

CONCEPTO Y NORMATIVA APLICABLE  
A LOS SERVICIOS DE TRABAJOS AÉREOS  
EN CHILE.

ANÁLISIS A PARTIR DEL CONCEPTO  
DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

CONCEPT AND APPLICABLE REGULATIONS  
TOWARDS AIR JOBS IN CHILE.

ANALISIS BASED ON THE CONCEPT  
OF AIR TRANSPORT OF PASSENGERS

*Macarena Díaz de Valdés Haase\**

RESUMEN: El trabajo analiza el concepto, naturaleza y normativa aplicable a los trabajos aéreos remunerados, servicios aéreos especializados distintos al transporte. Los servicios de trabajos aéreos remunerados, a diferencia del transporte aéreo, tienen una regulación precaria, lo que hace difícil determinar las normas y el régimen de responsabilidad que les resulta aplicable, cuestión que adquiere relevancia en aquellos casos en los que una persona que no tiene vínculo de subordinación y dependencia con el explotador sufre lesiones o muerte a bordo de la aeronave durante la realización de alguno de estos trabajos.

PALABRAS CLAVES: Servicios de trabajos aéreos - Naturaleza jurídica - Responsabilidad civil por lesiones - Muerte a bordo de la aeronave.

ABSTRACT: This work analyzes the concept, nature and applicable regulations towards remunerated air jobs, specialized air services different than transport. Remunerated air jobs services, unlike air transport, have a precarious ordinance, which makes it difficult to determine the regulations and liability rules applicable to these, something that acquires relevance in the cases in which a person who doesn't have a link of subordination and dependence

---

\* Abogada. Egresada de la Universidad de los Andes. Becaria CONICYT en el programa de Doctorado de la Universidad de los Andes. Correo electrónico: m.diazvaldes@miuandes.cl

with the operator gets hurt o dies onboard the aircraft while performing any of these jobs.

KEYWORDS: Air job services - Legal status - Civil liability for injuries - Death on board the aircraft.

\* \* \*

## 1. INTRODUCCIÓN

Los servicios de trabajos aéreos han adquirido gran importancia en el tráfico jurídico. No obstante lo anterior, estos no han sido estudiados mayormente por la doctrina. El régimen de responsabilidad especial consagrado en el *Código Aeronáutico* para determinados supuestos relativos al transporte aéreo tiene carácter excepcional, por lo que no puede aplicarse por analogía o interpretación judicial a otros servicios realizados en aeronaves como son los trabajos aéreos. En consecuencia, deberá recurrirse al régimen común de responsabilidad civil de imputación subjetiva.

En esta línea, se afirmará que no se cuenta con una adecuada regulación de los trabajos aéreos, por lo menos en lo que tiene relación con sus efectos y con el régimen de responsabilidad aplicable, lo que cobra importancia en aquellos casos de lesiones o muerte de una persona a bordo de una aeronave, distinta a la tripulación de vuelo durante la realización de un trabajo aéreo. Para esto el presente trabajo abordará diversas cuestiones.

Primero, y con el objetivo de definir el concepto de servicio de trabajo aéreo, se delimitará previamente el concepto de servicio de transporte aéreo. Esto toda vez que el artículo 95 del *Código Aeronáutico* (en adelante también CA) define los servicios de trabajos aéreos por exclusión. En consecuencia, no es posible determinar lo que debe entenderse por servicios de trabajos aéreos sin antes precisar el concepto de servicio de transporte aéreo. El estudio se enfocará en esta parte, específicamente, al transporte aéreo de pasajeros. A continuación, se estudiará el régimen de responsabilidad especial establecido por el *Código Aeronáutico* para el caso de lesiones o muerte sufridas por el pasajero a bordo de la aeronave. Posteriormente, se determinará la normativa aplicable a los servicios de trabajo aéreo. Para esto será necesario precisar la naturaleza jurídica de estos contratos, que ha intentado explicarse por autores como Videla Escalada como un tipo de locación de obra.

## 2. DELIMITACIÓN DEL CONCEPTO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

El contrato de transporte aéreo es definido en el artículo 126 del CA como aquel en virtud del cual una persona, denominada transportador, se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y entregar estas a quienes vayan consignadas. Asimismo, la doctrina ha entregado diversas definiciones de este contrato. Así, Videla Escalada lo describe como aquel en que una parte se obliga a trasladar, en aeronave y por vía aérea, de un lugar a otro o a otros, a personas o cosas, y, en este último caso, a entregarlas al destinatario, y la otra parte se obliga a pagar un precio por este traslado<sup>1</sup>. Por su parte, Folchi, señala que el contrato de transporte aéreo es aquel por el cual un transportista se obliga a trasladar en una aeronave y por vía aérea, de un aeródromo a otro, en un cierto tiempo y en condiciones de seguridad, a personas, equipajes o mercancías, a cambio de un precio cierto en dinero<sup>2</sup>. En cuanto al objeto del transporte aéreo es posible distinguir el traslado por vía aérea de personas o de cosas (equipaje o carga)<sup>3</sup>.

En relación con el ámbito en el que se desarrolla el transporte aéreo, se puede distinguir el servicio de transporte aéreo nacional o cabotaje y el servicio de transporte aéreo internacional. El primero es el que se presta entre dos puntos del territorio de la república, aunque se vuele sobre territorio extranjero. El segundo, en cambio, es el que se presta entre dos o más puntos ubicados en el territorio de Estados diferentes, aunque se realicen escalas dentro de un mismo Estado. También se considera como servicio de transporte aéreo internacional el que se efectúa entre dos puntos del territorio nacional, cuando se haya previsto una escala intermedia en el territorio de otro Estado (artículo 97 del CA). En este mismo sentido el capítulo I del Convenio de Montreal de 1999<sup>4</sup>, que entró en vigencia en nuestro país el 19 de mayo de 2009, dispone que para fines del convenio, se entiende por transporte aéreo internacional, en primer lugar, todo transporte en que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados en el territorio de dos Estados partes; y, en segundo lugar, todo transporte

---

<sup>1</sup> VIDELA (1973), p. 339.

<sup>2</sup> FOLCHI (2015), p. 457.

<sup>3</sup> En cuanto al traslado de equipaje, se discute en doctrina si es un contrato independiente o es un contrato accesorio al de transporte de pasajeros. Esta discusión, de acuerdo con Mayorga, atiende principalmente al momento e independencia de la prestación del consentimiento, avalado por el aspecto del precio de estos servicios, a lo que las propias normas parecen interpretar, a los diferentes parámetros y criterios que se utilizan para delimitar y determinar la responsabilidad contractual del transportista, etcétera. Véase MAYORGA (2015), p. 169.

<sup>4</sup> D.S. [Relaciones exteriores] N° 56, de 2009.

cuyo punto de partida y de destino están ubicados en el territorio del mismo Estado parte siempre que exista una escala prevista en el territorio de otro Estado, aunque no sea parte del Convenio. De esta forma, siguiendo a Folchi, el carácter internacional del contrato de transporte aéreo dependerá de tres aspectos:

- 1) de la voluntad de las partes;
- 2) de la ubicación geográfica de los puntos de partida y de destino y
- 3) de que exista una escala prevista entre los puntos de partida y de destino si es que estos se encuentran en el mismo país<sup>5</sup>.

En cuanto a la normativa aplicable al transporte aéreo, el servicio de cabotaje o transporte aéreo nacional se rige por las normas internas. Esto es, el *Código Aeronáutico* y, supletoriamente, por las normas del *Código de Comercio* y del *Código Civil* (en adelante también CC). En cambio, el transporte aéreo internacional puede regirse, según el caso, por diversas normas:

- 1) Convenio de Varsovia de 1929 en su versión original.
- 2) Convenio de Varsovia de 1929 modificado por el Protocolo de La Haya de 1955<sup>6</sup>.
- 3) Convenio de Varsovia de 1929, modificados por los protocolos N° 1, 2, 3 o 4 de Montreal de 1975;
- 4) Convenio de Varsovia de 1929, modificados por el Protocolo de La Haya y los protocolos N° 1, 2, 3 o 4 de Montreal de 1975<sup>7</sup>; y el Convenio complementario de Guadalajara de 1961, Protocolo de Guatemala de 1971 o ambos.
- 5) Convenio de Montreal de 1999. Actualmente, en virtud del gran número de Estados que han ratificado el Convenio de Montreal de 1999, la determinación de la normativa aplicable a un determinado contrato de transporte aéreo internacional no es un problema complejo. En este sentido, siguiendo a Lecaros, el mencionado convenio tuvo la virtud de uniformar el sistema<sup>8</sup>.

En atención a que los trabajos aéreos, como se verá más adelante, tienen un carácter eminentemente local o nacional, nos enfocaremos en el transporte aéreo de pasajeros desarrollado en el ámbito nacional y regulado en el *Código Aeronáutico*.

---

<sup>5</sup> FOLCHI (2015), p. 466.

<sup>6</sup> Cabe señalar que Chile recién el 2 de marzo de 1979 depositó el respectivo instrumento de adhesión, tanto al Convenio de Varsovia de 1929 como al Protocolo de La Haya de 1955. El decreto promulgatorio relativo a ambos tratados fue publicado en el *Diario Oficial* el 13 de agosto de 1979, comenzando a regir desde la fecha de su publicación.

<sup>7</sup> El instrumento que ratifica los protocolos 1 y 2 de Montreal fue depositado el 19 de mayo de 1987. El decreto promulgatorio de ambos protocolos modificatorios fue publicado en el *Diario Oficial* el 9 de diciembre de 1997, comenzando a regir desde la fecha de su publicación.

<sup>8</sup> LECAROS (2012), p. 54.

## 2.1. Transporte aéreo de pasajeros

Tapia Salinas define el contrato de transporte aéreo de pasajeros como aquel en el que una empresa de transporte aéreo o un simple transportista en determinadas condiciones se obliga a trasladar de un lugar a otro o al mismo, con escalas intermedias, por vía aérea y en una aeronave especialmente equipada para este efecto, a una persona y a su equipaje, generalmente a cambio de una remuneración determinada<sup>9</sup>. Por su parte, Ferrer lo describe como el acuerdo de voluntades celebrado entre un transportista y un pasajero en virtud del cual el transportista asume como obligación principal la de trasladar al pasajero y a su equipaje en las condiciones pactadas por vía aérea y en una aeronave; y el pasajero, la de pagar el precio del traslado<sup>10</sup>. Es necesario agregar a la definición que el traslado debe hacerse en condiciones seguras, toda vez que, tal como señala Folchi al referirse al transporte aéreo<sup>11</sup>, existe una obligación de seguridad o cuidado que es inherente al contrato. En efecto, el artículo 4 letra c) del Reglamento de Transporte Aéreo de Pasajeros<sup>12</sup>, en adelante también D.S. N° 307, dispone que los empresarios públicos de transporte aéreo están obligados a transportar al pasajero y su equipaje con la diligencia debida entre los puntos convenidos.

Se trata de un contrato nominado o típico, bilateral, oneroso y consensual. Es un contrato típico toda vez que ha sido reglamentado expresamente por el legislador<sup>13</sup>. Es bilateral, ya que se celebra entre el transportador y el pasajero. Es oneroso porque el traslado se realiza a cambio de un precio o pasaje, sin embargo, se discute respecto de si la remuneración es o no un elemento esencial del contrato<sup>14</sup>. Es consensual, ya que no se requiere de formalidad alguna para su perfeccionamiento. Su existencia puede probarse por cualquier medio. No obstante, generalmente se documenta mediante la expedición de un billete de pasaje<sup>15</sup>. En este sentido, el artículo 131 del *Código Aeronáutico* dispone que la falta, irregularidades o pérdida del billete no afectarán a la existencia ni a la validez del contrato. Por último, las obligaciones principales que emanan del contrato son obligaciones de resultado: el pasajero asume la obligación de pagar un precio determinado a cambio del traslado y el transportador asume la obligación de trasladar al pasajero a bordo de una aeronave en condiciones seguras<sup>16</sup>.

---

<sup>9</sup> TAPIA (1993), p. 435.

<sup>10</sup> FERRER (2013), p. 27.

<sup>11</sup> *Supra*, pp. 2-3.

<sup>12</sup> D.S. [Obras Públicas y Transporte] N° 307, de 1972.

<sup>13</sup> LÓPEZ (2010), p. 105.

<sup>14</sup> La discusión se presenta, ya que es posible que el pasajero pese a encontrarse vinculado contractualmente con el transportista viaje sin realizar un pago a cambio del pasaje. Es lo que ocurre, por ejemplo, en los casos de transporte aéreo por canje de puntos, kilómetros o millas. Véase MORILLAS, PETIT y GUERRERO (2014), p. 587.

<sup>15</sup> *Op. cit.*, p. 588.

<sup>16</sup> BARROLILHET y DÍAZ (2002), p. 441.

### 2.1.1. Partes del contrato de transporte aéreo de pasajeros

Las partes del contrato de transporte de pasajeros son, por un lado, el transportador y, por otro, el pasajero.

De acuerdo con lo señalado en el artículo 126 del CA, el transportador es aquel que se obliga a conducir al pasajero desde un lugar a otro a cambio de un precio determinado. El punto 3.4.1.1 del Reglamento DAR-06 dispone que toda empresa aérea que desee efectuar operaciones de servicio de transporte aéreo o cualquier servicio de aeronavegación comercial debe ser titular de una Autorización Técnica Operativa (ATO), que consiste en el permiso que otorga la DGAC a aquellas empresas aéreas que cumplen con los requisitos operativos, técnicos y administrativos para desarrollar servicios de transporte aéreo y toda otra clase de servicios de aeronavegación comercial. Ahora bien, no se debe confundir a la persona del explotador de la aeronave con el transportador de la misma, ya que, según lo dispuesto en el artículo 99 del CA, el explotador es la persona que utiliza la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando su dirección técnica. Por lo tanto, el explotador de la aeronave puede o no ser a su vez transportador, lo que dependerá de la finalidad para la que aquella se utiliza.

El pasajero, por su parte, como se desprende del ya mencionado artículo 126 del CA, es la persona natural que, a cambio de un precio determinado, pretende trasladarse desde un lugar a otro a bordo de una aeronave. La doctrina distingue los conceptos de 'pasajero' y de 'viajero', toda vez que, como señala Ferrer, no todas las personas que se encuentran viajando a bordo de una aeronave lo hacen en calidad de pasajero, es decir, como titular de un contrato de pasaje. Sin embargo, lo normal es que estas dos figuras se identifiquen. Así, por ejemplo, son viajeros y no pasajeros quienes conforman la tripulación de vuelo<sup>17</sup> o quien se encuentra a bordo de la aeronave de manera clandestina y, por el contrario, puede ocurrir que el pasajero no llegue a detentar la calidad de viajero, por ejemplo, porque se quedó en tierra debido a un problema de *overbooking*. Caso en el que podrá, en virtud de su calidad de pasajero, exigir la correspondiente responsabilidad al transportador<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> De acuerdo con Yolanda Bustos, la tripulación de vuelo es el conjunto de personas que sobre la base de una formación técnica y de otros títulos o licencias especialmente otorgados, tienen a su cargo la conducción de la aeronave y la realización de la navegación y circulación aérea, pues, en torno a estos sujetos girará la determinación del causante directo de un accidente aéreo. Véase BUSTOS (2003), p. 129. En este sentido, el artículo 58 del *Código Aeronáutico* dispone que el personal de vuelo se divide en tripulación de vuelo, que es la encargada de la operación, mando y funcionamiento de la aeronave o sus partes; y tripulación auxiliar, que es la encargada del cuidado y seguridad de las personas o cosas que se transportan en ella.

<sup>18</sup> FERRER (2013), pp. 78-79.

### 2.1.2. Régimen de responsabilidad aplicable al transporte aéreo en caso de lesiones o muerte del pasajero a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque

El artículo 143 inciso primero del CA dispone que el transportador estará obligado a indemnizar la muerte o lesiones causadas a los pasajeros durante su permanencia a bordo de la aeronave o durante la operación de embarque o desembarque. Esta es una de las hipótesis a las que el *Código Aeronáutico* les hace aplicable un régimen especial de responsabilidad, que, en ocasiones, se ha catalogado como de responsabilidad objetiva, sujeto a ciertos límites en cuanto al monto de la indemnización<sup>19</sup>. Sin embargo, se trata más bien de un régimen especial o mixto de responsabilidad compuesto por dos estratos o niveles<sup>20</sup>: en el primero de ellos rige un régimen de imputación de responsabilidad objetiva hasta el tope indemnizatorio señalado por el legislador. Así, en relación con la muerte o lesión de un pasajero a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque, el artículo 144 inciso primero del CA establece que la indemnización estará limitada a una suma que no excederá de 4.000 UF por muerte o lesión de cada pasajero.

Al igual que en otros sectores en los que la ley consagra este tipo de responsabilidad, este sistema surge, entre otras razones, por la necesidad de facilitar a la víctima la obtención de una indemnización debido a la dificultad de probar la culpa del agente<sup>21</sup>. Por lo tanto, en este primer nivel se prescinde de la culpa o el dolo como factor de imputación de la responsabilidad y se atiende, en cambio, al riesgo que genera la realización de esa actividad. De acuerdo con Díez-Picazo, el riesgo debe ser especial, es decir, debe ir más allá del riesgo general de la vida, el riesgo normal o socialmente aceptado<sup>22</sup>. Así, en la práctica, la víctima solo deberá probar la existencia del daño y la relación de causalidad entre el hecho dañoso y los perjuicios.

Por su parte, el demandado tendrá la carga de probar que concurre alguna circunstancia eximente de responsabilidad, que, en ningún caso, podrá consistir en haber actuado con la diligencia debida. Si no concurre eximente alguna de responsabilidad, la víctima tendrá la seguridad de que obtendrá una determinada indemnización por el daño sufrido. En este sentido, la Corte Suprema ha señalado:

“Que la indemnización consagrada en el artículo 144 del Código Aeronáutico, es una garantía contractual que la ley impone al transportista

<sup>19</sup> RIESCO (1999), p. 940.

<sup>20</sup> Ferrer describe el régimen de responsabilidad establecido en el Convenio de Montreal como un régimen compuesto por dos tramos de responsabilidad. Véase FERRER (2013), p. 179 y ss. Capaldo, por su parte, lo describe como un régimen de responsabilidad en dos capas (*two tiers*). Véase CAPALDO (2012).

<sup>21</sup> AEDO (2006), pp. 80-81.

<sup>22</sup> DÍEZ-PICAZO (2000), pp. 153-166.

en caso de daño o muerte del pasajero, ocurrida con motivo u ocasión del cumplimiento de un contrato de transporte, y a ella tiene derecho el pasajero mismo, o bien sus herederos, en caso de que este último haya fallecido. El carácter de garantía deriva de su carácter objetivo, respecto de su monto máximo, es decir hay derecho a ella, sin necesidad de que el actuar del transportista haya sido culposo o doloso”<sup>23</sup>.

En el segundo nivel o estrato, en cambio, rige un régimen de imputación de responsabilidad subjetiva sin inversión de la carga de la prueba y sin límite alguno de indemnización más allá del tope establecido por el legislador. En este sentido, el artículo 172 inciso primero del CA establece que el afectado por el daño podrá demandar una indemnización superior a los límites señalados en el *Código*, si probare dolo o culpa del transportador, del explotador o de sus dependientes, durante el ejercicio de sus funciones. Por lo tanto, en este segundo nivel se atiende al comportamiento del agente. En efecto, el actuar negligente o doloso del transportador trae como consecuencia la pérdida del beneficio del límite indemnizatorio, cuestión que deberá ser probada por el pasajero, toda vez que en el segundo estrato de este régimen de responsabilidad, pese a tratarse de una responsabilidad de carácter contractual, la culpa no se presume. Cabe señalar que el Convenio de Montreal en este punto se diferencia de nuestro *Código Aeronáutico*, ya que en el segundo nivel del régimen especial de responsabilidad establecido en aquel, se mantiene la presunción de culpa del transportista que había sido consagrada en el Convenio de Varsovia de 1929<sup>24</sup>.

La culpa se aprecia en abstracto. Esto significa que la conducta del agente se compara con la conducta de un hombre prudente colocado en su misma situación<sup>25</sup>, tomando en consideración todas las circunstancias externas que lo rodean. Es decir, que la conducta se contrasta con la que habría tenido un hombre prudente de la misma profesión u oficio, puesto en el mismo tiempo y lugar, pero sin atender a aquellas circunstancias de carácter interno<sup>26</sup>, es decir, a aspectos personales como, por ejemplo, su estado anímico. Sin embargo, tal como sostiene Corral, esta apreciación debe ser relativizada con el objetivo de colocar al agente en conformidad con el nivel de especialización que tienen las actividades riesgosas en las sociedades modernas<sup>27</sup>.

---

<sup>23</sup> “Fernández Carmona Bernardo con Inv. Aéreas Patagonia Ltda.”, Corte Suprema, 23 de marzo de 2015 (considerando cuarto).

<sup>24</sup> CAPALDO (2012).

<sup>25</sup> ALESSANDRI (1943), pp. 173-174. En este mismo sentido, RODRIGUEZ (2012), p. 145.

<sup>26</sup> AEDO (2014), p. 710.

<sup>27</sup> CORRAL (2013), p. 208.

## 2.2. Requisitos para atribuir responsabilidad al transportador

El artículo 143 inciso primero del CA establece los requisitos que deben concurrir para efectos de imputar responsabilidad al transportador. En primer lugar, debe haberse producido la muerte o lesión del pasajero. En segundo lugar, la muerte o lesión debe haber sido consecuencia de un accidente aéreo. Por último, el accidente debe haber ocurrido a bordo de la aeronave o en el transcurso de las operaciones de embarque o desembarque. A continuación se hará una breve mención de cada uno de ellos<sup>28</sup>.

### 2.2.1. Muerte o lesión del pasajero

El daño producido debe consistir en la muerte o lesión del pasajero. En cuanto a la muerte, ni el *Código Aeronáutico* ni las convenciones internacionales señalan el momento en que esta debe producirse para poder atribuir responsabilidad al transportador. En esta línea, de todas las posibles hipótesis la que ocasiona mayores problemas respecto a su indemnizabilidad es la que ocurre con posterioridad del accidente<sup>29</sup>, sobre todo por la dificultad que existe, en este caso, de probar el vínculo causal. En cuanto a la lesión del pasajero, cabe mencionar que, a diferencia de nuestro *Código Aeronáutico*, el artículo 17 N° 1 del Convenio de Montreal habla de *lesión corporal*, por lo que, en el ámbito internacional se ha discutido si este concepto incluye o no los daños de carácter mental o psiquiátrico<sup>30</sup>. Nuestro *Código Aeronáutico* en cambio, habla simplemente de *lesión*, por lo que se entiende que todo daño, incluso aquel de carácter psicológico o mental, debe ser indemnizado si este se ha producido como consecuencia de un accidente a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

### 2.2.2. El accidente aéreo

A diferencia del artículo 17 N° 1 del Convenio de Montreal, aplicable al transporte aéreo internacional<sup>31</sup>, el artículo 142 del CA no menciona el concepto 'accidente', por lo que podría llegar a pensarse que en el ámbito nacional este elemento no es requisito necesario para atribuir responsabilidad

---

<sup>28</sup> Un detallado análisis de estos tres requisitos hacen María Fernanda Garcés Ramírez e Ingrid Vistoso Monreal, en relación con el transporte aéreo internacional. Véase GARCÉS y VISTOSO (2007).

<sup>29</sup> BARROLIHET y DÍAZ (2002), p. 441.

<sup>30</sup> LECAROS (2012), p. 113 y ss.

<sup>31</sup> El artículo 17 N° 1 del Convenio de Montreal establece: "El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque"

al transportador. Así, por ejemplo, Lecaros señala que el hecho que provoca el daño en el transporte internacional debe ser un accidente, limitado por el lugar (a bordo de la aeronave) o las circunstancias (operaciones de embarque o desembarque); y que, en cambio, en el transporte nacional, debido a que no se especifica, el daño puede consistir en cualquier hecho sobreviniente limitado solo por el lugar o por las circunstancias mencionadas<sup>32</sup>. No estamos de acuerdo con esta opinión, ya que una mirada armónica de nuestra normativa y de las convenciones internacionales nos lleva a concluir que el accidente en el ámbito nacional sí constituye un requisito esencial para atribuir responsabilidad al transportador. Afirmamos lo anterior porque, por una parte, uno de los objetivos del Derecho Aeronáutico es propender a la uniformidad. En esta línea, nuestra ley interna tiene como principal fuente positiva la de naturaleza internacional. Por lo tanto, lo lógico es que las hipótesis y las respectivas soluciones que contemple nuestro *Código Aeronáutico* sean equivalentes a las ofrecidas por la normativa internacional<sup>33</sup>. Y, por otra parte, por una razón de texto, ya que nuestro *Código Aeronáutico*, en su artículo 145, dispone que se presumirá pasajero a toda persona que “al momento del accidente” se encontrare a bordo de la aeronave. En consecuencia, es posible concluir que, pese a no ser nombrado en el artículo 142 del CA, en Chile el accidente es requisito esencial para imputar responsabilidad al transportador aéreo. Asimismo, consideramos que este concepto otorga certeza jurídica a los intervinientes en la actividad aeronáutica, toda vez que evita que el explotador se vea obligado a indemnizar cualquier daño producido al interior de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Ni el *Código Aeronáutico* ni las convenciones internacionales señalan lo que debe entenderse por *accidente aéreo*, ya que si bien el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación<sup>34</sup>, en adelante también Reglamento DAR-13, entrega una definición del mismo<sup>35</sup>, esta corresponde a un concep-

<sup>32</sup> LECAROS (2012), p. 114.

<sup>33</sup> MORALES y CEA (2014), p. 44.

<sup>34</sup> D.S. [Ministerio de Defensa] N° 216, de 2004.

<sup>35</sup> El Reglamento DAR-13 define accidente como “todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han efectuado la operación de desembarque, durante el cual:

a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de: hallarse dentro de la aeronave, por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de ella o por exposición directa al chorro de un reactor o al torbellino de la hélice.

b) La aeronave sufre daños que: afecten su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y que normalmente exijan una reparación importante o el recambio del componente afectado.

c) La aeronave desaparece. Para los efectos de este Reglamento una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos”.

to técnico de accidente que fue elaborado con el objetivo de reglamentar la investigación de las causas de un accidente en el que intervino una aeronave. Sin embargo, los daños que puede sufrir un pasajero no siempre coinciden con fallas en la aeronave o con la destrucción de la misma o de alguna de sus partes. En consecuencia, para determinar la responsabilidad del transportista no es necesario que la muerte o la lesión del pasajero se hayan producido a causa de una catástrofe aérea o de daños en la aeronave propiamente tal<sup>36</sup>.

Toda vez que no se cuenta con una definición de *accidente aéreo* en este sentido, la doctrina y la jurisprudencia han sido las encargadas de dar contenido a este concepto. Así, en el ámbito internacional, hay autores que han optado por una interpretación amplia y otros por una más restringida. Para aquellos autores que prefieren una interpretación amplia de *accidente aéreo*, este concepto tiene relación con cualquier suceso que causa la muerte, herida u otra lesión corporal de uno o más pasajeros, y que se produce a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque y desembarque. En cambio, para aquellos que optaron por una interpretación restringida, el *accidente aéreo* consiste en todo evento súbito e independiente de la voluntad del transportista, que se encuentra directamente relacionado con el transporte aéreo y del cual se derivan daños para los pasajeros<sup>37</sup>.

Cabe destacar que, en general, se ha estimado que los casos de trombosis venosa profunda (TVP), mejor conocida como *síndrome de clase turista o económica* no constituyen accidente aéreo, ya que se ha dicho que, en estos casos, es el propio organismo del pasajero el que, debido a circunstancias endógenas, sufre complicaciones durante el viaje en el que no ocurren eventos anormales o inesperados<sup>38</sup>. La TPV tiene relación con

“las complicaciones vasculares que se relacionan con la inmovilización obligada a la que se ve sometido el pasajero de una aeronave, que durante largos períodos de tiempo compromete el retorno venoso de los miembros inferiores, principalmente cuando éstos se mantienen de forma prolongada sujetos a una restricción en su movilidad, y cuyo factor determinante está en el reducido espacio físico que generalmente permite el diseño de los asientos de las aeronaves en la denominada clase económica o turista”<sup>39</sup>.

En este sentido, de acuerdo con el artículo 146 del CA, para que el pasajero o sus herederos puedan ser indemnizados, la muerte o lesión no debe tener como origen el estado de salud del pasajero. El mismo artículo

---

<sup>36</sup> ZUNINO (1979), p 151.

<sup>37</sup> BARROLILHET y DÍAZ (2002), p. 439. Esta misma explicación es entregada por FERRER (2013), p. 165 y ss.

<sup>38</sup> LUONGO (2015), pp. 78-79.

<sup>39</sup> RÍOS, VILLEGAS, AZOFRA y CALLOL (2002), p. 590.

establece que la muerte o lesión tampoco debe ser imputable a la culpa o estado de la víctima, o ser consecuencia de un delito del que no sea autor un tripulante o dependiente del transportador o explotador de la aeronave.

### 2.2.3. A bordo de la aeronave, o durante el embarque o desembarque

Por último, se requiere que el accidente tenga lugar a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque, mismo criterio que el entregado por el artículo 17 del Convenio de Montreal. Por lo tanto, el transportista aéreo no es responsable de cualquier muerte o lesión que sufre el pasajero, sino solo de aquella muerte o lesión que se produce como consecuencia de un accidente ocurrido a bordo de la aeronave (sin importar que esta se encuentre detenida o en movimiento, ya que la ley no distingue) o durante las operaciones de embarque o desembarque. A diferencia del artículo 17 del Convenio de Montreal, el artículo 143 del CA establece lo que, para estos efectos, debe entenderse por operación de embarque y desembarque. De acuerdo con el mencionado artículo, la operación de embarque se extiende desde que el pasajero, bajo las instrucciones del transportador, ingresa a la plataforma de estacionamiento de aeronaves (la cual de acuerdo con el artículo 143 inciso segundo del CA consiste en cualquier superficie que sea usada con este objeto) hasta que aborda la aeronave. Por su parte, la operación de desembarque se extiende desde que el pasajero abandona la aeronave y sale de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

### 3. Análisis del concepto de trabajo aéreo

Ya delimitado el concepto de transporte aéreo, especialmente el transporte aéreo de pasajeros, corresponde ahora analizar el concepto de trabajo aéreo. En esta línea, el artículo 95 del CA, luego de definir *aeronáutica comercial*, en el inciso primero, y *servicio de transporte aéreo*, en el inciso segundo, dispone en el inciso tercero y final que los *servicios de trabajos aéreos* consisten en la explotación de cualquier actividad comercial distinta al traslado de pasajeros o cosas, por medio de aeronaves.

Por su parte, el Reglamento sobre operaciones de aeronaves DAR-06<sup>40</sup> (en adelante también Reglamento DAR-06) entrega una definición de *trabajos aéreos* en este mismo sentido. En efecto, dispone que los trabajos aéreos son operaciones distintas al traslado de pasajeros o cosas, y complementa la definición señalando que en aquellos la aeronave es utilizada para prestar “servicios especializados”. A continuación entrega una extensa lista

---

<sup>40</sup> D.S. [Defensa] N° 52, de 2002.

de ejemplos de estos trabajos<sup>41</sup>. La Norma DAN-137 sobre trabajos aéreos<sup>42</sup> en el punto 137.7<sup>43</sup> ofrece una enumeración similar a la entregada por el Reglamento DAR-06, aunque más acotada. La misma técnica es utilizada por el Léxico de la Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante también OACI)<sup>44</sup>, que define a los trabajos aéreos como

“operaciones especializadas de aviación comercial, que no incluyan operaciones de transporte aéreo, efectuadas con aeronaves, principalmente en agricultura, construcción, fotografía y levantamiento de planos”.

Siguiendo a Folchi, la decisión de definir trabajo aéreo en los términos señalados se debe, principalmente, a que la actividad objeto del trabajo aéreo, al igual que la del transporte aéreo, es de naturaleza comercial, por lo que se estimó que la manera más sencilla de distinguirlas era definiendo una en relación a la otra<sup>45</sup>.

Es así que, tal como lo afirmó Videla en su oportunidad, pese a la evolución del Derecho Aeronáutico no se cuenta con un concepto de trabajo

---

<sup>41</sup> El Reglamento DAR-06 realiza una clasificación de los trabajos aéreos de acuerdo con la siguiente enumeración no taxativa: 1) las *aplicaciones aéreas* (trabajos agrícolas, extinción de incendios, tratamiento de nubes, prevención de heladas, producción de aire turbulento y repoblación de peces, aves y animales); 2) *la observación, investigación, fotografía aérea y aerofotogrametría* (trabajos de elaboración de mapas, exploración geológica, exploraciones polares, conservación y utilización de suelos y aguas, planificación y desarrollo de centros urbanos, ingeniería civil, arqueología, estudios hidrológicos, inspección de cultivos, rebaños y tierras de labor, inspección y control de áreas inundadas y devastadas, observación meteorológica, estudio de la radiación cósmica, agricultura, silvicultura y forestación; y otros trabajos e investigaciones desde el aire); 3) *prospección y patrullaje aéreo* (prospección pesquera, estudios de la fauna, patrullaje de oleoductos, fronteras, guardacosta y forestal, control del tráfico vehicular y actos públicos, prospección magnética y otras actividades de mediciones y búsquedas desde el aire); 4) *trabajos de construcción* (construcción de líneas de alta tensión y teleféricos, montaje y traslado aéreo de torres, construcción de vallas, construcción, instalación y traslado de elementos pesados en edificaciones, construcción de puentes y oleoductos, supervisión de trabajos de construcción y otras actividades relacionadas con traslado, montaje, instalaciones y apoyo en obras terrestres y marítimas); 5) *trabajos de publicidad* (remolque de letreros, lanzamiento de volantes y objetos livianos de publicidad, anuncios por amplificador de voz, trazados fumígenos, emisiones de radio y televisión, televisión y rodaje de películas, avisos luminosos y otras actividades relacionadas con publicidad y propaganda aérea); 6) *ambulancia y traslado de heridos*; 7) *instrucción de vuelo remunerada a bordo de aeronaves* y 8) culmina con la enunciación “otros trabajos aéreos”. (Volumen IV, capítulo 2.1 Reglamento DAR-06).

<sup>42</sup> Resolución (DGAC) Ex. N° 381, de 2014.

<sup>43</sup> La Norma DAN-137 sobre trabajos aéreos dispone que para efectos de dicha normativa se definen entre otros, los siguientes trabajos aéreos: a) agrícolas, b) prospección pesquera, c) instrucción de vuelo, d) publicidad y propaganda, e) extinción de incendios forestales, f) fotogrametría, prospección magnética u otros sensores, fotografía, filmicos de televisión o película cinematográfica, h) producción de aire turbulento (control de heladas), i) lanzamiento de paracaidistas.

<sup>44</sup> (Doc. 9294 OACI), versión de 1980.

<sup>45</sup> FOLCHI (2015), p. 158.

aéreo formulado en términos positivos, por lo que las legislaciones que lo tratan deben conformarse con proceder por vía de la exclusión<sup>46</sup>. La doctrina, por su parte, tampoco se ha ocupado debidamente de la materia. No obstante lo anterior, del Reglamento DAR-06 y de la Norma DAN-137 se desprenden diversos tipos de trabajos aéreos que suelen contratarse de manera frecuente en nuestro país.

En nuestro estudio, para distinguir a los trabajos aéreos sin fines de lucro de aquellos con fines de lucro, nos referiremos a estos últimos como *trabajos aéreos remunerados*, y hablaremos simplemente de *trabajos aéreos* para referirnos a ambas categorías cuando no sea necesario realizar distinción alguna.

### 3.1. Los trabajos aéreos y su ámbito de operación

Videla Escalada define el contrato de trabajo aéreo remunerado como aquel en el que una de las partes se obliga a realizar con una aeronave una actividad comercial distinta al transporte, en favor del otro contratante, quien, por su parte, se obliga a pagar un precio como contraprestación<sup>47</sup>. En este sentido, si se atiende a todos los elementos antes señalados, es posible precisar el concepto de trabajo aéreo remunerado definiéndolo como toda actividad civil con fines de lucro distinta al servicio de transporte aéreo, en el cual el explotador de una aeronave, debidamente acondicionada y certificada, presta un servicio especializado por medio de aquella a cambio de un precio cierto o determinado. Se trata, tal como se deduce del artículo 95 del CA y de la escasa normativa que lo regula, de un contrato bilateral, oneroso y conmutativo. Asimismo, por remisión del artículo 6 del CA a los artículos 1708 y 1709 del CC, se puede concluir que es un contrato que no requiere formalidad alguna, pero que, en caso de no encontrarse escriturado y contener una obligación cuyo valor supere dos unidades tributarias, no podrá admitirse en juicio prueba de testigos. Por último, es un contrato que tiene por objetivo cualquier actividad especializada diferente al transporte aéreo, lo que no significa que su ejecución no pueda traer aparejada algún tipo de traslado, que es lo que ocurre, por ejemplo, con los trabajos aéreos de ambulancia y traslado de heridos. Sin embargo, esta circunstancia no le otorgará en ningún caso el carácter de transporte aéreo.

En cuanto al ámbito en el que se desarrollan los trabajos aéreos remunerados, se desprende del Reglamento DAR-06 que, a diferencia de lo que puede ocurrir con el transporte aéreo, aquellos tienen un carácter netamente local o nacional. En esta línea, el citado reglamento dispone que las normas contenidas en el volumen IV del capítulo I del mismo, se aplicarán a toda

---

<sup>46</sup> VIDELA (1973), p. 782.

<sup>47</sup> *Op. cit.*, p. 795.

aeronave, chilena o extranjera, que realice en el territorio nacional labores definidas como trabajos aéreos<sup>48</sup>. Posteriormente, agrega que estas normas también se aplicarán a las aeronaves chilenas que realicen trabajos aéreos fuera del país, siempre que estas no se opongan a la reglamentación del país en el que operen<sup>49</sup>. En este sentido, el Reglamento (CE) 1008/2008 llama a lo que en Chile y en otros países se denomina trabajo aéreo, *vuelos locales*. En efecto, el artículo 2.6 de dicho reglamento define vuelo local como aquel vuelo en que no hay transporte de pasajeros, carga o correo entre distintos aeropuertos u otros puntos de aterrizaje autorizados.

### 3.2. Regulación de los trabajos aéreos

Además del *Código Aeronáutico*, existen diversas normas que tienen por objetivo regular determinados aspectos de la actividad aeronáutica y que, por lo tanto, resultan aplicables a los trabajos aéreos. Aún así, la normativa existente sobre la materia es escasa y no existe una regulación sistemática de este tipo de actividades. Es más, ninguna norma se refiere a los efectos propios de estos contratos ni al régimen de responsabilidad aplicable al explotador en caso de daños sufridos a bordo de la aeronave. Entre estas normas se encuentran las siguientes:

- 1º, Reglamento DAR-06 sobre operación de aeronaves<sup>50</sup>. Establece normas sobre operación de los servicios de transporte aéreo, aviación general y dicta normas para la realización de trabajos aéreos. Así, entre otras cosas, señala lo que debe entenderse por trabajos aéreos, entrega una clasificación de los mismos de acuerdo con el tipo de actividad realizada y fija normas para cada tipo de trabajo aéreo de acuerdo con la clasificación entregada.
- 2º, Reglamento DAR-01 sobre licencias al personal aeronáutico<sup>51</sup>. Este reglamento regula el otorgamiento y convalidación de licencias y habilitaciones para el ejercicio de las funciones aeronáuticas que en él se señalan. A su vez, establece la clasificación, atribuciones y requisitos que deben reunir los aspirantes para su obtención.
- 3º, Reglamento DAR-91 sobre reglas de vuelo y operación general<sup>52</sup>. Deroga el decreto supremo N° 37 de 1988 y sus modificaciones, que aprobó el *Reglamento del Aire* DAR-02 dada la necesidad de actualizar lo preceptuado en este último.
- 4º, Reglamento DAR-13 sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación<sup>53</sup>. El presente reglamento se dicta ante la necesidad de adecuar

---

<sup>48</sup> Punto 1.1 del volumen iv del capítulo 1 del Reglamento DAR-06.

<sup>49</sup> Punto 1.2 del volumen iv del capítulo 1 del Reglamento DAR-06.

<sup>50</sup> D.S. [Defensa] N° 52, de 2002.

<sup>51</sup> D.S. [Defensa] N° 11, de 2004.

<sup>52</sup> D.S. [Defensa] N° 128, de 2007.

<sup>53</sup> D.S. [Defensa] N° 216, de 2004.

- el Reglamento de investigación de accidentes e incidentes de aviación a los Anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional.
- 5°, Reglamento DAR-51 sobre el procedimiento infraccional aeronáutico<sup>54</sup> que regula el procedimiento a que se refieren los artículos 185 y siguientes del *Código Aeronáutico*.
- 6°, Asimismo, la Dirección General Aeronáutica Civil (en adelante también, DGAC), en ejercicio de las atribuciones que le entrega la ley N° 16.752 Orgánica de la DGAC (artículo 3, letra *h*)<sup>55</sup> ha dictado una serie de normas técnicas con el objetivo de resguardar la seguridad de la navegación aérea. Entre estas se encuentran las siguientes: Norma DAN-137 sobre trabajos aéreos; Norma DAN-43<sup>56</sup> sobre mantenimiento; Norma DAN-119<sup>57</sup> sobre obtención de certificado de operador aéreo (AOC); Norma DAN-14 02<sup>58</sup> sobre servicios de seguridad, salvamento y extinción de incendios; Norma DAN-141<sup>59</sup> sobre centros de instrucción de aeronáutica civil (CIAC).

### 3.3. Partes del contrato de trabajo aéreo

Ni el *Código Aeronáutico* ni el Reglamento DAR-06 señalan quiénes son las partes de este contrato. Sin embargo, podemos deducir, en primer lugar, que quien ejecuta la actividad en el trabajo aéreo remunerado (que puede ser de diversa índole según el tipo de trabajo aéreo de que se trate) es el explotador de la aeronave, ya sea que la realice él mismo o por medio de un comandante designado para tal efecto (artículo 99 del CA); y, en segundo lugar, que quien contrata el trabajo aéreo es una persona a la que no podemos denominar pasajero. Es más, puede que, dependiendo de la naturaleza del trabajo, dicha persona ni siquiera requiera subir a bordo de la aeronave. Le llamaremos, en términos genéricos, y en concordancia con el artículo 1915 del CC, arrendatario del servicio de trabajo aéreo.

El punto 3.4.1.1 del Reglamento DAR-06 dispone que toda empresa aérea que desee efectuar operaciones de servicio de transporte aéreo o cualquier servicio de aeronavegación comercial debe ser titular de una Autorización Técnica Operativa (ATO). En consecuencia, el explotador que quiera realizar operaciones de trabajos aéreos debe obtener, previamente, esta Autorización y contar con un certificado de explotador de servicios aéreos, específicamente, y en concordancia a lo señalado en las Normas DAN-119

---

<sup>54</sup> D.S. [Defensa] N° 148, de 2004.

<sup>55</sup> Ley N° 16.752, de 1968.

<sup>56</sup> Resolución (DGAC) Ex. N° 721, de 2012.

<sup>57</sup> Resolución (DGAC) Ex. N° 1043, de 2009.

<sup>58</sup> Resolución (DGAC) Ex. N° 388, de 2016.

<sup>59</sup> Resolución (DGAC) Ex. N° 0460, de 2012.

y DAN-137, un certificado de operador aéreo<sup>60</sup>. En esta línea, la Norma DAN-137 define operador como el “titular de un Certificado de Operador Aéreo Comercial (AOC)”<sup>61</sup>. Por tanto, la figura del explotador se identifica con la del operador aéreo comercial. El Reglamento DAR-06 establece, además, que la aviación no comercial que pretenda realizar trabajos aéreos remunerados debe contar con la autorización de la Junta de Aeronáutica Civil.

Por su parte, el arrendatario del servicio de trabajo aéreo es aquella persona natural o jurídica que solicita la realización de una actividad consistente en un determinado trabajo aéreo a cambio de un precio cierto y en el caso de tratarse de una persona natural y dependiendo del contenido de la obligación emanada del contrato puede o no encontrarse a bordo de la aeronave durante la realización del servicio contratado, lo que dependerá del contenido del trabajo aéreo contratado.

#### 4. Normativa aplicable a los trabajos aéreos

Toda vez que los trabajos aéreos carecen de una regulación sistemática, es menester determinar la naturaleza jurídica de los mismos con la finalidad de determinar las normas que les son aplicables de manera supletoria. Es importante destacar que, al igual que en el transporte aéreo, al requerirse de una aeronave para la ejecución del trabajo aéreo se trata de un *contrato aeronáutico* lo que ya aporta a estas figuras atípicas una especialidad única. Sin embargo, no es posible aplicar a los trabajos aéreos remunerados la normativa contenida en el *Código Aeronáutico* para los servicios de transporte aéreo, ya que dicha normativa consagra un régimen excepcional, toda vez que la regla general de responsabilidad en nuestro ordenamiento jurídico es el de la responsabilidad por culpa<sup>62</sup>. En consecuencia, para que pueda aplicarse el régimen de imputación de responsabilidad objetiva se requiere la intervención del legislador. Así las cosas, el arrendatario de un servicio de trabajo aéreo que sufra daños a bordo de la aeronave durante la ejecución del trabajo aéreo determinado no contará con los beneficios que tiene el pasajero que sufre un accidente a bordo de la aeronave durante el transporte aéreo, toda vez que, como se señaló, el *Código Aeronáutico* establece, para estos casos, un sistema mixto de responsabilidad en cuyo primer estrato rige un régimen de imputación de responsabilidad objetiva hasta el tope de 4000 UF por muerte o lesión de cada pasajero.

<sup>60</sup> Capítulo C de la Norma DAN-119 y capítulo A de la Norma DAN-137.

<sup>61</sup> Punto 137.1 del capítulo A de la Norma DAN-137.

<sup>62</sup> CORRAL (2013), p. 218.

#### 4.1. Naturaleza jurídica del contrato de trabajos aéreos

Para efectos de determinar la naturaleza jurídica del contrato de trabajo aéreo remunerado, debemos remitirnos a las normas de Derecho Común, específicamente a las normas del *Código Civil* (artículo 6 del CA). En efecto, se ha observado que el trabajo aéreo remunerado consiste en un servicio especializado realizado a bordo de una aeronave a cambio de un precio determinado. Por lo tanto, podemos calificarlo dentro del ámbito de los contratos de arrendamiento toda vez que el artículo 1915 del CC define arrendamiento como un contrato en que las dos partes se obligan, recíprocamente, la una a conceder el goce de una cosa o a ejecutar una obra o prestar un servicio, y, la otra, a pagar por este goce, obra o servicio un precio determinado. Ahora bien, claro es el hecho de que no se trata de un arrendamiento de cosas en el sentido del artículo 1916 del CC. Sin embargo, queda determinar si por las características propias de estos contratos le son aplicables las normas sobre arrendamiento de obra o las normas sobre arrendamiento de servicios. Videla Escalada ubica a los trabajos aéreos dentro de los contratos de locación de obra. Llega a esta conclusión en virtud de tres criterios:

- 1) la forma de pagar el precio, que de acuerdo con este autor se hace en función del trabajo realizado y no del tiempo transcurrido;
- 2) la no existencia de un vínculo de subordinación entre las partes, el cual solo se daría en los contratos de arrendamiento de servicios y
- 3) la naturaleza de las obligaciones que emanan del contrato que, de acuerdo con Videla Escalada, constituyen obligaciones de resultado<sup>63</sup>.

Esta misma idea es reiterada por Folchi, quien sostiene que la responsabilidad en el trabajo aéreo es de carácter contractual y el contrato en estudio es una especie de locación de obra que tiene elementos específicos de la actividad aeronáutica<sup>64</sup>. Sin embargo, a nuestro juicio, es posible rebatir los argumentos entregados para calificar a los trabajos aéreos como un tipo de locación de obra.

De acuerdo con Videla Escalada, el primer aspecto que distingue a ambos contratos es que el pago del precio en el arrendamiento de obra se hace en función del trabajo realizado y en el arrendamiento de servicios se hace en función del tiempo transcurrido. Luego, afirma que en los trabajos aéreos el pago del precio se hace en función del trabajo realizado. Pues bien, en el arrendamiento de obra, el objetivo principal para el contratista es la obtención de un precio, que consiste en un ajuste o precio alzado, esto es, fijado previamente y pagadero según una cifra determinada. Se trata, por lo tanto, de un precio cierto. En relación con el precio acordado, autores como Lasarte afirman que aquel puede ser la contraprestación por la ejecución

---

<sup>63</sup> VIDELA (1973), pp. 795-796.

<sup>64</sup> FOLCHI (2015), p. 343.

completa de la obra o por cada una de las unidades o partes de la obra<sup>65</sup>. Asimismo, Villanueva sostiene que, en la práctica, tanto en el arrendamiento de obra como en el arrendamiento de servicios el precio puede ser fijado por períodos de tiempo o por unidades de tiempo realizadas (como piezas, medidas, o actuaciones singulares), sin que la forma elegida por las partes condicione por sí sola la calificación del contrato<sup>66</sup>.

Así las cosas, es posible apreciar que, si bien el precio es un elemento esencial en ambos tipos de arrendamiento, no lo es la forma de efectuar su pago, por lo que es perfectamente posible que las partes del contrato de arrendamiento de obra acuerden que el precio se pague en conformidad al tiempo y no a la tarea realizada. Por lo tanto, debe descartarse este primer criterio utilizado por Videla Escalada para determinar si el trabajo aéreo remunerado es un contrato de locación de obra o un arrendamiento de servicios toda vez que dice relación con un aspecto que no es esencial al contrato.

El segundo criterio de distinción entregado por Videla Escalada tiene relación con la existencia de un vínculo de subordinación entre las partes. Así, sostiene que el derecho de impartir órdenes y la correlativa obligación de obedecerlas solo tiene lugar en el contrato de arrendamiento de servicios. De acuerdo con el autor, en los trabajos aéreos no existe subordinación jurídica alguna del explotador de la aeronave, quien cumple sus labores en conformidad a sus propios conocimientos y técnica adquirida y, por lo tanto, no está obligado a aceptar órdenes en virtud del contrato<sup>67</sup>. Sin embargo, debemos recordar que la obra de este autor data de 1973, por lo que, si bien la dependencia del prestador de servicios fue uno de los criterios para distinguir entre el arrendamiento de servicios y el arrendamiento de obra, hoy este ha sido ampliamente superado. En este sentido, Villanueva afirma que la frontera entre las prestaciones de servicios de carácter civil y las de carácter laboral parece trazarse, justamente, sobre las notas de dependencia o subordinación en el trabajo. En efecto, con el surgimiento del Derecho Laboral, la subordinación o dependencia pasó a entenderse como uno de los elementos esenciales de la relación laboral y no de la relación propiamente civil<sup>68</sup>. Por lo tanto, hoy, no es útil el criterio que atiende a la existencia de un vínculo de subordinación entre las partes para establecer si el trabajo aéreo remunerado corresponde a un contrato de locación de obra o a un arrendamiento de servicios ya que, como se señaló, este vínculo caracteriza a una relación propiamente laboral.

Por último, de acuerdo con Videla Escalada, el arrendamiento de servicios genera obligaciones de medios; y la locación de obra, obligaciones de

---

<sup>65</sup> LASARTE (2013), p. 258.

<sup>66</sup> VILLANUEVA (2009), p. 63.

<sup>67</sup> VIDELA (1973), pp. 795-796.

<sup>68</sup> VILLANUEVA (2009), p. 202.

resultado; luego sostiene que de los trabajos aéreos emanan obligaciones de resultado. De esta forma, el tercer criterio que distingue a una y otra figura es, según este autor, el contenido de la obligación que emana del contrato. Las obligaciones de medio se han definido como aquellas en las que el deudor cumple la prestación como tal, adoptando una conducta adecuada para la obtención del interés del acreedor, aun cuando ese interés no se satisfaga. Es decir, el objetivo primordial en este tipo de obligaciones es la conducta desplegada por el deudor<sup>69</sup>. En este sentido, también se ha señalado que la sustancia de la prestación, en este tipo de obligaciones, corresponde a una actividad o cierto comportamiento<sup>70</sup>. Así las cosas, como explica Pizarro, no es posible distinguir, en estos casos, el cumplimiento y la diligencia debida, o por el contrario, el incumplimiento de la culpa<sup>71</sup>. Por el contrario, la obligación de resultado se ha definido como aquella en la que la obligación se cumple solo cuando se satisface el interés legítimo del acreedor, sin importar si la conducta del deudor fue o no adecuada<sup>72</sup>. En otras palabras, como señala Peñailillo, el deudor en este tipo de obligaciones se obliga a proporcionar, en forma directa e inmediata, la satisfacción de un interés del acreedor, mediante la obtención de un resultado, el cual integra la prestación<sup>73</sup>.

Ahora bien, es posible apreciar que existe una diversidad enorme de trabajos aéreos y el objeto principal que se persigue en unos y en otros puede ser muy distinto. Así, si pensamos, por ejemplo, en algunos de los tipos de trabajo aéreo remunerado mencionados en el Reglamento DAR-06 o en la Norma DAN-137, se puede concluir que, en algunos de estos trabajos, el objetivo principal es la conducta desplegada por el deudor, por lo que, de acuerdo con Videla Escalada, constituirían tipos de arrendamiento de servicios. Así, por ejemplo, si pensamos en el contrato de instrucción de vuelo remunerada, en el que el acreedor (alumno del curso de instrucción) pretende convertirse en un piloto ya sea comercial o privado, dependiendo del curso que tome, se puede concluir que el hecho de haber realizado el curso de piloto no garantizará que el alumno efectivamente pase el examen práctico exigido por la DGAC ante el inspector de vuelo. Lo anterior nos aleja de lo sostenido por el autor en cuanto a que de todos los contratos de trabajo aéreo remunerado emana una obligación de resultado y que, por lo tanto, todos estos trabajos constituyen tipos de locación de obra.

Por otra parte, obedecer a este criterio de diferenciación para determinar si el trabajo aéreo remunerado es un contrato de obra o un contrato de arrendamiento de servicios es, a nuestro juicio, inadecuado porque de los

---

<sup>69</sup> SALINAS (2011), p. 292.

<sup>70</sup> PEÑAILILLO (2006), p. 223.

<sup>71</sup> PIZARRO (2008), p. 263.

<sup>72</sup> SALINAS (2011), p. 293.

<sup>73</sup> PEÑAILILLO (2006), p. 223.

trabajos aéreos se desprenden también otras obligaciones. Así, en un contrato de trabajo aéreo remunerado siempre existirá la obligación de pagar el precio, y en los casos en que quien contrató el respectivo trabajo deba permanecer a bordo de la aeronave durante la ejecución del mismo, existirá también una obligación de seguridad aun cuando esta no se haya estipulado expresamente (artículo 1546 del CC). Entonces, de un mismo contrato de trabajo aéreo pueden derivarse tanto obligaciones de medios como obligaciones de resultado, lo que dificulta determinar la categoría a la que aquel pertenece.

Cabe señalar, además, que la distinción entre obligaciones de medios y obligaciones de resultado no está consagrada en nuestro *Código Civil*, sino que corresponde a una creación doctrinal. Incluso hay autores para quienes esta diferenciación es meramente aparente. Así, por ejemplo, Rodríguez Grez afirma que en nuestro ordenamiento no existe ninguna obligación de resultado, entendiéndose por tal aquella en la que el resultado deba alcanzarse siempre y bajo todo supuesto<sup>74</sup>. Tampoco existen argumentos de texto que permitan generar un vínculo necesario entre los contratos de ejecución de obra y las obligaciones de resultado y entre los contratos de prestación de servicios y las obligaciones de medios. En consecuencia, debemos desechar también este tercer criterio utilizado por Videla Escalada.

#### 4.2. Los trabajos aéreos como contratos de prestación de servicios

A nuestro juicio, es evidente que los trabajos aéreos remunerados mencionados en el Reglamento DAR-06 y en la Norma DAN-137 constituyen contratos de servicios. El problema es que la regulación de estos contratos es bastante precaria, por lo que se hace necesario determinar qué normas le son aplicables, esta vez, a los contratos de servicios de manera supletoria, para así determinar qué normas son aplicables por tanto a los trabajos aéreos remunerados. De acuerdo con Rodríguez Pinto, la disciplina del contrato de servicios debe reconstruirse a partir de normas que se encuentran dispersas en el libro IV del *Código Civil*, como las relativas al contrato de confección de obra (artículos 1996 a 2005), al arrendamiento de servicios inmateriales (artículos 2006 a 2012) y al arrendamiento de transporte (artículos 2013 a 2021), debiendo reconocerse también, de acuerdo con la autora, la prestación de unos determinados servicios en las normas que regulan el mandato (título XXIV del libro IV) y el depósito remunerado<sup>75</sup>. Por su parte, Barros plantea que

---

<sup>74</sup> Ello porque, a juicio del autor, si bien el deudor puede asumir el máximo de diligencia posible, asumir el caso fortuito o el hecho de un tercero, no puede hacerse responsable del dolo o culpa grave del acreedor en el evento de que este obstruya el cumplimiento de la obligación, porque esto significaría condonar el dolo futuro. Por lo tanto, la mencionada estipulación adolecería de objeto ilícito. Véase RODRÍGUEZ (2012), p. 210.

<sup>75</sup> RODRÍGUEZ (2014), p. 794.

los servicios que no tienen una regulación legal especial deben entenderse normados analógicamente por las reglas relativas al mandato, en cuanto se correspondan con su naturaleza, y sin perjuicio de que resulten aplicables las escasas normas sobre arrendamiento de servicios inmateriales<sup>76</sup>.

El mandato es definido en el inciso primero del artículo 2116 del CC como un contrato en que una persona confía la gestión de uno o más negocios a otra, que se hace cargo de ellos por cuenta y riesgo de la primera; el que, de acuerdo con el artículo 2117 del mismo cuerpo legal, puede ser gratuito o remunerado. Asimismo, el artículo 2118 del CC dispone que los servicios de las profesiones y carreras que suponen largos estudios se sujetan a las reglas del mandato. Sin embargo, no es necesario que el mandatario tenga un título o un grado universitario<sup>77</sup>. En este sentido, es posible afirmar que las reglas del mandato son aplicables a los contratos de trabajos aéreos toda vez que de acuerdo con la normativa vigente para ejecutar este tipo de servicios es necesario contar con estudios especializados y cumplir con los requisitos que exige la autoridad aeronáutica.

Luego, Barros agrega que si el resultado del servicio es un riesgo que naturalmente pertenece al deudor de la prestación, son aplicables las normas sobre arrendamiento de obra material porque, de acuerdo con el autor, son justamente aquellas normas las que establecen esa distribución de riesgos<sup>78</sup>. En estos casos, la ejecución de una obra se equipara a la prestación de una actividad con obtención de un resultado determinado<sup>79</sup>. En consecuencia, habrá que analizar el contenido de cada servicio de trabajo aéreo en particular para determinar si son aplicables las normas sobre arrendamiento de obra material o sobre mandato dependiendo si, en atención a la obligación que emana del contrato, este se asimila más al primer contrato o al segundo. En este sentido, para Barros, al igual que para Videla Escalada, cobra importancia la distinción entre obligaciones de medios y obligaciones de resultado, pero, como se puede apreciar, Barros da un paso más allá, toda vez que no afirma que del contrato de arrendamiento de obra emanan obligaciones de resultado y del contrato de arrendamiento de servicios obligaciones de medios. Por el contrario sostiene que, de acuerdo con el contenido de un determinado servicio, este se puede aproximar de mejor manera a un arrendamiento de obra (si de él emanan obligaciones de resultado) o a un mandato (si de él emanan obligaciones de medios), con todas las dificultades y objeciones que esta distinción de las obligaciones trae aparejada. En consecuencia, si el contenido de la obligación que emana del contrato de trabajo aéreo remunerado, tiene relación con el desarrollo de una determinada actividad

---

<sup>76</sup> BARROS (2012), p. 331.

<sup>77</sup> STITCHKIN (2009), p. 129.

<sup>78</sup> BARROS (2012), pp. 326-329.

<sup>79</sup> SOLÉ (1997), p. 107.

más allá del resultado que esta tenga aparejada serán aplicables supletoriamente las normas del mandato y, en cambio, si la prestación consiste en un resultado determinado, serán aplicables supletoriamente a dicho servicio las normas del arrendamiento de obra.

Sin embargo, otros autores advierten ciertos problemas en la propuesta de Barros. En este sentido, Brantt y Mejías sostienen que las normas del contrato de arrendamiento de servicios inmateriales y de ejecución de obra material y las normas del mandato no permiten edificar un régimen legal supletorio propio para los contratos de servicios, al menos en cuanto al contenido de las obligaciones y a los remedios del acreedor frente al incumplimiento<sup>80</sup>. Explican que esto se debe a que las normas sobre el arrendamiento de obra y sobre el mandato reiteran lo señalado en las reglas generales sobre “las obligaciones en general y los contratos” de que trata el libro IV del *Código Civil*, que se refieren, principalmente, a obligaciones de dar<sup>81</sup>. Por otra parte, como es posible apreciar, las normas que regulan estos contratos son muy lejanas a la especialidad que requieren contratos como los estudiados de los cuales emanan obligaciones de hacer sumamente específicas y complejas donde la pericia y experiencia del piloto juega un rol esencial.

Así las cosas, queda la tarea de realizar un estudio acabado de cada uno de los trabajos aéreos mencionados en el Reglamento DAR-06 y construir una adecuada sistematización con el objetivo de crear principios o criterios aplicables a unos y otros. Creemos que es útil que la doctrina desarrolle este tipo de ejercicio y elabore un sistema de clasificación que pueda guiarnos a la hora de determinar la normativa aplicable en cada caso y la responsabilidad que pudiese tocar al explotador en un accidente aéreo determinado en atención a las características propias del trabajo aéreo respectivo. Así, a modo de ilustración, es posible distinguir aquellos servicios que para su ejecución requieren que quien contrató el servicio se encuentre a bordo de la aeronave, como, por ejemplo, la instrucción de vuelo remunerada<sup>82</sup>; de aquellos cuya ejecución implica subir a bordo de la aeronave a personas con quienes no existe un vínculo contractual como, por ejemplo, los servicios de rescate aéreo. También es posible diferenciar aquellos trabajos cuya ejecución involucra arrojar sustancias o cosas a la superficie como los trabajos de fumigación<sup>83</sup>, extinción de incendios<sup>84</sup> y determinados trabajos de publicidad<sup>85</sup>. Por otra parte, existen trabajos aéreos que involucran un alto grado de habilidad por parte del piloto como, por ejemplo, los trabajos de fumigación

---

<sup>80</sup> BRANTT Y MEJÍAS (2016), p. 101.

<sup>81</sup> *Op. Cit.*, p. 88.

<sup>82</sup> Capítulo 6.4, volumen IV del Reglamento DAR-06.

<sup>83</sup> Capítulo 6.2, volumen IV del Reglamento DAR-06.

<sup>84</sup> Capítulo 6.6, volumen IV del Reglamento DAR-06.

<sup>85</sup> Capítulo 6.5, volumen IV del Reglamento DAR-06.

y de extinción de incendios. En este sentido, el Reglamento DAR-06 dispone que los pilotos que ejecuten trabajos agrícolas deben precaver y tomar todas las medidas necesarias para disminuir al mínimo el riesgo propio y de las personas que participen en esta actividad. También deben preocuparse del entorno en que ejecutan su trabajo, especialmente cuando se trata de lugares poblados (capítulo 6.6.1, volumen IV). Asimismo, señala que la extinción de incendios, por ser un trabajo aéreo de alto riesgo, requiere que los pilotos tengan una capacitación más especializada tanto en aspectos teóricos como prácticos que le permitan disminuir al mínimo los riesgos de esta actividad (capítulo 6.6.1, volumen IV). Entre otras distinciones.

De esta manera, al hablar de servicios de trabajos aéreos nos enfrentamos a contratos que, al igual que el transporte aéreo, tienen una naturaleza única (contratos aeronáuticos), pero que, a diferencia de estos, son contratos atípicos, toda vez que no cuentan con una normativa propia al menos en lo que se refiere a las obligaciones que emanan del contrato, su cumplimiento y a ciertos criterios de determinación de la responsabilidad en caso de daños a bordo de la aeronave. Tampoco se tiene claridad acerca de todos los tipos de trabajos aéreos existentes debido a la diversidad de los mismos.

## CONCLUSIONES

Los trabajos aéreos remunerados han adquirido gran relevancia en el tráfico jurídico, lo que hace necesaria una definición de lo mismos en términos positivos, que no se construya a partir del concepto de transporte aéreo. Estos contratos no cuentan con una normativa propia al menos en lo que se refiere a las obligaciones que emanan del contrato, su cumplimiento y a la responsabilidad aplicable en caso de lesiones o muerte sufridas durante la ejecución de algún trabajo aéreo remunerado por personas a bordo de la aeronave distintas a quienes tienen un vínculo de subordinación con el explotador.

No obstante que estas figuras se han intentado explicar como tipos de locación de obra, constituyen especies de contratos de arrendamiento de servicios que se caracterizan por ser sumamente especializados. En consecuencia, para realizar este tipo de trabajos, el explotador de la aeronave requerirá contar con estudios especializados y cumplir con los requisitos que exige la autoridad aeronáutica, entre estos ser titular de una Autorización Técnica Operativa (ATO) y contar con un certificado de operador aéreo.

En vista de que los servicios de trabajos aéreos regulados en el Reglamento DAR-06 y DAN-137 tienen por objetivo la ejecución de cualquier actividad civil con fines de lucro a bordo de una aeronave distinta al transporte aéreo, no les resulta aplicable el régimen especial de responsabilidad contenido en el *Código Aeronáutico* para ciertas hipótesis del transporte aéreo, toda vez, que al ser un régimen excepcional en nuestro sistema, no puede

aplicarse por analogía a otros contratos aeronáuticos. En esta línea, la persona distinta a la tripulación de vuelo que sufre daños (muerte o lesión) a bordo de la aeronave durante la ejecución de un trabajo aéreo no cuenta con el mismo grado de protección que otorga el ordenamiento jurídico al pasajero que sufre un accidente a bordo de la aeronave durante el transporte aéreo, toda vez que en caso de muerte o lesiones este se verá beneficiado por el régimen especial contenido en el *Código Aeronáutico*, cuyo primer estrato consagra la responsabilidad objetiva del transportador hasta el tope de 4.000 UF.

Los contratos de servicios, en general, tienen una regulación bastante precaria. Por lo tanto, para determinar las normas aplicables a los servicios de trabajos aéreos debemos remitirnos a las normas sobre arrendamiento de obra material o sobre mandato, según cual sea el contenido del respectivo trabajo aéreo. Sin embargo, estas normas reiteran lo señalado en el libro IV del *Código Civil*, que se refiere principalmente a obligaciones de dar y además son muy lejanas a la especialidad que requieren estos contratos de los cuales emanan obligaciones de hacer sumamente específicas, donde la pericia y experiencia del piloto representa un papel esencial.

## BIBLIOGRAFÍA

- AEDO BARRENA, Cristián (2006): *Responsabilidad extracontractual* (Santiago, Editorial Librotecnia).
- AEDO BARRENA, Cristián (2014): “El concepto normativo de la culpa como criterio de distribución de riesgos. Un análisis jurisprudencial”, en *Revista Chilena de Derecho*, Vol. 41 N° 2: pp. 705-728.
- ALESSANDRI RODRÍGUEZ, Arturo (1943): *De la responsabilidad extracontractual en el derecho civil chileno* (Santiago, Imprenta Universitaria).
- BARROILHET ACEVEDO, Claudio y DÍAZ DÍAZ Alejandro (2002): *Derecho de transporte* (Santiago, Libromar Ltda.) Tomo I.
- BARROS BOURIE, Enrique (2010): *Tratado de responsabilidad extracontractual* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile).
- BARROS BOURIE, Enrique (2012): “Los contratos de servicios ante la doctrina general del contrato: la virtualidad analógica de las reglas del mandato”, Fabián ELORRIGA (ed.), *Estudios de Derecho Civil VII* (Santiago, Editorial Abeledo Perrot), pp. 325-340.
- BRANTT ZUMARÁN, María Graciela y Claudia MEJÍAS ALONZO (2016): “El derecho supletorio del contrato de servicios en el Código Civil Chileno. Insuficiencias de las reglas del mandato y del arrendamiento”, en: *Revista de Derecho* (Pontificia Universidad Católica de Valparaíso), XLVI, primer semestre de 2016: pp. 71-103.
- BUSTOS MORENO, Yolanda B. (2003): *La responsabilidad civil en la navegación aérea. Los daños a terceros* (Madrid, Editorial Dykinson, S. L.).

- CAPALDO D., Griselda (2012): "Análisis del sistema de responsabilidad en el Convenio de Montreal de 1999", en *Revista CEDAE Online*. Disponible en <https://cedaeonline.com.ar/2012/12/26/analisis-del-sistema-de-responsabilidad-en-el-convenio-de-montreal-de-1999/> [fecha de consulta: 10 de marzo de 2017].
- CORRAL TALCIANI, Hernán (2013): *Lecciones de responsabilidad civil extracontractual*, (Segunda Edición, Santiago, Legal Publishing).
- DIEZ-PICAZO, Luis (2000): "Culpa y riesgo en la responsabilidad civil extracontractual", *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid* (Madrid, N° 4, 2000), pp. 153-166.
- FERRER TAPIA, Belén (2013): *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad* (Madrid, Editorial Dykinson).
- FOLCHI, Mario O. (2015): *Tratado de derecho aeronáutico, y política de la aeronáutica civil* (Buenos Aires, Editorial Astrea) Tomo I y II.
- LASARTE, Carlos (2013): *Contratos. Principios de Derecho Civil*, (15ª ed., Madrid, Marcial Pons) Tomo III.
- LECAROS SÁNCHEZ, José Miguel (2012): *La responsabilidad civil y la actividad aeronáutica* (Santiago, Editorial Librotecnia).
- LÓPEZ SANTA MARÍA, Jorge (2010): *Los contratos. Parte general*, (5ª ed., Santiago, Legal Publishing).
- LUONGO, Norberto (2015): "El régimen de responsabilidad aplicable por daños a los pasajeros en el transporte aéreo internacional", *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros* (Madrid, Editorial Marcial Pons): pp. 59-94.
- MAYORGA TOLEDANO, María Cruz (2015): "El transporte de equipaje: ámbito y extensión de la responsabilidad del porteador aéreo por pérdida, destrucción, daños o retraso", *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros* (Madrid, Marcial Pons): pp. 163-219.
- MORALES CONTARDO, Patricio y Sergio CEA CIENFUEGOS (2014): *Derecho aeronáutico chileno. Perspectiva administrativa y penal* (Santiago, Legal Publishing).
- MORILLAS JARILLO, María José, María Victoria PETIT LAVALL, María Jesús GUERRERO LEBRÓN (2014): *Derecho aéreo y del espacio* (Madrid, Editorial Marcial Pons).
- PEÑAILILLO ARÉVALO, Daniel (2006): *Obligaciones. Teoría general y clasificaciones* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile).
- PIZARRO WILSON, Carlos (2008): "La culpa como elemento constitutivo del incumplimiento en las obligaciones de medio o de diligencia", en *Revista de Derecho* (Pontificia Universidad Católica de Valparaíso), XXXI: pp. 255-265.
- RIESCO EYZAGUIRRE, Ricardo (1999): "Régimen de responsabilidad consagrado por el Código Aeronáutico para el transporte aéreo de mercaderías" en *Revista Chilena de Derecho*, Vol. 26 N° 4: pp. 931-965.
- RÍOS TEJADA, F; VILLEGAS FERNÁNDEZ, F. et al. (2002): "Síndrome del pasajeros de clase económica", en *Anales de Medicina Interna* (Madrid), Vol. 19 N° 11: pp. 589-593.

- RODRÍGUEZ GREZ, Pablo (2012): *Responsabilidad contractual* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile).
- RODRÍGUEZ PINTO, María Sara (2014): "Responsabilidad por incumplimiento de contrato de servicios. La protección del consumidor y del cliente por prestaciones defectuosas", en *Revista Chilena de Derecho*, Vol. 41 N° 3: pp. 791-823.
- SALINAS UGARTE, Gastón (2011): *Responsabilidad civil contractual* (Santiago, Legal Publishing Chile) Tomo I.
- SOLE RESINA, Judith (1997): *Los contratos de servicios y de ejecución de obras. Delimitación jurisprudencial y conceptual de su objeto* (Madrid, Editorial Marcial Pons).
- STITCHKIN BRANOVER, David (2009): *El mandato civil* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile).
- TAPIA SALINAS, Luis (1993): *Derecho aeronáutico* (Barcelona, Casa Editorial Barcelona).
- VIDELA ESCALADA, Federico (1973): *Derecho aeronáutico*, (Buenos Aires, Editor Víctor P. de Zavalía) Tomo III.
- VILLANUEVA LUPION, Carmen (2009): *Los contratos de servicios* (Madrid, Editorial La Ley).
- ZUNINO, Jorge (1979): *La responsabilidad por daños a personas y cosas en el contrato de transporte aéreo, marítimo y terrestre*. (Buenos Aires, Ediciones MERU SRL).

### Normas

- Ley N° 18.916, aprueba el Código Aeronáutico. *Diario Oficial*, 8 de febrero de 1990.
- Ley N° 16.752, orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil. *Diario Oficial*, 17 de febrero de 1968.
- Texto refundido, coordinado y sistematizado del Código Civil, entre otras materias, Decreto con Fuerza de Ley N°1. *Diario Oficial*, 30 de mayo de 2000.
- Sobre contrato de transporte aéreo, decreto supremo N° 307 del Ministerio de obras públicas y transporte. *Diario Oficial*, 31 de octubre de 1972.
- Reglamento sobre operación de aeronaves, Decreto Supremo N° 52 del Ministerio de Defensa. *Diario Oficial*, 20 de julio de 2002 (se cita como Reglamento DAR-06).
- Reglamento sobre licencias al personal aeronáutico, Decreto Supremo N° 11 del Ministerio de Defensa. *Diario Oficial*, 21 de abril de 2004 (se cita como Reglamento DAR-01).
- Reglamento sobre reglas de vuelo y operación general, Decreto Supremo N° 128 del Ministerio de Defensa. *Diario Oficial*, 22 de mayo de 2007 (se cita como Reglamento DAR-91).
- Reglamento sobre el procedimiento infraccional aeronáutico, Decreto Supremo N° 148 del Ministerio de Defensa. *Diario Oficial*, 25 de noviembre de 2004 (se cita como DAR-51).

- Reglamento sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación, Decreto Supremo N° 216 del Ministerio de Defensa. *Diario Oficial*, 5 de marzo de 2004 (se cita como Reglamento DAR-13).
- Resolución (exenta) N° 381 (DGAC), Sobre trabajos aéreos. *Diario Oficial*, 11 de octubre de 2014 (se cita como Norma DAN-137).
- Resolución (exenta) N° 721 (DGAC), sobre mantenimiento. *Diario Oficial*, 4 de octubre de 2012 (se cita como Norma DAN-43).
- Resolución (exenta) N° 1043 (DGAC), sobre normas para la obtención de certificado de operador aéreo. *Diario Oficial*, 12 de junio de 2009 (se cita como Norma DAN-119).
- Resolución (exenta) N° 0388 (DGAC), sobre servicios de seguridad, salvamento y extinción de incendios. *Diario Oficial*, 28 de julio de 2016, 2ª ed. (se cita como Norma DAN-1402).
- Resolución (exenta) N° 0460 (DGAC), sobre centros de instrucción de aeronáutica civil. *Diario Oficial*, 25 de junio de 2012 (se cita como Norma DAN-141).
- Convenio para la Unificación de Cierta Regla para el Transporte Aéreo Internacional, Decreto Supremo N° 56 del Ministerio de Relaciones Exteriores. *Diario Oficial*, 19 de mayo de 2009. (Se cita como Convenio de Montreal de 1999)
- Léxico de la Organización de Aviación Civil Internacional (Doc. 9294 OACI), versión de 1980.
- Reglamento (CE) 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.

### *Jurisprudencia*

- Corte Suprema (2015): Rol N° 22954-14, 23 de marzo de 2015. [Fecha de consulta: 15 de abril de 2017] Disponible en: <http://basejurisprudencial.poderjudicial.cl>