

Providencia, catorce de marzo de mil dieciséis.

RESOLVIENDO DERECHAMENTE LA EXCEPCION PLANTEADA EN LO PRINCIPAL DE LA PRESENTACIÓN DE FOJAS 83:

VISTOS:

Que en lo principal de la presentación de fojas 9, Marisol Consuelo San José Encalada y Cristián Alejandro Krause Muñoz, interpusieron querrela contra Latam Airlines Group S.A., fundada en el hecho que habiendo adquirido pasajes para viajar a Madrid, España, el 17 de abril de 2015, luego de iniciado el viaje, éste fue desviado a Sao Paulo Brasil, al parecer debido a una contingencia médica de uno de los pasajeros del vuelo; que después de varias horas de espera sin tener claridad de las verdaderas razones de esa "escala forzada", se les informó que debido a exigencias de la autoridad aeronáutica, el personal del avión no podía seguir con el trayecto, pues habría significado exceder el máximo de horas en que ellos pueden permanecer trabajando en el avión; que por ello, debieron desembarcar y permanecer la noche en Brasil; que fueron trasladados a un hotel asignado por Lan y se les comunicó que su vuelo seguiría al día siguiente, 18 de abril a las 14:00 horas; que dicho vuelo también despegó con retraso debido a "el calor y peso del avión", según lo comunicado por el capitán dos horas después; que arribaron a España la mañana del 19 de abril, pero el equipaje de ambos no llegó, por no haber sido embarcado; que personal de la empresa denunciada se comprometió a despacharles el equipaje al lugar de su preferencia, ese mismo día 19 de abril, antes de las 18:00 horas, lo que tampoco se cumplió; que Lan les proporcionó US50 para comprar ropa, lo que era insuficiente y los acomodó en un hotel de avenida Logroño, sin proveerles medio de transporte para trasladarse a dicho hotel; que como las maletas no llegaron y fue imposible comunicarse



telefónicamente, debieron trasladarse nuevamente al aeropuerto, donde lograron obtener la información respecto a que eran 26 maletas las que no habían llegado; que Lan les informó que les habían avisado por mail que las maletas no llegarían el 19 sino el 20, sin embargo, constataron que dicho mail fue enviado el mismo 19, cuando ellos ya iban camino al aeropuerto; que el nuevo retraso en la llegada del equipaje, les implicó tener que perder un viaje a Roma que habían contratado, pues las maletas arribarían a España con posterioridad al inicio de este último vuelo contratado con la línea Ryan Air, los que por ser "low cost", no admitían cambio alguno; que las maletas finalmente arribaron a España el día 20 de abril y ellos las pudieron recuperar recién alrededor de las 15:10 horas; que de regreso a Santiago, presentaron un reclamo a la compañía querellada y solicitaron el reembolso de los gastos directos derivados de su actuar negligente, sin embargo, ello no se ha efectuado; concluye indicando que con su actuar la querellada habría infringido lo dispuesto en los artículos 3, 12 y 23 de la Ley 19.496.

Que en el primer otrosí de los escritos de fojas 9, complementado y rectificado con los escritos de fojas 25 y 27 Marisol Consuelo San José Encalada y Cristián Alejandro Krause Muñoz interpusieron demanda civil de indemnización de perjuicios contra Lan Airlines Group S.A. fundada en los mismos hechos descritos en la querella y solicitaron el pago de \$1.125.551, como daño emergente, asociado a los costos que debieron asumir por el hecho de no contar con sus pertenencias y que corresponden a traslados desde y hacia el aeropuerto de Barajas, los boletos perdidos para viajar desde Madrid a Roma, los nuevos boletos que debieron adquirir para efectuar ese viaje y las compras de ropa para los días sin equipaje, más \$6.356.127 por el daño moral causado, más reajustes, intereses y costas.

La excepción dilatoria de incompetencia del tribunal formulada en lo principal de la presentación de fojas 83 por Latam Airlines Group S.A.,



argumentando que de acuerdo al artículo 2 de la Ley 19.496 las normas de esta ley no son aplicables a las materias reguladas por leyes especiales. Que el contrato de transporte aéreo queda regulado en su integridad por el Convenio de Montreal, promulgado en marzo de 2009 y publicado en el Diario Oficial el 19 de mayo de 2009. Que todo lo referente a la prestación de servicios de transporte aéreo, el contrato, las sanciones, responsabilidades e indemnizaciones, se encuentra previsto y regulado en dicha ley especial. Al efecto, cita alguna de las normas que regulan la materia, a saber, los artículos 22 N°2, 29, 30, 31 y 35 del mencionado convenio.

Que para probar la excepción planteada, Latam Airlines Group S.A. acompañó los documentos que rolan de fojas 32 a 76 y de fojas 79 a 82, los que no fueron objetados.

Que a fojas 92 la parte querellante y demandante evacuó el traslado que le fuera conferido, solicitando el rechazo de la excepción planteada, con costas, argumentando que, en el caso de autos, resultarían plenamente aplicables las normas de la Ley 19.496 y que si bien el Código Aeronáutico contemplaría un conjunto de reglas destinadas a regular el transporte aéreo y la responsabilidad del transportador, no regula los mecanismos para determinar la forma en que se podría medir dicha responsabilidad; que lo anterior se encontraría ratificado por la doctrina y jurisprudencia en la materia, sumado al hecho que la Ley 20.381, que incorpora modificaciones al artículo 133 F del Código Aeronáutico, sería clara en señalar que las acciones individuales o colectivas destinadas a sancionar las infracciones a las normas contenidas en ese párrafo y la obtención de las prestaciones, reparaciones e indemnizaciones que en él se establecen, se tramitan conforme al procedimiento y ante los tribunales señalados en el artículo 4 de la Ley 19.496, siendo competente, a elección del pasajero, el Tribunal de su domicilio.

GOBIERNO JUZGADO DE POLICIA LO  
2  
SECRETARIA  
PROVINCIA

## CONSIDERANDO Y TENIENDO PRESENTE:

Que la Ley 19.496 en su título I, determina su ámbito de aplicación y definiciones básicas, estableciendo en el artículo 2º letra a) que quedan sujetos a sus normas “los actos jurídicos que, de conformidad a lo preceptuado en el Código de Comercio u otras disposiciones legales, tengan el carácter de mercantiles para el proveedor y civiles para el consumidor”. Que por su parte, el artículo 2 bis establece: “No obstante lo prescrito en el artículo anterior, las normas de esta ley no serán aplicables a las actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución y comercialización de bienes o de prestación de servicios reguladas por leyes especiales, salvo: a) En las materias que estas últimas no prevean” y “c) En lo relativo al derecho del consumidor o usuario, para recurrir en forma individual, conforme al procedimiento que esta ley establece, ante el tribunal correspondiente, a fin de ser indemnizado de todo perjuicio originado en el incumplimiento de una obligación contraída por los proveedores, siempre que no existan procedimientos indemnizatorios en dichas leyes especiales”.

Que el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional o “Convenio de Montreal”, publicado en el diario oficial por Decreto Supremo N°56 de 19 de mayo de 2009, determina en su artículo 1º su ámbito de aplicación a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración; a continuación, señala que se entiende por transporte internacional, aquel en que el punto de partida y el de destino están situados en el territorio de dos Estados Partes.

Que el artículo 17 N°2 del mismo convenio establece: “El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier



período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista". Asimismo, el N°3 del mismo artículo prescribe: "Si el transportista admite la pérdida del equipaje facturado, o si el equipaje facturado no ha llegado a la expiración de los veintiún días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte".

Que el artículo 19 del mismo cuerpo legal regula el retraso, estableciendo que el transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga y el artículo 22 señala los límites de responsabilidad respecto al retraso, equipaje y la carga.

Que los hechos que fundan la denuncia de autos tienen su origen en un cambio de itinerario de vuelo y escala por supuestas razones de salud de un pasajero, lo que habría provocado problemas a ambos actores y el extravío de todas sus maletas, las cuales llegaron a destino recién dos días después, con la consiguiente molestia y perjuicio.

Que de lo anterior se desprende que se trata de un contrato de transporte internacional de personas y equipaje efectuado en aeronaves a cambio de una remuneración, el que se encuentra regulado en el "Convenio de Montreal", antes aludido.

Que por lo expuesto precedentemente, las normas del "Convenio de Montreal" resultan plenamente aplicables al caso sometido al conocimiento del Tribunal, norma legal que regula también el procedimiento indemnizatorio, al que tiene derecho un servicio en caso de retraso en el transporte de personas y en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso en el transporte de equipaje. (Capítulo III artículos 17 y siguientes).

En consecuencia, en opinión del sentenciador, encontrándose la materia debatida en autos regulada por la ley especial (Convenio de Montreal) y estando



prevista en ella la forma de indemnizar en caso de retraso en el transporte de personas y de pérdida o retraso en el transporte del equipaje, resultan inaplicables las disposiciones de la Ley 19.496, al caso puesto en conocimiento de este Tribunal.

Que a mayor abundamiento, respecto a lo indicado por los actores en cuanto a que conforme al artículo 133 F del Código Aeronáutico, las normas y procedimiento contemplado en la ley 19.496 sí serían aplicables, se debe tener en cuenta que dicho artículo se refiere a las acciones destinadas a sancionar las infracciones contenidas en el párrafo 1 del capítulo V del Título VIII, las que no forman parte de la querrela infraccional de autos, por no referirse a problemas con el equipaje, y además, por cuanto en lo que respecta al posible retraso o cancelación del vuelo imputable al transportador, se remite al artículo 147 del mismo código, que regula la indemnización correspondiente.

Y atendido lo dispuesto por el artículo 2 bis de la Ley 19.496, 1, 17 Nos. 2 y 3, 19 y 22 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, y demás normas citadas,

SE DECLARA:

QUE HA LUGAR A LA EXCEPCIÓN DILATORIA DE INCOMPETENCIA DEL TRIBUNAL PLANTEADA EN LO PRINCIPAL DE LA PRESENTACIÓN DE FOJAS 83.

Rol 51252-F

PROVEYÓ DOÑA ESTELA MARTÍNEZ CAMPOMANES, JUEZ TITULAR

MARÍA TERESA LOB DE LA CARRERA, SECRETARIA TITULAR

