

## PERDIDA DEL BENEFICIO DE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD POR CULPA GRAVE

HORACIO FERNÁNDEZ MÉNDEZ

El Art. 141 de la Ley 14307, repetido en el art. 147 de la Ley 17285, establece la pérdida del derecho del transportador a limitar su responsabilidad por daños y perjuicios a terceros, “cuando el daño provenga de *su dolo* o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones”.

El texto de la norma en el Código vigente sólo ha sido modificado por la supresión del término “excluyen”, referido a las prescripciones limitativas de la responsabilidad del transportador, para adecuarlo al sentido del protocolo de La Haya, dice la nota, cuyo art. 25 sólo se refiere a los límites de la responsabilidad y no admite que esa responsabilidad sea excluida o eximida.

La supresión del término “excluyen”, era además necesaria, aparentemente, para evitar una colisión con la norma del art. 146 que declara la nulidad de “*toda cláusula* que tienda a eximir (o excluir) al transportador “de su responsabilidad”. Esta norma ha sido tomada del art. 23 de la Convención de Varsovia de 1929, pero no se ha tenido en cuenta en nuestro Código, la atinada modificación propuesta por el Protocolo de Río de Janeiro de 1953, sobre la conveniencia de adicionar un segundo párrafo referido a “...las pérdidas o daños resultantes de la naturaleza especial, o vicio propio; oculto o no, de las mercancías transportadas”.

Las cláusulas eximentes de responsabilidad por estas causas no pueden estar sujetas a la nulidad que precribe el art. 146 de nuestro Código que se refiere a: “Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su “responsabilidad”.

*No son nulas todas las cláusulas eximentes de responsabilidad, ni aún en el caso de dolo del transportador.*

Este concepto ha sido corroborado por el Protocolo de La Haya de 1955, cuando propone modificar el art. 10 de la Convención de Varsovia que responsabiliza al expedidor por la exactitud de los datos y declaraciones relativas a la mercancía inscrita por él, en la carta de porte aéreo haciendo recaer la responsabilidad sobre el expedidor por todo daño o perjuicio que sufran el transportador *o cualquiera otra persona* a causa de sus datos o declaraciones irregulares, inexactas o deficientes.

La modificación que propone el Protocolo de La Haya, otorga mayor precisión a los conceptos del citado art. 10 de la Convención de Varsovia porque al referirse al daño o perjuicio que sufra el transportador o cualquiera otra persona..., agrega: “con respecto de la cual éste sea responsable”. Y en lugar del daño o perjuicio *a causa* de sus datos y declaraciones..., se refiere a cualquier daño *que sea consecuencia* de sus datos y declaraciones.

De modo que el término “excluyen” no debió ser eliminado de buenas a primera, sin introducir las normas complementarias que están contenidas en la Convención de Varsovia y Protocolos de Río de Janeiro y de La Haya, fuentes de nuestro cuerpo legal.

No resulta suficiente la tabla de salvación que le arroja al transportador el art. 143 del Código vigente (Art. 138 C. D.) al disponer que la responsabilidad del transportador podrá ser atenuada *o eximida*, si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o ha contribuido a causarlo: porque yendo a la redacción anterior notamos que el sentido de la norma se refiere al supuesto de accidente, aún en el caso de vicio propio de la aeronave.

Está faltando en nuestro Código, el supuesto referido a vicio propio de la mercancía o equipaje o al error, culpa o dolo del cargador, lo que ha sido destacado por Peruchi en sus anotaciones a la Convención de Varsovia (Bs. As. 1957 - página 49).

El supuesto del art. 147, dolo del transportador, resulta muy hipotético, por ser concepto muy restringido y de difícil prueba, en oposición al supuesto mucho más amplio, de vicio propio, oculto o no, de la mercancía, error, culpa o dolo del cargador. aún admitiendo la concurrencia de ambas situaciones.

En conclusión, el art. 147 sanciona el dolo del transportador con la pérdida de los límites de responsabilidad, pero debe dejarse a salvo su derecho a hacer valer cláusulas eximentes de responsabilidad, en caso de dolo o culpa concurrente con el cargador, sin fulminar de nulidad a *toda cláusula* contractual que las partes legalmente pueden introducir en el contrato de transporte.

Estas cláusulas eximentes deben ser admitidas por nuestra ley de fondo en los casos expresados.

Entiendo, para terminar, que es preferible y conveniente dar al Código Aeronáutico toda la extensión necesaria para evitar omisiones como la apuntada que sólo conducen a provocar interpretaciones forzadas de los Tribunales competentes cuando deben dar solución al caso litigioso.