o "temeridad con conciencia de que probablemente resultaría un daño" (agregado al apartado 5º art. 4º) (1).

¹ Sin embargo, marquemos como idéntico al sistema seguido por la legislación aeronáutica argentina, manteniendo la limitación de responsabilidad aún en todo caso de culpa, sin distinción de grado, el de la Convención de Bruselas de 1962 sobre Responsabilidad por la Explotación de navíos nucleares (art 3 ap. 1), pero la graduación de la culpa mayor, menor o igual, también está dada en esa convención para el supuesto de concurrencia de navíos en el accidente nuclear (art. 7, 3 a y b).

En el proyecto de ley general de la navegación Malvagni sigue el mismo criterio en el art. 396 sobre “pasajeros y equipajes”, pero inexplicablemente nada dice en el caso de la limitación en el transporte de mercancías.

No deja de ser curiosísimo que el sistema que no se quiso traer al derecho aéreo argentino en mayo de 1967 para el caso nacional, haya sido aceptado tres meses después para el internacional, al adherir nuestro país por la ley 17.386 al Protocolo de La Haya de 1955. Tenemos así una doble legislación, donde el fundamento de la regla seguida en una sirve de crítica y oposición a la establecida en la otra.

Por todo ello, entendemos: 1º) Que la culpa grave con que se interviene en la ejecución de un hecho propio de la actividad aeronáutica debe asimilarse al dolo, cuando de la limitación de responsabilidad se trata. 2º) Que la unidad con el Derecho Civil debe respetarse en armonía con la regla del art. 512, cuando se trata de “responsabilidad”, debiendo todo autor de culpa, sin distinción de grado, ser declarado tal. 3º) Que careciendo de vigencia en el Derecho Civil al principio aeronáutico de responsabilidad limitada, nada puede hallarse en aquel que tenga que seguir éste. 4º) Que, por esa razón puede igualarse el efecto del dolo con la culpa grave cuando se trata de la limitación a que nos referimos sin que haya oposición con el derecho civil que no se ocupa de ésta. 5º) Que la regla del artículo 512 del Código Civil no impide que se operen graduaciones de culpas en supuestos distintos al que estamos tratando, según lo ha resultado la jurisprudencia, y la ley ha aceptado. 6º) Que la forma propiciada tiende a resolverlo el Derecho Internacional a través de las convenciones internacionales reguladoras de responsabilidades limitadas incluyéndose entre ellas, algunas ya ratificadas o con adhesión de nuestro país.