

TEMA 26

Regímenes Especiales de Responsabilidad Civil¹

SUMARIO: 1. Generalidades 2. Referencia a la responsabilidad objetiva 3. Responsabilidad civil por tránsito 4. Responsabilidad civil por transporte aéreo

1. Generalidades

Hemos visto que la responsabilidad civil se asocia a la idea natural de responder patrimonialmente de un daño. Distinguimos la responsabilidad civil contractual derivada del incumplimiento del deudor o de una de las partes del contrato, de la responsabilidad civil extracontractual, expresión que generalmente se asocia a la responsabilidad por “hecho ilícito”. A su vez, apreciamos que existe una responsabilidad civil por hecho propio que a nivel general se manifiesta en el artículo 1185 del CC, por contraste con las responsabilidades especiales complejas consagradas en el mismo Código sustantivo que se subdividen a su vez en responsabilidades complejas por hecho ajeno y en responsabilidades complejas por cosas. Distinguimos en el curso de tales ideas que puede diferenciarse entre responsabilidad subjetiva o por culpa y responsabilidad objetiva o por riesgo, la cual no depende de la culpa del responsable. Finalmente, algunos ubican como fuente autónoma de las obligaciones la figura del abuso de derecho.

Pues bien, vamos a referir muy someramente, algunos sistemas de responsabilidad civil previstos en leyes especiales que difieren en algunos aspectos de las normas consagradas en el Código Civil. Algunos de los cuales apuntan a la tendencia de la responsabilidad objetiva ajena a la idea de culpa.

2. Referencia a la responsabilidad objetiva²

La crítica de la doctrina al concepto tradicional de culpa trajo consigo la construcción del modelo objetivo³. Según vimos⁴, la *responsabilidad objetiva, sin culpa o por riesgo*⁵ es aquella en que la responsabilidad –por

¹ Véase: BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, pp. 79-90; MADURO LUYANDO, *Curso...*, pp. 679-690; MÉLICH ORSINI, *La Responsabilidad Civil por hechos ilícitos...* T. II, pp. 231-295; CALVO BACA, *ob. cit.*, pp. 347-354; ALBALADEJO, *ob. cit.*, pp. 939-947.

² Véase *supra* tema 24.3.1.2; TORRELLES TORREA, Esther: *Fundamentos civiles de la responsabilidad: la responsabilidad por culpa y la responsabilidad objetiva*. En: IV Jornadas Aníbal Dominici. Derecho de Daños. Responsabilidad contractual/extracontractual. Homenaje: Enrique Lagrange, Caracas, Salvavertía, Ramos, Romeros y Asociados, 2012, Tomo I, pp. 323-359; ROSALES DÍAZ, Wilmer: *Problemas limítrofes entre la responsabilidad objetiva y la responsabilidad por culpa. Análisis de la Jurisprudencia venezolana*. En: Revista de Derecho Tributario N° 125, enero-febrero-marzo 2010, pp. 181-214; DE SOLA, *Un caso...*, pp. 235-260. COMPAGNUCCI DE CASO, *ob. cit.*, pp. 57-71.

³ Véase: CORSARO, *ob. cit.*, pp. 148-150 y 160-164.

⁴ Véase *supra* tema 24.3.1.2.2.

⁵ Véase: LASARTE, *Derecho...*, pp. 295-317; ALBALADEJO, *ob. cit.*, pp. 944 y 945; MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAS y otros, *ob. cit.*, pp. 961-970.

oposición al sistema de responsabilidad subjetiva— se genera cuando se es responsable civilmente, no obstante, no haber incurrido en culpa o negligencia alguna⁶. Se aprecia una creciente acogida a supuestos de responsabilidad objetiva dadas las exigencias de la vida moderna que cada vez crea más riesgos⁷. El Derecho interpretando acertadamente la conciencia social, viene multiplicando los casos en que se acoge la responsabilidad objetiva al amparo de quienes sufran daños⁸.

Si bien es cierto que las responsabilidades complejas generalmente son de Derecho Común, esto es, previstas en el Código Civil, con el transcurso del tiempo surgen legislaciones especiales que tienden a la protección de determinada categoría de víctimas⁹. De alguna manera la idea que cobija la responsabilidad especial por cosas de naturaleza objetiva encuentra proyección en materia de tránsito y transporte aéreo, propiciando una normativa especial.

En el ordenamiento venezolano se aprecian regímenes especiales de responsabilidad objetiva en algunas materias como **TRÁNSITO**, **TRANSPORTE AÉREO**¹⁰, y **LABORAL**¹¹. Vamos a referirnos a las dos primeras. En España se incluye la responsabilidad por energía nuclear, por caza y daño ambiental por la importancia del medio en que el hombre vive¹².

3. Responsabilidad civil por tránsito¹³

3.1 Generalidades y fundamento

Vimos que la responsabilidad objetiva puede presentarse en materia contractual o extracontractual, toda vez que se erige —para algunos— como una fuente autónoma de las obligaciones.

⁶ LASARTE, *Derecho...*, p. 296.

⁷ Véase *supra* tema 1.7.11.1.

⁸ ALBALADEJO, *ob. cit.*, p. 940.

⁹ OCHOA GÓMEZ, *ob. cit.*, T. II, p. 701, el autor cita como ejemplos la legislación de tránsito, aviación y consumo.

¹⁰ Véase: GARRIDO LINGG, Álvaro: *Notas sobre el marco regulatorio del sistema de transporte terrestre y aéreo en Venezuela*. En: Revista de Derecho Administrativo N° 15, Caracas, 2002, pp. 47-101.

¹¹ OSSORIO SERRANO, *ob. cit.*, pp. 160-166; TSJ/SCS, Sent. N° 116 de 17-5-00; TSJ/SCS, Sent. N° 0086 del 7-12-14, <http://historico.tsj.gov.ve/decisiones/scs/febrero/160987-0086-7214-2014-12-747.HTML>.

¹² BUSTAMANTE ALSINA, *ob. cit.*, T. III, pp. 77-109; BUSTAMANTE ALSINA, *ob. cit.*, T. IV, pp. 83-155; OSSORIO SERRANO, *ob. cit.*, pp. 153-160.

¹³ Véase: HENRÍQUEZ LA ROCHE, Ricardo: *Derecho de Tránsito (según la Ley de Tránsito terrestre de 1996)*. Caracas, Fundación ProJusticia, 1997; NÚÑEZ ALCÁNTARA, Edgar Darío y Víctor Genaro JANSEN RAMÍREZ: *Manual de Derecho de Transporte Terrestre*. Valencia, Vadell Hermanos Editores, 3ª edic., 2010; NÚÑEZ ALCÁNTARA, Edgar Darío: *El daño y la responsabilidad civil derivada del accidente de tránsito. Caso Venezuela*. En: Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas N° 3, 2007, pp. 51-92, <http://servicio.bc.uc.edu.ve/derecho/revista/3-2007/art%202.pdf>; KUMMEROW, Gert: *La obligación de indemnizar normada en la Ley de Tránsito Terrestre venezolana*. En: Libro Homenaje a la memoria de Roberto Goldschmidt. Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1967, pp. 255-334; CARNEVALI DE CAMACHO, Magaly. *Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito*. Mérida, Ediciones de la Universidad de los Andes, 1988; ACEDO SUCRE, Carlos Eduardo: *Responsabilidad civil, seguro y accidentes de tránsito*. En: Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas N° 73, Universidad Central de Venezuela, 1989, pp. 13-37, www.ulpiano.org.ve/revistas/bases/artic/.../rucv_1989_73_13-37.pdf;

El notable incremento del tránsito terrestre se proyecta en la frecuencia de los accidentes con ocasión de estos, ante lo cual se hizo imperativa una regulación autónoma de la responsabilidad civil especial.

La responsabilidad civil por accidente de tránsito constituye una de las principales fuentes de la responsabilidad civil extracontractual¹⁴. Sus antecedentes legislativos en Venezuela son de antigua data como una derivación de la guarda de cosas¹⁵.

“La responsabilidad derivada de un accidente de tránsito es de naturaleza objetiva¹⁶, es decir, que la persona responsable del accidente se obliga a reparar el daño aunque no incurra en culpa, pues tal responsabilidad se funda en una presunción de culpa absoluta e irrefragable (*iuris et de iure*) contra la persona del conductor y del propietario”¹⁷. Su consagración responde al hecho incontestable que suponía el peligro que para la colectividad implicaba la difusión del vehículo motor como medio de transporte y la necesidad de asegurar a las víctimas una efectiva indemnización¹⁸. Si la persona que crea el riesgo obtiene una ventaja de la actividad riesgosa, su responsabilidad es la contrapartida de dicha ventaja¹⁹.

El sujeto que se sirve de un vehículo hace correr un riesgo a las demás personas, por ello la ley lo obliga a indemnizar sin permitirle probar que no ha incurrido en culpa²⁰. Por lo que la víctima no debe probar la culpa del conductor del vehículo porque ésta se presume²¹, le basta probar que el daño le fue ocasionado por un vehículo en circulación, para tener derecho

MADURO LUYANDO, *Curso...*, pp. 681-685; BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, pp. 79-85; MÉLICH ORSINI, *La Responsabilidad Civil por hechos ilícitos...* T. II, pp. 231-266; OCHOA GÓMEZ, *ob. cit.*, T. II, pp. 701-708; CALVO BACA, *ob. cit.*, pp. 347-350; VISINTINI, *Tratado...*, Vol. 2, pp. 394-414; MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ y otros, *ob. cit.*, pp. 952-959.

¹⁴ Juzgado Segundo de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Estado Lara, Sent. 26-5-10, Exp. KP02-T-2009-000023, <http://lara.tsj.gov.ve/DECISIONES/.../652-26-KP02-T-2009-000023-.HTML>.

¹⁵ Véase: OCHOA GÓMEZ, *ob. cit.*, T. II, pp. 701-708; BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, p. 80.

¹⁶ TORRELLES TORREA, *ob. cit.*, 352, dado que el responsable se obliga a reparar el daño causado aunque no incurra en culpa; MADURO LUYANDO, *Curso...*, pp. 682 y 683; Juzgado Segundo de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Estado Lara, Sent. 27-4-06, Exp. KP02-T-2005-000101, <http://jca.tsj.gov.ve/decisiones/2006/abril/652-27-KP02-T-2005-000101-.html> “En la materia especial de tránsito, existe lo que doctrina especializada ha dado en llamar “la responsabilidad objetiva”, lo que viene a implicar en el caso de marras, que las personas civilmente responsables lo son aún y cuando no hubiere culpa de parte del autor material del hecho”.

¹⁷ AMCS7CMT, Jurisprudencia Oscar Pierre Tapia, Abril 1997, Sent., 29-4-97, p. 407; BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, p 84, la regulación especial instaura una presunción de culpa absoluta –*iuris et de iure*–.

¹⁸ BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, pp. 79 y 80.

¹⁹ ACEDO SUCRE, *Responsabilidad civil...*, p. 16.

²⁰ *Idem*.

²¹ VISINTINI, *Tratado...*, Vol. 2, p. 396.

a una indemnización del conductor o del propietario. De nada servirá a éstos probar que el accidente no fue por su culpa²².

Y así en materia de tránsito se produce una inversión de la carga de la prueba: al peatón le bastará acreditar que ha sido atropellado con vistas a su resarcimiento, ya que realmente quien ha originado la situación de riesgo de atropello (haya cumplido o no las normas de circulación) es el automovilista²³. Su regulación es objeto de una ley especial, a saber, la Ley de Transporte Terrestre²⁴.

3.2 Responsables

El artículo 192 de la Ley de Transporte Terrestre dispone: *“El conductor o la conductora, o el propietario o la propietaria del vehículo y su empresa aseguradora, están solidariamente obligados u obligadas a reparar todo daño que se cause con motivo de la circulación del vehículo²⁵, a menos que se pruebe que el daño proviene de un hecho de la víctima, o de un tercero que haga inevitable el daño; o que el accidente se hubiese producido por caso fortuito o fuerza mayor. Cuando el hecho de la víctima o del tercero haya contribuido a causar el daño, se aplicará lo establecido en el Código Civil. En caso de colisión entre vehículos, se presume, salvo prueba en contrario, que los conductores o las conductoras tienen igual responsabilidad civil por los daños causados”*.

En primer término la norma obliga a reparar *“todo daño”*, a diferencia de la ley anterior que aludía únicamente a *“daño material”* propiciando la discusión relativa a la exclusión del daño moral en materia de tránsito²⁶. Actualmente, la ley con base al principio de la reparación integral del daño no hace distinción, por lo que no cabe duda de la obvia procedencia del daño moral en la materia, según ha referido la jurisprudencia reciente²⁷.

²² ACEDO SUCRE, *Responsabilidad civil...*, p. 15.

²³ LASARTE, *Curso...*, p. 419.

²⁴ GO N° 38.985 del 1-8-08, véase <http://www.intt.gob.ve/intt/?p=21>.

²⁵ Véase: *Reglamento Parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el uso y circulación de motocicletas en la red vial nacional y el transporte público de personas en la modalidad individual Moto Taxis*, G.O. N° 39.772 de 5-10-11, art. 56: *“El propietario o propietaria de una motocicleta autorizadas para prestar el servicios de transporte de personas en la modalidad individual Moto Taxi, sea persona natural o jurídica y su conductor o conductora, serán responsables civilmente por los daños causados durante la prestación de servicio de transporte de personas en la modalidad individual Moto Taxis”*.

²⁶ La norma actual eliminó la referencia a *“todo daño material”* contenido en el artículo 54 de la ley anterior (véase: HENRIQUEZ LA ROCHE, *Derecho de Tránsito...*, p. 368). Lo que permite superar la discusión relativa a la procedencia del daño moral: BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, p. 83, punto interesante es el relativo a la extensión de los daños reparables pues cuando la norma alude a *“todo daño”* pareciera darnos a entender que quedarían comprendidos tanto los daños morales además de los materiales. Véase a propósito de la distinción de la ley anterior: HENRIQUEZ LA ROCHE, *Derecho de Tránsito...*, pp. 149-159.

²⁷ Véase entre otras: Juzgado Primero de Municipio Ordinario y Ejecutor de Medidas de los Municipios Bermúdez, Benítez, Libertador, Andrés Mata y Arismendi del Segundo Circuito de la Circunscripción Judicial del Estado Sucre, Sent. 22-7-15, Exp. 5.871-14, <http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2015/JULIO/2944-22-5.871-14.HTML>; Juzgado Superior del Circuito Judicial Civil Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Estado Carabobo, Sent. 17-7-15, Exp. GN32-T-2011-000007, <http://carabobo.tsj.gob.ve/DECISIONES/2015/JULIO/2589-17-GP31-R-2015-000006-PJ0092015000034.HTML>; Juzgado de Primera Instancia Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial

La norma aplica a los daños “*que se cause con motivo de la circulación del vehículo*”. La doctrina entiende por circulación todo movimiento o traslación de un vehículo para alcanzar determinado fin, cumplido o por cumplirse, en la vía de tránsito. Comprende el estacionamiento del vehículo, sea una vía de tránsito o en locales cerrados distintos del lugar cerrado donde habite el dueño (garaje privado del dueño). Un vehículo inerte, sea en sentido público o privado distinto del garaje privado del dueño, está en circulación para los efectos de la aplicación de la responsabilidad²⁸.

“Ha sido norma general en la legislación venezolana el establecer como responsables de los daños ocasionados como consecuencia de un accidente de tránsito, tanto al conductor, al propietario y al garante. En lo que concierne a la responsabilidad del conductor del vehículo, ésta se produce como consecuencia de un hecho propio y, dada la ilicitud de tal estructura contingente, dicha persona es civilmente responsable de los daños que haya ocasionado. En lo que concierne al garante, su responsabilidad tiene su origen en una convención o contrato de seguro y, en relación con el propietario, su responsabilidad nace como consecuencia de un hecho ajeno”²⁹.

Los sujetos indicados se constituyen en litisconsorcio facultativo o voluntario³⁰, “lo que significa que existe responsabilidad solidaria entre estos tres sujetos a que se contrae la ley, sin embargo no está obligado el demandante a ejercer la pretensión de daños o exigir responsabilidad a éstos tres sujetos, es decir, puede demandar individualmente al conductor, al propietario o a la empresa aseguradora o a los tres, es decir, que no nos encontramos ante un litis consorcio pasivo necesario a que se contrae los artículos 146 y 148 del Código de Procedimiento Civil, sino, frente a un litisconsorcio

del Estado Mérida, Sent. 22-5-15, Exp. <http://merida.tsj.gob.ve/DECISIONES/2015/MAYO/961-22-10-389-13-.HTML>; Juzgado Primero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Estado Yaracuy, Sent. 23-5-13, Exp. 14-385, <http://yaracuy.tsj.gob.ve/decisiones/2013/mayo/1429-23-14-385-.html>.

²⁸ MADURO LUYANDO, *Curso...*, p. 682.

²⁹ Juzgado Superior en lo Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Estado Zulia, Sent. 28-2-12, 2029-11-135, http://www.tsj.gob.ve/tsj_regiones/.../2012/.../533-28-2029-11-135-15-12.html; Véase también a propósito de la responsabilidad imputada al propietario, conductor y garante; NÚÑEZ ALCÁNTARA, *El daño...*, p. 89; BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, pp. 79-85, la responsabilidad es imputada al propietario, conductor y garante.

³⁰ Véase: Tribunal Tercero de Municipio Ordinario y Ejecutor de Medidas de los Municipios Libertador y Santos Marquina de la Circunscripción Judicial del Estado Bolivariano de Mérida, Sent. 18-5-15, Exp. 7873, <http://merida.tsj.gob.ve/DECISIONES/2015/MAYO/2859-19-7873-.HTML> “no se trata en el caso de un litis consorcio necesario o forzoso, sino de un litis consorcio voluntario o facultativo y, en consecuencia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 147 del Código de Procedimiento Civil, los actos de cada uno de los litis consortes son autónomos y no favorecen ni perjudican a los otros”; Juzgado Primero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil y Tránsito del Primer Circuito de la Circunscripción Judicial del Estado Portuguesa, Sent. 9-2-09, Exp. 15-532, <http://jca.tsj.gob.ve/decisiones/2009/febrero/1125-9-15-532-.html>.

facultativo no obligatorio”³¹. Ello sin perjuicio de las defensas de cada uno de los miembros del litisconsorcio³².

3.2.1. Conductor

En nuestra legislación ha de entenderse como conductor el que tiene el control de un vehículo, independientemente del carácter legítimo del mandato o la apropiación indebida del automóvil³³.

Al conductor le alcanza una presunción *iuris tantum* de culpabilidad en caso de ebriedad, sustancias estupefacientes o exceso de velocidad, conformidad con el artículo 194 de la Ley de Transporte Terrestre: “*Se presume, salvo prueba en contrario, que el conductor o la conductora es responsable de un accidente de tránsito cuando al ocurrir éste, se encuentre bajo los efectos de bebidas alcohólicas, de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, o conduzca a exceso de velocidad. Al conductor o conductora se le practicará el examen toxicológico correspondiente, el cual podrá realizarse a través de pruebas e instrumentos científicos por parte de las autoridades competentes del transporte terrestre al momento de levantar el accidente. Los mecanismos e instrumentos para la práctica del examen, serán desarrollados en el Reglamento de esta Ley*”.

Sobre dicha presunción, indica la doctrina, que ella tiende a crear confusión en el intérprete porque no se trata de una responsabilidad por culpa, por lo que el legislador debió tener por supuesto a partir de tal verificación, fue el vínculo de causalidad entre la culpa y el daño comprobado, de tal manera que la prueba liberatoria del conductor temerario se dirija a probar causas ajenas únicas o concomitantes en su descargo. Lo que debe presumirse es la relación de causalidad. No obstante aclara Henríquez La Roche que la norma no apunta a la responsabilidad que se consagra en las disposiciones anteriores sino a la responsabilidad ordinaria a la que se remite en caso de colisiones³⁴. Para Acedo, la norma lo que quiere decir es

³¹ Tribunal Superior del Circuito Judicial Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Estado Vargas, Sent. 25-6-15, Exp. WP12-R-2015-000001, <http://vargas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2015/JUNIO/128-25-WP12-R-2015-000001-4507.HTML>; TSJ/SCC, Sent. 000154 de 25-3-14, www.tsj.gob.ve/.../scj/.../162351-RC.000154-25314-2014-13-567.HTM. “el legislador establece una obligación solidaria en cabeza del conductor, del propietario del vehículo y su empresa aseguradora de responder de “*todo daño*” que se cause con motivo de la circulación del vehículo, cuando, desde luego quede comprobada su responsabilidad respecto de los daños ocasionados”.

³² Véase: Juzgado Primero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil y Tránsito del Primer Circuito de la Circunscripción Judicial del Estado Portuguesa, Sent. 9-2-09, Exp. 15.532, <http://jca.tsj.gob.ve/decisiones/2009/febrero/1125-9-15-532.html> “La responsabilidad objetiva del conductor es en cuanto a los hechos comunes, que son aquellos imputables directamente a él, pero a lado de éstos hechos comunes, están los hechos personales que solo atañe a cada uno de los dos litisconsortes. El Dr. Ricardo Henríquez La Roche, en su obra nos trae varios ejemplos de las diferencias entre hechos comunes y hechos personales, nos dice que cuando el propietario fundamente su defensa en la apropiación indebida del vehículo, o el garante rechaza el concepto y monto de la pretensión con fundamentos en las limitaciones que impone el Contrato de Seguro, éstos son hechos personales, propios de cada uno de éstos dos litisconsortes”.

³³ HENRÍQUEZ LA ROCHE, *Derecho de Tránsito...*, p. 123.

³⁴ *Ibid.*, pp. 167 y 168, con inclusión de nota al pie 49 que incluye la opinión de Goldschmidt.

que si el conductor incurrió en culpa por conducir muy rápido, drogado o ebrio, se presume que él fue el causante del accidente, aunque tiene la posibilidad de probar que no lo causó lo cual le será muy difícil. Por lo que la norma presume que su conducta es la “única” causa del accidente³⁵.

El citado artículo 192 agrega a propósito de los conductores que “*en caso de colisión entre vehículos, se presume, salvo prueba en contrario, que los conductores o las conductoras tienen igual responsabilidad civil*”. Se trata de una presunción de paridad de culpas entre conductores, relativa a que cada uno ha participado de la misma manera en la producción del daño³⁶. Señala la doctrina que la norma aparentemente clara aplica solamente a las partes participantes en una coalición, mas no a la reclamación de un tercero que ha sufrido un daño por la colisión de dos vehículos. Por lo que el legislador simplemente apunta a una presunción de doble responsabilidad respecto de la carga de la prueba. La aplicabilidad de la norma solo depende de que las partes no hayan articulado pruebas suficientes en abono a su pretensión. Por lo que en opinión de la doctrina la norma carece de contenido material y la presunción no acarrea una doble responsabilidad y una carga procesal extraordinaria sino una igualdad de circunstancias en cuanto a la carga de probar la culpa del contrario. Es decir, la presunción de responsabilidad implícita le es aplicable a ambos conductores³⁷. Así por ejemplo, la presunción puede ser desvirtuada por las pruebas de la autoridad administrativa³⁸. Tal norma se ha citado para negar medidas preventivas a favor de uno de los conductores³⁹.

Para Acedo la norma consagra una presunción legal de idéntica eficacia causal pero no es aplicable si de parte de uno de los conductores actuó

³⁵ ACEDO SUCRE, *Responsabilidad civil, seguro y accidentes de tránsito...*, p. 17.

³⁶ VISINTINI, *Tratado...*, Vol. 2, p. 401, esta presunción recíproca tiene una función subsidiaria, pues se aplica toda vez que la modalidad de la colisión impida establecer con certeza la incidencia de la culpa de cada conductor en la producción del evento dañoso.

³⁷ HENRÍQUEZ LA ROCHE, *Derecho de Tránsito...*, pp. 161-167.

³⁸ Véase: Juzgado Superior Tercero en lo Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del estado Lara, Sent. 15-6-15, Exp. KP02-R-2015-000104, <http://lara.tsj.gob.ve/DECISIONES/2015/JUNIO/678-15-KP02-R-2015-000104-15-2564.HTML> si bien es cierto que existe una presunción de responsabilidad de ambos conductores en la ocurrencia del accidente, también es cierto que, en el caso que de las actuaciones administrativas se desprenda la demostración de la prueba de la responsabilidad de uno u otro conductor, por tratarse de un documento público administrativo, el interesado en desvirtuarlas, deberá producir y evacuar en juicio el medio probatorio de la cual se desprenda la prueba en contrario. En el caso de autos, en virtud de la presunción de aceptación de los hechos, y del resultado de las actuaciones administrativas de tránsito terrestre, se establece que la responsabilidad en la ocurrencia del accidente de tránsito recae única y exclusivamente en la persona del conductor del vehículo N° 1, ciudadano ...y así se establece.

³⁹ Véase: Juzgado de Primera Instancia Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Estado Mérida, Sent. 1-2-13, <http://merida.tsj.gob.ve/decisiones/2013/febrero/961-1-10389-13.html> “es evidente que no es posible verificar el requisito de presunción de buen derecho, en virtud de que ambos conductores, en principio, son igualmente responsables del accidente de tránsito”; Juzgado Tercero de Municipio Ordinario y Ejecutor de Medidas de los Municipios Juan Germán Roció y Ortiz de la Circunscripción Judicial del Estado Guárico, Sent. 10-2-15, <http://guarico.tsj.gob.ve/.../2813-10-D-0021-15-INTERLOCUTORIANº279.HTM>.

con drogas, alcohol o exceso de velocidad, en cuyo caso a tal conductor lo alcanza dicha presunción especial⁴⁰.

La norma del citado artículo 192 excluye la responsabilidad ante la prueba de la causa extraña no imputable: “a menos que se pruebe que el daño proviene de un hecho de la víctima, o de un tercero que haga inevitable el daño; o que el accidente se hubiese producido por caso fortuito o fuerza mayor”. La presunción rige sobre la culpa mas no respecto de la relación de causalidad, pues, como es lógico, la ley vigente admite la posibilidad de causa extraña no imputable en general⁴¹. Pues según referimos, la figura aplica en principio no obstante tratarse de responsabilidad objetiva porque no afecta la presunción de culpa sino que desvirtúa la relación de causalidad⁴².

3.2.2. Propietario

Por su parte, el artículo 71 de la Ley de Transporte Terrestre, a propósito de quién debe entenderse por propietario prevé: “Se considera propietario o propietaria quien figure en el Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras como adquirente, aun cuando lo haya adquirido con reserva de dominio”.

El artículo 38 *eiusdem* dispone el deber del vendedor de notificar de la venta al respectivo Registrador a los fines de liberarse de responsabilidad civil y administrativa frente a terceros: “El Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras, será público, sólo los actos inscritos en el mismo surtirán efectos frente a terceros, así como las certificaciones de éstos que emita el Instituto, las cuales serán otorgadas en la forma prevista en el Reglamento de esta Ley, por el Registrador o Registradora Nacional de Transporte Terrestre o por los Registradores Delegados o las Registradoras Delegadas. A los fines del presente artículo, el vendedor o la vendedora deberá notificar al Registrador Delegado o Registradora Delegada de la jurisdicción donde resida o haya vendido el vehículo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la enajenación del vehículo, del acto notarial respectivo, con lo cual se liberará de toda responsabilidad, civil y administrativa frente a terceros, por hechos posteriores a la venta no imputables al vendedor o vendedora. El incumplimiento de la presente obligación dentro del lapso establecido acarreará la multa respectiva, y la notificación efectuada con posterioridad surtirá plenos efectos a partir de la fecha de su realización”⁴³.

⁴⁰ ACEDO SUCRE, *Responsabilidad civil, seguro y accidentes de tránsito...*, p. 18.

⁴¹ Véase comentando la ley anterior y señalando entre sus conclusiones que se limitaba al hecho de la víctima y del tercero: PEÑA PEÑA, Nislea del Carmen: *Alcance de las causas extrañas no imputables en materia de tránsito y transporte terrestre en Venezuela*. Universidad Rafael Urdaneta, Facultad de Ciencias Políticas, Administrativas y Sociales, Escuela de Derecho, Trabajo Especial de grado para optar al título de abogada, abril 2008, <http://200.35.84.131/portal/bases/marc/texto/3501-08-02319.pdf>; BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, p. 85, el caso fortuito y la fuerza mayor estaban excluidos de la precedente normativa.

⁴² Véase *supra* tema 7.6.

⁴³ Véase: Artículo 37.

Para el autor Henríquez La Roche el artículo 71 consagra una presunción *iusuris et de iure*, a saber, una prueba documental de valor probatorio absoluto⁴⁴. Pero cita una decisión judicial que indica que si bien ello es cierto a los efectos de dicha ley especial, no significa que en materia de vehículos no apliquen las disposiciones del CC. Lo que supondría la existencia ocasional de dos cualidades de propietarios en la jurisdicción especial y en la ordinaria⁴⁵. Propone el autor que el régimen legal de trasmisión, no obstante la Ley de Tránsito Terrestre, quede sujeto al documento auténtico como requisito previo para perfeccionar la venta frente a terceros⁴⁶.

En sentido similar, Núñez Alcántara refiere que los compradores adquieren mediante documento autenticado por ante una Notaría Pública, pero si el traspaso por ante el Ministerio competente no se realiza, los órganos jurisdiccionales podrían morigerar la redacción de la norma, que resultaría aplicable en el aspecto administrativo, mas no en el de la responsabilidad civil, y al efecto se cita decisión judicial que indica que la ley no señala “es propietario”, sino que “se considera como propietario”, lo cual será aplicable a ciertos efectos administrativos⁴⁷. Consideración semejante asoman sentencias de instancia, no obstante la referencia expresa a la norma de la ley especial⁴⁸. Posición que tiene el mérito de suavizar

⁴⁴ HENRÍQUEZ LA ROCHE, *Derecho de Tránsito...*, pp. 175 y 176.

⁴⁵ *Ibid.*, pp. 176-178, cita sentencia CSJ/SCCMET, Sent. 25-1-77, JRG, T. LV, 125b.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 180.

⁴⁷ NÚÑEZ ALCÁNTARA, *ob. cit.*, pp. 74 y 75. En ese sentido una primera sentencia emanada de la Sala de Casación Civil, Mercantil y del Trabajo de la antigua Corte Suprema de Justicia se produjo el 25 de enero de 1977, caso Quintero contra Galligari; con igual criterio se pronunció el 22 de febrero de 1979 la Sala de Casación Civil del máximo tribunal, caso Chávez contra Autocamiones Anaco. Finalmente esta Sala en fecha 22 de octubre de 1980 reiteró el criterio expresado, indica la sentencia de 1777 que esto se pone de manifiesto si se observa que el referido artículo 4º no dice que “es propietario”, sino que “se considera como propietario”, agregando que esta presunción es aún cuando se haya adquirido el vehículo con reserva de dominio”. Así por ejemplo, por lo que respecta a infracciones de normas de tránsito, efectos fiscales, multas, etc., el propietario del vehículo será el que aparezca en el Registro de Vehículos de la autoridad de tránsito correspondiente, pero para otros efectos y el ejercicio de determinación de derechos, como sería el poder intentar una acción de daños y perjuicios que es eminentemente civil, causados a un vehículo, es indudable que propietario del mismo será el que acredite esa propiedad por los medios previstos en el Código Civil, amén las pruebas que puedan derivarse del citado Registro.

⁴⁸ Véase: Juzgado Primero de Municipio Guanare del primer circuito de la circunscripción Judicial del Estado Portuguesa, Sent. 8-3-10, Exp. 2151, <http://portuguesa.tsj.gob.ve/decisiones/2010/marzo/1157-8-2151.html> “De tales documentaciones se puede constatar que quien funge como propietario de conformidad con el artículo 71 de la Ley de Transporte Terrestre es el ciudadano ...tal como se desprende del certificado de registro de vehículo que consta en la presente causa. A lo anterior debe agregarse que, conforme a nuestro ordenamiento jurídico, el contrato de venta otorgado ante un funcionario público que le otorgue fe de su realización, es un acto jurídico válido y que si bien es cierto, en materia de tránsito no acredita una propiedad plena, dichas ventas notariadas, a criterio de este juzgador, pueden considerarse como un requisito para adquirir la propiedad, que por máxima de experiencia, no llegan a consolidarse por falta de impulso por parte del nuevo adquiriente de las diligencias en gestionar la titularidad del vehículo por antes SETRA; Juzgado Superior del Circuito Judicial Civil Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Estado Carabobo, Sent. 17-7-15, Exp. GN32-T-2011-000007, <http://carabobo.tsj.gob.ve/DECISIONES/2015/JULIO/2589-17-GP31-R-2015-000006-PJ0092015000034.HTML> Luego de referir la posición de la Sala Constitucional indica: “No obstante, cuando no se esta en ese supuesto; cuando no se disputa entre las partes la propiedad vehicular que se atribuyen al mismo tiempo cada uno de los contendientes; el mecanis-

la estricta formalidad registral en favor de la venta consensual ante un funcionario que le da autenticidad al acto.

Ello a tono con que se afirme que la expresión «propietario» se refiere al propietario para el momento del accidente, y no se trasmite la responsabilidad por accidentes una vez vendido o modificada la propiedad del vehículo, pues ello implicaría convertir la obligación en *proptem rem*⁴⁹.

Por su parte, explica Galvis Hernández que la función del registro de automóviles es de alcance administrativo, pero opina el autor que, sostener que el registro tiene fines meramente administrativos y no efectos civiles acreditativos del derecho de propiedad, es desconocer los principios de certeza y seguridad jurídica que deben imperar sobre cualquier otra consideración, en garantía de los posibles afectados en sus derechos sobre el bien mueble vehicular. El autor es contrario a la posibilidad de dos tipos de titulares del derecho de propiedad⁵⁰. En posición similar se pronuncia Henríquez La Roche en una edición más reciente de su obra señalando que considerar dos cualidades de propietarios en jurisdicción especial y ordinaria constituye una interpretación que no coadyuva a la seguridad jurídica y de allí que las Notarías exijan el certificado de propiedad expedido por el INTT⁵¹.

La Sala Constitucional del Máximo Tribunal se pronunció respecto a cómo demostrar la titularidad del derecho de propiedad sobre vehículos automotores, señalando que “todo régimen de publicidad registral en principio, es inaplicable a los bienes muebles corporales, en virtud de que la posesión de buena fe vale título, aun cuando existen bienes muebles corporales sujetos al régimen de publicidad registral entre los que se ubican los vehículos automotores. De los artículos precedentemente citados, se observa que el legislador considera a un ciudadano propietario de un vehículo, frente a las autoridades y ante terceros, cuando aparezca como titular de ese derecho real en el Registro Nacional de Vehículos”. La documentación expedida por las autoridades administrativas, constituye un título idóneo a los efectos de probar la propiedad de un vehículo automotor, siempre

mo probatorio para acreditar la cualidad e interés para accionar como comprador (propietario) de un vehículo, puede ser suplido por un medio autentico o autenticado, en caso de inexistencia de titularidad certificada por el organismo administrativo correspondiente...

⁴⁹ Opinión de Ramón Alfredo Aguilar, profesor agregado de Derecho Civil y Derecho Procesal Civil de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela, consulta electrónica 29-9-09.

⁵⁰ GALVIS HERNÁNDEZ, Carlos: *La titularidad del derecho de propiedad de vehículos*. En: Revista de Derecho N° 5. Caracas, Tribunal Supremo de Justicia, 2002, pp. 378 y 379.

⁵¹ HENRÍQUEZ LA ROCHE, Ricardo: *Régimen jurídico de los accidentes de tránsito*. Caracas, Ediciones Liber, 2011, p. 192.

que el título no hubiere sido declarado falso⁵². Igualmente se aprecian decisiones de instancia⁵³.

Señala Henríquez La Roche que si el vehículo pertenece a la comunidad conyugal ambos cónyuges tienen la cualidad de propietarios. Pero a propósito de la comunidad conyugal rige el artículo 167 CC, según el cual la responsabilidad por hecho ilícito de un cónyuge no perjudica al otro, lo que aplica al propietario y conductor, por lo que las medidas solo pueden afectar el 50% de los bienes comunes⁵⁴.

De allí que en la hipótesis del demandado propietario del vehículo, se ha considerado rige el citado artículo 167 que impone el carácter personalísimo de la responsabilidad por hecho ilícito. Se aprecia decisión que refiere la necesidad de hacer mención al artículo 167 del CC: “La responsabilidad civil por acto ilícito de un cónyuge no perjudica al otro en sus bienes propios ni en su parte de los comunes...sin entrar a analizar en profundidad es evidente que en caso de que sea condenado el demandado de auto al pago de los daños materiales la norma antes mencionada dispone que no se verá afectado el patrimonio conyugal por lo que la falta de cualidad pasiva del demandado no prospera y así se decide”⁵⁵.

A tono con el citado artículo 192 de la Ley de Transporte Terrestre que consagra la causa extraña no imputable, el artículo 193 *eiusdem* dispone: “*Los propietarios o propietarias no serán responsables de los daños causados por sus vehículos cuando hayan sido privados de su posesión como consecuencia de hurto, robo o apropiación indebida*”. La propia Ley en dicha norma aclara que no se responde por hurto, robo o apropiación indebida, toda vez que esos supuestos son subsumibles en términos generales en la referida causa extraña no imputable, ya se consideren tales casos dentro del caso fortuito o del hecho de un tercero. Señala la doctrina que dicha regla también le es aplicable al otro guardián, a saber, el comprador bajo reserva de dominio, arrendatario financiero, arrendatario a largo plazo, comodatario y todo aquel que tenga un derecho de uso que presuponga haber adquirido los

⁵² Véase sentencias de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia: N° 3198 del 25-10-05, <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/octubre/3198-251005-05-1043.HTM>; N° 1412 del 30-6-05, <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/junio/1412-300605-04-2397.HTM>; N° 2862 del 29-9-05, <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/septiembre/2862-290905-05-0064.HTM>; N° 2843 del 19-11-02, <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/noviembre/2843-191102-01-1442.HTM>; N° 1544 de 13-8-01, <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/agosto/1544-130801-01-0575%20.HTM>; N° 1197 de 6-7-01, <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/julio/1197-060701-01-0112.HTM>.

⁵³ Véase Juzgado Superior en lo Civil, Mercantil, Bancario, del Tránsito y con Competencia en Protección del Niño y del Adolescente del Primer Circuito de la Circunscripción Judicial del Estado Portuguesa, Sent. 16-9-10, Exp. 5.472, <http://jca.tsj.gob.ve/decisiones/2010/septiembre/1115-16-5472-.html>; Tribunal Superior Civil, Guanare, Estado Portuguesa, Sent. 12-7-10, Exp. 5.449, <http://jca.tsj.gob.ve/decisiones/2010/julio/1115-12-5449-.html>; Juzgado Segundo del Municipio Heres del Primer Circuito de la Circunscripción Judicial del Estado Bolívar, Sent. 16-5-12, Exp. FP02-V-2011-000836, <http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2012/MAYO/1988-16-FP02-V-2011-000836-PJ0252012000141.HTML>.

⁵⁴ HENRÍQUEZ LA ROCHE, *Derecho de Tránsito...*, 1997, p. 193.

⁵⁵ Juzgado Superior en lo Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del estado Yaracuy, Sent. 26-5-11, 5.825 <http://miranda.tsj.gov.ve/decisiones/2011/mayo/1428-26-5825-.html>.

deberes de funcionalidad o mantenimiento del vehículo. Se colige, por argumento en contrario, que la naturaleza de la responsabilidad solidaria del propietario está basada en la voluntad de asumir un riesgo al permitir que otro use del vehículo. Los casos que señala la norma tienen en común la falta de aquiescencia del propietario que permita la circulación del vehículo⁵⁶.

A lo que cabe recordar las consideraciones hechas con anterioridad a propósito de la causa extraña no imputable como eximente de responsabilidad, amén de las consideraciones especiales de la doctrina⁵⁷. La contribución del hecho de la víctima o del tercero en el acaecimiento del daño se rige por el Derecho Común, a saber, las normas correspondientes del CC que ya comentamos con anterioridad y por las cuales el Juzgador podrá reducir la indemnización según el caso si figuran como atenuante.

3.2.3. *Garante*⁵⁸

Según se indicó de conformidad con el artículo 192 de la citada ley especial, responde no solo el conductor y el propietario sino la empresa aseguradora, es decir, el garante.

La ley establece la obligatoriedad del seguro para cubrir las posibles responsabilidades derivadas del tránsito terrestre⁵⁹. La empresa aseguradora ha de cumplir las obligaciones contraídas en las pólizas de responsabilidad civil so pena de que se informe a la Superintendencia de Seguros a los fines de las sanciones respectivas⁶⁰. Se está en presencia de una responsabilidad contractual en virtud del contrato suscrito entre asegurador y asegurado, por lo que la causa de su obligación es muy diversa a la del accidente de tránsito, sin perjuicio que en una acción directa de la víctima contra el asegurador⁶¹. De allí que se afirme que la responsabilidad del garante tiene su origen en una convención o contrato de seguro en tanto que la del propietario nace como consecuencia de un hecho ajeno si el conductor es otro⁶².

⁵⁶ HENRÍQUEZ LA ROCHE, *Derecho de Tránsito...*, 1997, pp. 194 y 195.

⁵⁷ Véase: *ibid.*, pp. 128-148.

⁵⁸ Véase: ACEDO SUCRE, *Responsabilidad civil, seguro y accidentes de tránsito...*, pp. 13-37; MADURO LUYANDO, *Curso...*, p. 684.

⁵⁹ Véase: Artículo 58 “*Todo vehículo a motor debe estar amparado por una póliza de seguro de responsabilidad civil, para responder suficientemente por los daños que ocasione al Estado o a los y las particulares. Igualmente resultará obligatorio el seguro de responsabilidad civil para las motocicletas, en las mismas condiciones que rige para los automotores. En el caso de vehículos destinados al servicio de transporte terrestre público y privado de personas, sus propietarios o propietarias deben contratar adicionalmente una póliza de seguro de accidentes personales que cubra a las personas que transporta y su equipaje*”.

⁶⁰ Véase: Artículo 195. “*El Instituto Nacional de Transporte Terrestre informará a la Superintendencia de Seguros las denuncias contra aquellas empresas de seguro que incumplieren las obligaciones contraídas en las pólizas de responsabilidad civil de vehículos o condicionen la contratación de las pólizas, con el objeto de que se les apliquen las sanciones o medidas administrativas contempladas en la ley, sin menoscabo de la acción que pueda tener quien contrata contra la empresa directamente*”.

⁶¹ BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, p. 82.

⁶² Juzgado Superior en lo Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Estado Zulia, Sent. 28-2-12, 2029-11-135, http://www.tsj.gob.ve/tsj_regiones/.../2012/.../533-28-2029-11-135-15-12.html.

Se indica que con bastante frecuencia la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil de los automovilistas no es suficiente. A veces, los compradores contratan coberturas adicionales Y dichas pólizas no cubren daños morales por no ser obligatorio⁶³. Refiere OCHOA GÓMEZ que el seguro de responsabilidad civil no es del conductor sino del propietario del vehículo y que no se trata propiamente de un seguro sino de una fianza solidaria hasta cierta cantidad⁶⁴. Esto es, aclara el autor que el asegurado es el propietario y no el conductor por lo que para este debería denominarse “fianza solidaria de responsabilidad civil”⁶⁵.

3.3 Prescripción y daños

Las acciones derivadas de dicha ley especial prescriben al año del evento⁶⁶. Ciertamente, a ello puede sumarse la coexistencia de daños morales no obstante la discusión relativamente superada sobre su procedencia⁶⁷, los cuales a nuestro entender quedan afectados por el mismo tiempo de prescripción⁶⁸.

⁶³ ACEDO SUCRE, *Responsabilidad civil, seguro y accidentes de tránsito...*, p. 18.

⁶⁴ OCHOA GÓMEZ, *ob. cit.*, T. II, p. 705.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 707.

⁶⁶ Artículo 196. “Las acciones civiles a que se refiere esta Ley para exigir la reparación de todo daño prescribirán a los doce (12) meses de sucedido el accidente. La acción de repetición a que se contrae el artículo anterior prescribirá en igual término, a partir del pago de la indemnización correspondiente”.

⁶⁷ Véase sin embargo: ACEDO SUCRE, *Responsabilidad civil...*, pp. 19 y ss. los conductores ciertamente responden por daño moral pero la situación del propietario es menos clara aunque también les sea extensible pues, se ha considerado aplicables respecto del último los artículos 1191 y 1193 CC; Juzgado Superior Segundo en lo Civil, Mercantil, Bancario de Tránsito y de Protección del Niño y del Adolescente de la Circunscripción Judicial del Estado Carabobo, Sent. 2-6-08, Exp. N° 9549, <http://carabobo.tsj.gob.ve/DECISIONES/2008/JUNIO/732-2-9549-.HTML> “En el caso del daño moral, no existe en principio esa solidaridad, sino que por remisión expresa del artículo 21 eiusdem la obligación que pueda surgir para el propietario, y subsidiariamente para el garante, de reparar esta clase de daño se debe regir por las disposiciones del derecho común, siendo criterio de nuestro Máximo Tribunal, que en tal caso resultan aplicables los artículos 1185, 1191, 1193 y 1196 del Código Civil, y en tal sentido, para que el propietario del vehículo sea condenado a resarcir el daño moral, deben ser alegadas y probadas en autos las causas por las cuales se considera su responsabilidad”.

⁶⁸ Véase en este sentido: Juzgado Cuarto de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil y Del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Estado Aragua, Sent. 9-6-14, Exp. 7283, <http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2014/JUNIO/225-9-7283-7283.HTML> “Es de advertir, que una vez interpuesta la demanda y aún cuando la misma no se haya registrado, pero, de lograrse la citación del demandado antes de que finalice el lapso de *prescripción que para este tipo de acción es de un año*, la misma quedará interrumpida... es procedente para este Sentenciador declarar prescrita la acción civil por indemnización de daños Materiales “civil” y *moral* intentada por el demandante” (Destacado nuestro); Véase: ARTEAGA, Pablo: *Prescripción de la acción por daño moral en el derecho del tránsito en Venezuela*, Maracaibo, Universidad Rafael Urdaneta, Facultad de Ciencias Políticas, Administrativas y Sociales, 2009, trabajo especial de grado para optar al título de abogado, p. 67, <http://200.35.84.131/portal/bases/marc/texto/3501-09-03286.pdf> en relación a la prescripción por daño moral, el artículo 196 de la Ley de Tránsito Terrestre es claro e inequívoco al establecer taxativamente que las acciones civiles reguladas por ese cuerpo normativo para todo daño prescribe a los doce meses de haber ocurrido el hecho generador. Véase en sentido contrario: BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, pp. 84 y 85, la brevedad del plazo da pie para pensar que los daños morales se han regir por el régimen supletorio del CC de diez años, en atención a la protección de la víctima, especialmente porque pueden aflorar después del accidente. Lo que podría conducir con posterioridad a la producción del accidente, a excluir su reclamación e indemnización, de aplicarse el lapso abreviado de 12 meses.

Se prevé una función de la autoridad administrativa de tránsito que tiene por objeto constar la infracción mediante el trámite de ley. La naturaleza de sus actuaciones relativa al informe administrativo se asimila para Henríquez a la inspección judicial⁶⁹. Al efecto indica la jurisprudencia que tales actuaciones constituyen documentos administrativos con efectos similares al documento público⁷⁰. La cosa juzgada penal no afecta lo civil⁷¹.

Se aprecian decisiones judiciales en materias de daños y perjuicios que traen a colación el artículo 1193 del CC a propósito del guardián del vehículo⁷², pues afirma la doctrina que la víctima del accidente de tránsito tiene derecho que el propietario lo indemnice por daños morales por aplicación de los artículos 1191 y 1193 del CC⁷³.

La ley contiene igualmente una referencia a las obligaciones del transportista –a propósito de la materia contractual– en el artículo 87: “*Las personas naturales y jurídicas autorizadas para la prestación del servicio de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, y de carga están obligadas a cumplir con los tiempos de conducción y descanso que a tal efecto se establecerán en el Reglamento de esta Ley. Igualmente, deben cumplir con la obligación de llevar el personal debidamente habilitado para el relevo en la conducción de tales vehículos*”. Regulando en sus artículos 94 a 149 todo lo relativo al servicio de transporte.

La responsabilidad civil por accidente de tránsito está regulada en la citada ley especial en los artículos 192 al 197 bajo Capítulo II “*De la Responsabilidad Civil por Accidente de Tránsito Reparación de daños*”.

⁶⁹ HENRÍQUEZ LA ROCHE, *Derecho de Tránsito...*, 1997, pp. 66-76, da fe de lo verificado personalmente por el Vigilante de tránsito.

⁷⁰ TSJ/SCC, Sent. 000578 del 3-10-13, <http://www.tsj.gob.ve/decisiones/scc/.../157142-RC.000578-31013-2013-13-273.html>. Véase también entre otras: TSJ/SCC, Sent. 00922 de 20-8-04, <http://www.tsj.gob.ve/decisiones/scc/Agosto/RC-00922-200804-03650.htm>; TSJ/SCC, Sent. 01214 de 14-10-04, <http://www.tsj.gob.ve/decisiones/scc/octubre/RC-01214-141004-03005-HTML>; TSJ/SCC, Sent. 00557 del 6-7-04, <http://www.tsj.gob.ve/decisiones/scc/Julio/RC-00557-060704-03189.htm>; TSJ/SCC, Sent. 00381 de 14-6-05, <http://www.tsj.gob.ve/decisiones/scc/junio/RC-00381-140605-03552-HTML>; Juzgado Superior Tercero en lo Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del estado Lara, Sent. 15-6-15, Exp. KP02-R-2015-000104, <http://lara.tsj.gob.ve/DECISIONES/2015/JUNIO/678-15-KP02-R-2015-000104-15-2564.HTML>.

⁷¹ HENRÍQUEZ LA ROCHE, *Derecho de Tránsito...*, 1997, pp. 87-90. Véase sobre el aspecto penal: CORTES DE ARABIA, Ana María: *La jurisprudencia en los accidentes de tránsito*. En: Anuario de CIJS, 2008, pp. 139-59, <http://biblioteca.clacso.org.ar/Argentina/cijs-unc/.../sec11002a.pdf>.

⁷² Véase entre otras: Juzgado Superior Segundo en lo Civil, Mercantil, Bancario de Tránsito y de Protección del Niño y del Adolescente de la Circunscripción Judicial del Estado Carabobo, Sent. 2-6-08, Exp. N° 9549, <http://carabobo.tsj.gob.ve/DECISIONES/2008/JUNIO/732-2-9549-HTML>; Juzgado Superior del Tribunal de Protección de Niños, Niñas y Adolescentes de la Circunscripción Judicial del estado Zulia, Sent. 29-1-10, Exp. 01408-09, <http://zulia.tsj.gob.ve/decisiones/2010/enero/528-29-1408-09-03-10.html>; Juzgado tercero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Estado Táchira, Sent. 29-2-12, Exp. 18.500-2010 http://www.tsj.gob.ve/tsj_regiones/decisiones/.../1329-29-18500-07-D.html.

⁷³ ACEDO SUCRE, *Responsabilidad civil...*, pp. 20 y 22.

4. Responsabilidad civil por transporte aéreo⁷⁴

4.1. Generalidades y fundamento

La circulación aérea suele dar origen a muchos daños, tanto para pasajeros como para propietarios de la carga transportada por los aviones como para las demás aeronaves y las personas o bienes que se encuentran en la superficie. De allí que la generalidad de los Estados han legislado sobre la materia y se ha propiciado un área que se conoce como “*Derecho aeronáutico*”, respecto del cual nos interesa la parte relativa a la responsabilidad civil⁷⁵. Se resalta el carácter de servicio público⁷⁶ del transporte aéreo que impone ciertos deberes no obstante el ánimo de lucro y tener lugar mediante un contrato de adhesión⁷⁷.

La materia está regulada en la Ley de Aeronáutica Civil⁷⁸. Se alude a la responsabilidad aeronáutica como la obligación que descansa sobre el

⁷⁴ Véase: BELISARIO CAPELLA, Freddy: *Derecho del transporte aéreo*. Venezuela, Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, 2008, pp. 197-222; BELISARIO CAPELLA, Freddy: *Responsabilidad Aeronáutica*. En: DOCTUM. Revista Marítima Venezolana de Investigación y Postgrado N° 13, Universidad Marítima del Caribe, Dirección de Investigación y Postgrado, Caracas, enero-diciembre 2011, pp. 117-157; ÁLVAREZ OLIVEROS, Ángel: *El rol del juez en la determinación de la indemnización del daño moral en materia de transporte aéreo*. Trabajo presentado para optar al título de Especialista en Derecho Procesal. Universidad Central de Venezuela, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Centro de Estudios de Postgrado, Julio 2011, <http://saber.ucv.ve/.../To26800002819-o-trabajoespecial134alvarezangel-000.pdf>; CONDE NAVARRO, FRANCISCO: *El Margen de la Libertad Contractual frente al Contrato de Transporte Aéreo Turístico Venezolano*. Comercium et Tributum, Vol. III, Enero 2010, <http://publicaciones.urbe.edu/index.php/comercium/article/viewArticle/.../236>; MÉLICH ORSINI, *La Responsabilidad Civil por hechos ilícitos...* T. II, pp. 267-295; BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, pp. 85-90; OCHOA GÓMEZ, *ob. cit.*, T. II, pp. 708-712; MADURO LUYANDO, *Curso...*, pp. 686-690; DÍAZ ALABART, Silvia: *La responsabilidad extracontractual de las compañías aéreas en caso de accidentes. Su regulación en las normas comunitarias*. En: Perfiles de la responsabilidad civil en el nuevo milenio. Juan Antonio Moreno Martínez (Coordinador). Madrid, Dykinson, 2000, pp. 207-224; ROMERO CASTILLO, Edgar: *Responsabilidad por daños ocasionados a terceros en la superficie por causa de la actividad aérea*. Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de abogado. Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Ciencias Jurídicas, Carrera de Derecho, 2005, <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere7/DEFINITIVA/TESIS%2059.pdf>; LYCZKOWSKA, Karolina: *Los daños derivados de las contingencias acaecidas en el transporte aéreo del equipaje*. Revista CESCO de Derecho de Consumo, N° 2, 2012, pp. 63-69, <http://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4042291.pdf>; RIZZO, Teresa: *Ley de Aeronáutica Civil Venezolana. Estudio sobre un Procedimiento Especial en la materia*. Caribbean International University. Vicerrectorado de Estudios On Line. Willemstad, Curacao, Octubre, 2014, www.ivea.com.ve/.../Ley%20de%20Aeronautica%20Civil%20Venezolan; ALBALADEJO, *ob. cit.*, pp. 943 y 944; MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ y otros, *ob. cit.*, pp. 959-961.

⁷⁵ MÉLICH ORSINI, *La Responsabilidad Civil por hechos ilícitos...* T. II, pp. 267 y 268.

⁷⁶ Véase: TSJ/SConst., Sent. N° 1126 de 3-8-12, <http://www.tsj.gov.ve/decisiones/scon/Agosto/1126-3812-2012-11-1033.html> “la actividad de transporte aéreo, la cual, si bien le es aplicable el régimen de responsabilidad patrimonial de derecho público por tratarse de un servicio público (responsabilidad objetiva), su regulación debe adecuarse a lo dispuesto en la normativa especial que rige su actividad, esto es la Ley de Aeronáutica Civil”; Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo, Sent. 8-8-11, Exp. AP42-G-2011-000017, <http://www.tsj.gov.ve/.../decisiones/.../1478-8-AP42-G-2011-000017-2011-11>; Tribunal Superior Marítimo Accidental con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas, Sent. 24-5-11, Exp. 2008-000157, <http://jca.tsj.gov.ve/DECISIONES/.../1477-4-AW41-X-2013-000044-2013-12>.

⁷⁷ ÁLVAREZ OLIVEROS, *El rol del juez en la determinación de la indemnización...* pp. 34 y 35.

⁷⁸ Originalmente GO N° 38.215 de 23-6-05 y Reformada por GO N° 39140 del 17-3-09.

explotador de aeronaves⁷⁹ de subsanar o remediar los daños y perjuicios originados por la utilización de la aeronave⁸⁰, según su empleo específico, es decir, la navegación aérea⁸¹. Se trata de una *responsabilidad objetiva* que se apoya en la idea del riesgo, y aplica a lo contractual y extracontractual⁸², toda vez que se extiende tanto al contrato derivado de los pasajeros o cosas transportadas, como a la responsabilidad extracontractual derivada de los daños causados a terceros con motivo de las actuaciones de las aeronaves⁸³.

4.2. Daño material y daño moral

La Ley de Aeronáutica Civil en su título IV “*De la responsabilidad y los hechos ilícitos*”, Capítulo I “*De la responsabilidad*”, trata así entre otros los daños al pasajero y al equipaje (arts. 100-107)⁸⁴, daños a terceros en la superficie (108 y 109)⁸⁵, responsabilidad relativa al abordaje aéreo (arts. 110-112)⁸⁶, responsabilidad por la explotación de aeronaves (art. 113), responsabilidad por la elaboración del programa de seguridad y poseedor de un certificado de explotador de servicios de transporte aéreo (arts. 114 y 115) y la obligación de contratar pólizas de seguro (art. 116)⁸⁷.

Supone una responsabilidad *objetiva*⁸⁸, por cuanto las personas responsables no pueden exonerarse demostrando la ausencia de culpa; y *limitada*, por cuanto su obligación de responder se limita a las cantidades fijadas por la ley⁸⁹. Limitada al menos en lo atinente, en principio, al daño material, toda vez que la discusión sobre la procedencia del daño moral en la ma-

⁷⁹ Véase: FOLCHI, Mario: *El explotador de la aeronave*. 19-02-2013, <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=64567> “se denomina explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia y que conserva su conducción técnica, aun sin fines de lucro”.

⁸⁰ Véase Ley de Aeronáutica Civil, artículo 16: “*La aeronave es toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apta para transportar persona o cosas*”.

⁸¹ BELISARIO CAPELLA, *Derecho...*, p. 189, agrega que se distingue por la práctica de la navegación aérea, por el ejercicio de la aeronavegación. Pues si hay ausencia de ese elemento, la responsabilidad es de derecho común, como sería el caso de que una aeronave se incendie en tierra y luego transmita el fuego a otras aeronaves o edificios.

⁸² OCHOA GÓMEZ, *ob. cit.*, T. II, p. 708; BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, pp. 86 y 87, constituyen expresión de la responsabilidad contractual de las cosas o personas transportadas, así como extracontractual por los daños causados por la nave en operación; TORRELLES TORREA, *ob. cit.*, p. 351.

⁸³ MADURO LUYANDO, *Curso...*, p. 686.

⁸⁴ Véase: BELISARIO CAPELLA, *ob. cit.*, pp. 190-202.

⁸⁵ *Ibid.*, 203-210.

⁸⁶ *Ibid.*, 212-216.

⁸⁷ Véase: BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, p. 90.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 87, Esto porque los responsables no pueden exonerarse aunque demuestren la ausencia de culpa en su actuación; MADURO LUYANDO, *Curso...*, p. 687, las personas responsables no pueden exonerarse demostrando la ausencia de culpa; Tribunal de Primera Instancia Marítimo con Competencia Nacional y sede en la ciudad de Caracas, Sent, 21-7-09, Exp. 2008-000214; <http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2009/.../2176-21-2008-000214-.HTML>.

⁸⁹ MADURO LUYANDO, *Curso...*, p. 687.

teria, después de una agria polémica jurisprudencial⁹⁰, parece haber sido relativamente aceptada por la Sala Constitucional con base a la teoría de la concurrencia de responsabilidades si se configura un hecho ilícito y en función de la reparación integral del daño⁹¹, aunque ya había sido referida por la doctrina⁹² y la jurisprudencia de instancia⁹³. No obstante que algunas de éstas consideran procedente el daño moral en materia contractual, criterio acertado a nuestro parecer según tuvimos ocasión de explicar a propósito de la responsabilidad civil contractual⁹⁴, así como en el problema del “cúmulo de responsabilidades”⁹⁵.

Señaló la Sala Constitucional a propósito de la procedencia del daño moral en casos que exceden de la taxatividad de la ley especial y entra en rigor el Derecho Civil Común: “En el caso que aquí se analiza, el hecho generador del daño lo constituyó la sobreventa (*overbooking*) de pasajes, lo cual es una conducta dolosa de la empresa transportista porque implicó un deliberado

⁹⁰ Véase: Tribunal de Primera Instancia Marítimo con Competencia Nacional y sede en la ciudad de Caracas, Sent. 22-2-11, Exp. 2008-000245, <http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2011/.../2176-22-2008-000245-.HTML>; TSJ/SConst., Sent. 189 del 8-4-10, <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/Abril/189-8410-2010-09-0267.html>; TSJ/SConst., Sent. N° 1259 de 26-7-11, www.tsj.gob.ve/decisiones/scon/Julio/1259-26711-2011-10-0842.html; TSJ/SConst., Sent. 646 de 21-5-12, <http://www.tsj.gob.ve/decisiones/scon/Mayo/646-21512-2012-11-0995.html>.

⁹¹ Véase: TSJ/SConst., Sent. N° 1126 de 3-8-12, <http://www.tsj.gob.ve/decisiones/scon/Agosto/1126-3812-2012-11-1033.html>. Véase admitiendo la posibilidad pero cuestionando al juez de la recurrida por no explicar “los motivos para condenar a la demandada” (TSJ/SCC/Sent. 114 del 12-3-09, <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scc/marzo/RC.00114-12309-2009-07-819.HTML>).

⁹² Véase: ÁLVAREZ OLIVEROS, *El rol del juez en la determinación de la indemnización...*, pp. 47 y ss., en especial pp. 92 y 93, ratifica la procedencia del daño moral en materia de daños causados en el curso de la actividad aeronáutica; BERNARD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, p. 89, el hecho de que la normativa aeronáutica no establezca ningún requisito en cuanto a la entidad del daño y no distinga entre ambos tipos de daño, nos da pie para sostener que ambos tipos serían indemnizables siempre que han sido ocasionados como consecuencia de un hecho ilícito, y se trate de un daño de naturaleza extracontractual, no obstante se genere en el marco de una previa relación jurídica contractual, en virtud de los principios de reparación integral del daño y la protección de la víctima. Véase en el extranjero: BLANCO SARALEGUI, José María: *El daño moral en transporte aéreo a la luz de la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea*, <http://www.elderecho.com/.../jurisprudencia-Tribunal-Justicia-Union-Europea> se concede de manera más o menos pacífica indemnización por daños morales en los supuestos de gran retraso y cancelación; ORTEGA, Carmen: *La problemática de la determinación del daño moral en el transporte aéreo*, 14-5-14, www.legaltoday.com/.../la-problematica-de-la-determinacion-del-dano se indemnizan los daños morales con independencia de las cantidades reglamentarias.; CAPALDO, Griselda D.: *Seminario relativo al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, de Montreal de 1999, recientemente ratificado por la República Argentina*, 2009, p. 27, <http://www.instibaerospa.org/cont/cursos/D43.pdf> cada vez más frecuente la adjudicación de indemnización por daño moral”; LYCZKOWSKA, *ob. cit.*, pp. 66-69.

⁹³ Tribunal Superior Marítimo Accidental con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas, Sent. 24-5-11, Exp. 2008-000157, <http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2011/.../2175-24-2008-000157-.HTML>; Tribunal Superior Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas, Sent. 11-3-09, Exp. 2008-000169, <http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2009/.../2175-11-2008-000169-.HTML>; Tribunal de Primera Instancia Marítimo con Competencia Nacional y sede en la ciudad de Caracas, Sent. 21-7-09, Exp. 2008-000214, <http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2009/.../2176-21-2008-000214-.HTML>; Juzgado Superior Marítimo con Competencia Nacional y Sede en la Ciudad de Caracas Constituido con Jueces Asociados, Sent. 18-10-07, Exp. 2007-000085 <http://caracas.tsj.gob.ve/decisiones/2007/octubre/2175-18-2007-000085-.html>.

⁹⁴ Véase *supra* tema 10.2.3.4.f.

⁹⁵ Véase *supra* tema 13.3.

incumplimiento del contrato con conocimiento de su ilegitimidad, por lo que está obligada a responder por las consecuencias dañosas inmediatas y mediatas que generó. Ello pone de manifiesto una «temeridad» en el obrar de la transportista, en tanto constituye la inobservancia manifiesta de deberes inherentes a una conducta comercial responsable, diligente y cuidadosa de los derechos de los pasajeros⁹⁶.

La doctrina extranjera reseña que en el marco de retrasos de vuelo e incumplimientos relacionados con la entrega del equipaje, el tipo de daño que más se invoca en los tribunales es el daño moral. No obstante, al respecto existe un debate en la jurisprudencia española, que no ha conseguido unanimidad para esclarecer si los límites de responsabilidad incluyen los daños morales o si sólo se limita a cantidades expuestas por perjuicios materiales, quedando abierta la posibilidad de reclamar daños morales más allá de esta suma⁹⁷. Algunas decisiones españolas consideran que el tope que establece la ley por daño incluye el material y el moral⁹⁸. En tanto que otra –al igual que la referida sentencia 1126 de la Sala Constitucional– admite el daño moral en caso de dolo o falta grave del transportista⁹⁹. Finalmente, se aprecian sentencias de tal país admiten la procedencia del daño moral no obstante las indemnizaciones tasadas de la ley¹⁰⁰.

Aplica perfectamente en el ámbito que nos ocupa la posibilidad de la causa extraña no imputable, toda vez que cabe recordar que la misma rige en principio, en materia de responsabilidad objetiva a fin de desvirtuar la relación de causalidad, según tuvimos ocasión de explicar, lo cual es extensible al caso del transporte aéreo¹⁰¹. Y así lo ha referido la doctrina especial sobre la materia¹⁰² a diferencia de otros ordenamientos¹⁰³. Mal se podría pretender por ejemplo que la aerolínea fuera responsable por el hecho del

⁹⁶ TSJ/SConst., Sent. N° 1126 de 3-8-12, <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/Agosto/1126-3812-2012-11-1033.html>.

⁹⁷ LYCKOWSKA, *ob. cit.*, p. 66.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 67 y 68, reseña dos decisiones 2009 y una de 2008, otra del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha terminado pronunciándose al respecto para disipar las dudas. En su sentencia de 6 mayo 2010 (JUR/2010/141954).

⁹⁹ Véase *idem*, “en el mismo sentido, la SAP de Vizcaya, de 30 diciembre 2005 (AC 2006/823)”.

¹⁰⁰ Véase *ibid.*, pp. 67-69. AC 2009/816, AC 2008/247.

¹⁰¹ Véase *supra* tema 7.6

¹⁰² Véase: ÁLVAREZ OLIVEROS, *El rol del juez en la determinación de la indemnización del daño moral en materia de transporte aéreo...*, p. 41. La única forma de exonerarse de esa responsabilidad es probando que el daño se debió a una causa extraña que le es imputable, destruyendo con ello la relación de causalidad; BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, pp. 89 y 90, refiere que la Ley de Aeronáutica Civil que si bien –a diferencia de la anterior– no enumera las causas de exención de responsabilidad no obsta para que hayan de ser tenidas en cuenta alguna de ellas, como la propia falta de la víctima o los actos cometidos por terceros; BELISARIO CAPELLA, *Derecho ...*, pp. 196 y 197; MADURO LUYANDO, *Curso...*, pp. 687 y 689; OCHOA GÓMEZ, *ob. cit.*, T. II, pp. 708-710; ROMERO CASTILLO, *ob. cit.*, pp. 25 y 26, 47-58.

¹⁰³ Véase: MORENO MARTÍNEZ, Juan Antonio: *La responsabilidad civil y su problemática actual*, 2007, p. 817, <https://books.google.co.ve/books?isbn=8498490715> en la navegación aérea se impone la obligación objetiva de indemnizar los daños que ni siquiera se excluyen por fuerza mayor; LYCKOWSKA, *ob. cit.*, pp. 67 y 68; ...no liberándose la aerolínea ni siquiera en el supuesto de fuerza mayor.

príncipe (decisión estatal de suspender vuelos) o fuerza mayor (un rayo o acontecimiento atmosférico).

4.3. Normativa y reparación

La Ley de Aeronáutica Civil aplica según su artículo 1 a las actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves. Dicha ley regula la materia bajo análisis, en los artículos 100 al 116.

El artículo 100 establece a propósito de las indemnizaciones tasadas: *“El que realice transporte aéreo, es responsable por los daños causados al pasajero por la demora, cancelación o el accidente o incidente producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera, de las operaciones de embarque o desembarque, conforme a las normas técnicas. Las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo o aeropuerto para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, al salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo o aeropuerto. En cualquier caso, la responsabilidad por daños en el embarque y desembarque recaerán sobre quienes realicen dichas actividades. El derecho a percibir la indemnización por los daños ocasionados al pasajero, se ajustará a los siguientes términos: 1. Por muerte o por incapacidad total permanente, hasta cien mil Derechos Especiales de Giro 2. Por incapacidad parcial permanente, hasta cincuenta mil Derechos Especiales de Giro. 3. Por incapacidad parcial temporal, hasta veinticinco mil Derechos Especiales de Giro 4. Por demora o cancelación injustificada en el vuelo contratado, hasta cuatro mil ciento cincuenta Derechos Especiales de Giro”*.

En cuanto a los *Derechos Especiales de Giro* (DEG) originados en el Fondo Monetario Internacional, cabe señalar que su valor es una media equilibrada o ponderada con los valores de las 16 monedas más importantes de los países¹⁰⁴. Se trata de una fórmula parecida a la unidad tributaria que presenta valor variable.

Vale recordar que la tasación de la indemnización constituye una forma legal de fijación de los daños pues normalmente la realiza el Juez, eventualmente lo puede fijar las partes mediante la cláusula penal y en ocasiones como la que nos ocupa la misma ley¹⁰⁵. La limitación cuantitativa de la responsabilidad acontece generalmente en actividades productivas y de servicios que pretende no desalentar tales actividades y posibilita que los daños sean cubiertos mediante seguros de responsabilidad civil¹⁰⁶. Ciertamente, la ventaja será que se evita la discusión sobre el monto, lo cual cobra sentido en una materia donde los eventos pueden ser relativamente

¹⁰⁴ BELISARIO CAPELLA, *ob. cit.*, p. 193; ÁLVAREZ OLIVEROS, *El rol del juez en la determinación de la indemnización del daño moral en materia de transporte aéreo...*, pp. 44-47.

¹⁰⁵ Véase *supra* tema 12.2.7.

¹⁰⁶ ALTERINI, *La limitación...*, pp. 78 y 79, los razonamientos puramente económicos no sirven, pues pueden ser irónicos, si en un mismo accidente sufren lesiones un pobre y un rico, éste tiene mayor lucro cesante que el pobre.

frecuentes. La desventaja vendrá dada porque es factible que no se cubra la reparación total del daño alterando así el principio de pago integral¹⁰⁷.

De seguidas se plantea en el artículo 101 de la citad ley, la responsabilidad por daños a equipaje, carga y correo: *“El transportista aéreo es responsable de los daños causados en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso en la entrega del equipaje facturado, la carga y el correo, en caso de haberse producido a bordo de la aeronave o durante cualquier momento en el que se hallasen bajo la custodia del transportista, dentro de los límites siguientes: 1. Por destrucción, pérdida o avería de la carga o el equipaje facturado, hasta diecisiete Derechos Especiales de Giro, por kilogramo de peso bruto 2. Por retraso en la entrega de la carga, hasta una cantidad igual al precio estipulado para el transporte 3. Por retraso en la entrega del equipaje facturado, hasta cien Derechos Especiales de Giro, de conformidad con las normas que, a tal efecto, dicte la Autoridad Aeronáutica 4. Por destrucción, pérdida o avería del equipaje de mano, generado por causa imputable al transportista, hasta mil Derechos Especiales de Giro. Si la carga o equipaje facturado se transporta conforme a la cláusula de <<valor declarado>>, el límite de la responsabilidad corresponderá a dicho valor. En este caso, el transportador estará obligado a pagar una suma que no excederá el importe de la suma declarada”*.

Los artículos 102 y 103 de la Ley de Aeronáutica Civil se refieren a la responsabilidad en el transporte aéreo sucesivo y la responsabilidad en el transporte combinado, respectivamente. El artículo 104 *eiusdem* alude a la responsabilidad del transportista de hecho: *“Cuando el transporte aéreo sea efectuado por un transportista distinto al transportista contractual, ambos serán solidariamente responsables en caso de muerte, lesiones, daño o retraso ante quienes ejerzan tales acciones, sin perjuicio de las acciones de repetición”*.

Se aprecia así que las respectivas indemnizaciones por daño material de los artículos 100 y 101 de la Ley especial, están tasadas legalmente por una unidad denominada “Derechos Especiales de Giro”. Y al efecto, agrega el artículo 105 *eiusdem*: *“Toda cláusula contractual que exonere al transportista de responsabilidad o fije un límite inferior a lo establecido en esta ley, será absolutamente nula”*. La libertad contractual no la define ni el pasajero o usuario ni la aerolínea o transportista aéreo, simplemente la regula la ley por el tipo de operación o servicio que se ofrece, ya que de caer la redacción del contrato en manos del ente privado sin supervisión estatal alguna, podría ocasionar una desprotección jurídica al pasajero¹⁰⁸. No aplica pues al caso que nos ocupa la autonomía de la voluntad dada la naturaleza de la materia.

¹⁰⁷ Véase: *ibid.*, p. 79, la limitación cuantitativa de la responsabilidad es, de alguna manera, desfavorable para la víctima, en la medida que no se le reconoce el derecho a recibir una indemnización plena ordinaria. Parece de sentido común por lo tanto, que para balancearla se prevén otras medidas en favor del damnificado.

¹⁰⁸ CONDE NAVARRO, *ob. cit.*

Si bien los límites de la responsabilidad por daño material están tasados, el artículo 106 de la Ley consagra la “*pérdida del beneficio de la limitación en caso de dolo o culpa de los directivos o dependientes*”¹⁰⁹. Dicha norma fue referida en la citada sentencia de la Sala Constitucional, que consideró la procedencia del daño moral en la materia cuando se configura un hecho ilícito¹¹⁰. Pero la pérdida de la limitación en caso de dolo o culpa se extendería a tenor de la referida norma, inclusive al daño material.

La citada Ley contiene también una norma (art. 108¹¹¹) relativa a la responsabilidad extracontractual del explotador de aeronaves por daños a *terceros en la superficie*¹¹² con motivo de la operación de aeronaves¹¹³ o como consecuencia de una persona o cosa desprendidas o lanzados de la misma. Tal responsabilidad civil extracontractual por daños en la superficie también constituye una responsabilidad objetiva pues no cabe la demostración de la ausencia de culpa por haber adoptado las medidas necesarias para evitar el daño¹¹⁴. Tal responsabilidad amén de objetiva, a falta de referencia de la ley, ha de entenderse ilimitada¹¹⁵.

Se incluye la responsabilidad por abordaje aéreo, a saber, “*toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en movimiento*” (art. 110¹¹⁶). Se

¹⁰⁹ “*Los explotadores del servicio de transporte aéreo no podrán beneficiarse de los límites de la responsabilidad establecidos en esta Ley, si se comprueba que tales daños fueron debido a dolo o culpa de sus directivos o cualquier persona que tome decisiones por ellas, sus dependientes o empleados*”.

¹¹⁰ Véase: TSJ/SConst., Sent. N° 1126 del 3-8-12, <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/Agosto/1126-3812-2012-11-1033.html> “en atención al artículo 106 de la Ley de Aeronáutica Civil, según el cual, los prestadores del servicio de transporte no podrán beneficiarse de los límites de responsabilidad establecidos en esa ley cuando se compruebe que el daño fue ocasionado por dolo o culpa, que es posible, en ese caso en particular donde el incumplimiento del contratista provino de un hecho ilícito, se acuda a la normativa común (Código Civil)... Esta Sala, con base en los argumentos expuestos, se acoge a esta última, teniendo como dato esencial, el daño, el cual debe ser indemnizado lo más completo posible, aplicando a la responsabilidad contractual prevista en el artículo 1.185 en concordancia con el 1.196 de nuestro Código Civil, referida a la extracontractual, la responsabilidad, por lo que se aparta, en consecuencia, de la tesis dualista sobre dicha responsabilidad”.

¹¹¹ “*El explotador de aeronaves civiles será responsable por los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie con motivo de la operación de aeronaves o como consecuencia de una persona o cosa desprendidos o lanzados de la misma. Se entiende por operación de una aeronave todo movimiento realizado por ésta bajo la acción directa de sus propios medios de propulsión o sustentación. La persona que opera una aeronave sin el consentimiento del explotador, será responsable de los daños causados a terceros en la superficie. El explotador de una aeronave es solidariamente responsable con la persona que la opera en forma ilegítima por los daños causados a terceros en la superficie, cuando no tomó las previsiones necesarias para evitarlo*”.

¹¹² Véase: MADURO LUYANDO, *Curso...*, p. 686, por superficie se entiende no sólo la terrestre sino también la marítima o fluvial; BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, p. 87, debe entenderse también los espacios de mar territorial y alta mar.

¹¹³ Véase: ROMERO CASTILLO, Edgar: *Responsabilidad por daños ocasionados a terceros en la superficie por causa de la actividad aérea*. Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de abogado. Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Ciencias Jurídicas, Carrera de Derecho, 2005, <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere7/DEFINITIVA/TESIS%2059.pdf>

¹¹⁴ BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, p. 87.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 88.

¹¹⁶ Agrega la norma: “*La aeronave está en movimiento: 1. Cuando se encuentran en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasajeros o carga a bordo. 2. Cuando se*

establece la responsabilidad solidaria por abordaje de los explotadores de las respectivas aeronaves en caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje (art. 111¹¹⁷).

4.4. Prescripción¹¹⁸

Las acciones para reclamar las respectivas indemnizaciones por daños a pasajeros, equipajes o cargas, prescriben a los *tres (3)* años, contados a partir del último día que tiene la empresa para responder la reclamación, según el artículo 107¹¹⁹ de mencionada Ley especial.

Las acciones relativas al pago por daño a terceros en superficie prescribe a los *tres (3)* años, contados a partir de la fecha de los hechos que lo causaron (art. 109)¹²⁰.

La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por causa de abordaje igualmente prescribe los *tres (3)* años contados a partir de la fecha en que ocurrieron los hechos (art. 112).

desplaza en la superficie con su propia fuerza motriz. 3. Cuando se haya en vuelo. Una aeronave se haya en vuelo desde el momento en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. Se considera interferencia cuando se causen daños a aeronaves en movimiento a personas o bienes a bordo de las mismas, por otra aeronave en movimiento, sin que exista verdadera colisión”.

¹¹⁷ “En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje, los explotadores de las respectivas aeronaves serán solidariamente responsables del pago de la indemnización, sin menoscabo de las acciones que puedan ejercer los órganos de protección ciudadana”. Véase: BERNAD MAINAR, *ob. cit.*, T. IV, p. 89, en caso de colisión de dos o más aeronaves en movimiento –abordaje aéreo–, los explotadores de las naves involucradas, responden solidariamente frente a la víctima del pago de las indemnizaciones, a tenor del artículo 111 de la Ley de Aeronáutica Civil.

¹¹⁸ Véase: Tribunal Superior Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas, Sent. 22-4-09, Exp. 2009-000181 <http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2009/ABRIL/2175-22-2009-000181-HTML>.

¹¹⁹ “Todo reclamo por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportada se hará por escrito a la empresa aérea con acuse de recibo, dentro de los treinta días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho, sin menoscabo a la participación a la Autoridad Aeroportuaria la cual dentro de las cuarenta y ocho horas impondrá a la Autoridad Aeronáutica. La empresa deberá responder por el daño dentro de los sesenta días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de llegada a destino, la del día en que la aeronave debería haber llegado o desde la demora o cancelación del transporte aéreo. La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportados percibirá a los tres años, contados a partir del último día que tiene la empresa para responder la reclamación.” Véase sobre dicha norma: Tribunal Superior Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas, Sent. 1-2-10, Exp. 2009-000209, <http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2010/FEBRERO/2175-1-2009-000209-HTML> “Se infiere del artículo citado que cuando se habla de reclamo por daños causados a los pasajeros o cargas transportadas, se está haciendo alusión al menoscabo o pérdida de los efectos materiales y que el reclamo por escrito no está circunscrito a otros daños resarcibles, como en la presente causa, es el daño moral”.

¹²⁰ “La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños a terceros en la superficie prescribirá a los tres años, contados a partir de la fecha de los hechos que los causaron”. Véase ley anterior que establecía una año (1) de prescripción: TSJ/SCC, Sent. 12-4-05, J.R.G., T. 221, pp. 499 y 500, aplicación preferente del lapso de prescripción de la acción de daño a terceros establecida en el artículo 54 de la Ley de Aviación Civil. No resulta aplicable al asunto la prescripción de diez (10) planteada en el artículo 1977 CC.