



Ratio Juris

ISSN: 1794-6638

ISSN: 2619-4066

Universidad Autónoma Latinoamericana

Bustamante Morales, José Gerardo
RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ESTADO
BOLIVIANO EN EL CASO LAMIA, UN BREVE ANÁLISIS JURÍDICO
Ratio Juris, vol. 14, núm. 29, 2019, Julio-Diciembre, pp. 253-266
Universidad Autónoma Latinoamericana

DOI: 10.24142/raju.v14n29a11

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=585763965011>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

ARTÍCULOS DE INVESTIGACIÓN

RESPONSABILIDAD EXTRAContractUAL
DEL ESTADO BOLIVIANO EN EL CASO LAMIA,
UN BREVE ANÁLISIS JURÍDICO

EXTRA-CONTRACTUAL LIABILITY OF THE BOLIVIAN STATE
IN THE LAMIA CASE, A BRIEF LEGAL ANALYSIS

JOSÉ GERARDO BUSTAMANTE MORALES*

Recibido: 20 de junio de 2019 – Aceptado: 15 de agosto de 2019

Publicado: 30 de diciembre de 2019

DOI: 10.24142/raju.v14n29a11

Resumen

El presente trabajo trata sobre responsabilidad extracontractual y toma como objeto de análisis un caso real que no quiere ser revisado por el Gobierno boliviano, desde la perspectiva de la responsabilidad, puesto que él mismo adquirió carga por culpa sobre un accidente aéreo de una nave y que, con el evento fatídico provocado, involucró a tres países: Bolivia, Colombia y Brasil; este último como principal afectado puesto que los pasajeros que fallecieron en el accidente eran de dicha nacionalidad. El trabajo concluye señalando, a nuestro parecer, al culpable del evento dañoso.

* Profesor titular de Derecho Civil, Universidad Mayor de San Simón, Bolivia.
Correo electrónico: jg_bustamante@hotmail.com

Palabras clave: Responsabilidad, responsabilidad extracontractual, responsabilidad objetiva, culpa, culpa lata, dolo.

Abstract

The present work deals with extra-contractual liability taking a real case as an object of analysis, a case that does not want to be reviewed by the Bolivian Government, from the perspective of responsibility, since it acquired a fault charge on an aircraft accident of a aircraft that should've never taken off from a Bolivian airport and that, with the provoked fateful event, three countries, Bolivia, Colombia and Brazil as the main affected, since the passengers who died in the accidents are of said nationalities, the work is concluded by pointing to our opinion to the guilty party of this harmful event. Concepts of liability, non-contractual and objective liability, fault, serious fault, intent is reviewed.

Keywords: Responsibility, non-contractual liability, objective liability, guilt, fault can, idol.

INTRODUCCIÓN

En noviembre de 2016, tres países se vieron involucrados en un accidente, de una línea aérea boliviana, ocurrido en Colombia. Dicho vuelo trasladaba a un equipo brasileño de fútbol para un partido importante frente a un *team* colombiano. Por los antecedentes del trágico accidente, que causó la muerte de casi todos los pasajeros y la tripulación, se establecieron procesos de responsabilidad dentro de las instituciones del Gobierno boliviano, amén de los que se inicien en contra de él y contra los propietarios de la línea aérea LaMia.

El presente texto académico, sobre un caso real, pretende enriquecer la materia de responsabilidad extracontractual.

ANTECEDENTES

Es necesario, para el objetivo del presente trabajo, realizar un relato de los antecedentes de la aerolínea LaMia y de los momentos previos al accidente. El 28 de noviembre de 2016 se produce la caída y choque de una aeronave Avro RJ-85, registrada en la Dirección de Aeronáutica Civil con CP-2933, de una aerolínea denominada LaMia. En dicho siniestro fallecieron 71 de los 77 ocupantes. El 1.^o de diciembre de ese año, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), de Bolivia, le retira el permiso de vuelo a la aerolínea de forma inmediata.

LaMia tiene antecedentes oscuros en su nacimiento, con varias irregularidades y circunstancias políticas que tiñeron de duda su operabilidad. Esta aerolínea nace en Venezuela; de hecho, el nombre de la línea LaMia es Línea Aérea Mérida Internacional de Aviación, puesto que habría surgido en el Estado de Mérida. Imposibilitada de continuar trabajando en su país de origen se muda a Bolivia, donde, de forma completamente extraña, registra tres naves y una sola operable. Así logra el permiso de la DGAC y establece sus oficinas en Santa Cruz de la Sierra, para vuelos domésticos desde esa ciudad.

La flota con la que fue inscrita en la DGAC incluía tres aeronaves RJ-85, con capacidad para noventa y cinco pasajeros cada una. Sin embargo, operó con una sola, la CP-2933, y atrajo a varios clientes con sus precios bajos para vuelos chárter, entre ellos algunas compañías mineras, agencias de viajes y clubes de fútbol, que figuraban como principales usuarios. Entre los más frecuentes se encontraban las selecciones nacionales de fútbol de

Argentina y Venezuela, así como los clubes locales Oriente Petrolero, Club Blooming y The Strongest. Nótese que entonces operaba en vuelos internacionales sin que su permiso le alcanzara para ello.

Ninguna compañía con un año de vida y un solo avión se había convertido en una empresa de viajes de clubes y selecciones de América. Este beneficio se lo había ganado solo por una razón: sus bajos precios para vuelos chárter. En el vuelo fatal, motivo del presente estudio, resaltan actos que realiza el piloto de la nave y supuesto copropietario, Miguel Quiroga, para evitarle gastos a la empresa, lo que condenó el vuelo al desastre. El 28 de noviembre de 2016, fecha del accidente, de acuerdo con el informe preliminar emitido por la Aeronáutica Civil de Colombia, el factor humano, así como la falta de combustible, entre otras, fue lo que hizo que la aeronave se estrellara contra Cerro Gordo, en La Unión, Antioquia, Colombia.

El lunes 26 de diciembre de 2016, la misma organización estatal colombiana muestra varias irregularidades de procedimiento y descarta la posibilidad de una falla técnica. “Ellos estaban conscientes de que el combustible que tenían no era el adecuado ni era suficiente”, dijo en una rueda de prensa el secretario de Seguridad Aérea Civil, coronel Freddy Bonilla, quien detalló que el piloto conversó en varias ocasiones con la tripulación sobre la posibilidad de hacer una escala para recargar.

La mayoría de las grabaciones de audio, presentadas en Bogotá, fueron extraídas de las cajas negras que fueron examinadas en Londres por los fabricantes del aparato; por lo que el informe de la junta de investigación manifestó que “todo está basado en evidencias”.

A su paso por la ciudad amazónica de Leticia, el piloto Miguel Quiroga conversó con su tripulación sobre el extremo de tener combustible exacto para llegar, sin embargo, decidió seguir directo hasta el Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, que sirve a Medellín. Las condiciones ambientales hicieron que el consumo de combustible fuera mayor, ya que el viento “afectó de forma contraria” durante parte del vuelo, lo que incidiría en mayor consumo; si sumamos a esto la sobrecarga, se podía colegir el destino desastroso de la aeronave.

El plan de vuelo presentado por el piloto, en el aeropuerto de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, declara que la autonomía de vuelo de la aeronave era de cuatro horas y veintidós minutos, exactamente igual al tiempo de vuelo al aeropuerto de destino, “describiendo los mismos datos” cuando debía tener combustible para un recorrido mayor. El informe de la Comisión manifiesta, en este punto, que “debía tener una hora y treinta minutos más

(de combustible) que el tiempo de vuelo en forma estándar en cuanto a su autonomía de vuelo”, esto para cualquier eventualidad.

Es necesario hacer notar que esa ruta ya había sido cubierta en otras ocasiones, en las que autorizaron su plan de vuelo y que incluía paradas en el municipio boliviano de Cobija para repostar; sin embargo, dentro de la investigación se establece que dicha aeronave no aterrizó en Cobija tampoco; por el contrario, siguió hasta Cochabamba, otro aeropuerto posible para recargar combustible. Este tipo de plan de vuelo, con paradas de repostaje, fue permitido por las autoridades de control del tráfico de Bolivia. Con esos datos, se deduce que podría no haberse producido el accidente si el piloto seguía el mismo comportamiento de recargar combustible en Cobija.

Los informes establecen que el accidente del LaMia se produjo por falta de combustible y el reporte boliviano dicta que el piloto Miguel Quiroga podía haber abastecido al avión en dos ocasiones: en el aeropuerto de Cobija, en Bolivia, y en el Aeropuerto El Dorado, de la capital colombiana. El informe también revela que cuando el piloto pidió a la torre de control del Aeropuerto José María Córdova que le permitieran aterrizar, pese a que todavía no estaba en la aproximación a la pista, no informó de la gravedad de su situación, ni que ya se habían apagado dos de los cuatro motores cuando faltaban tres minutos y cuarenta y cinco segundos para el accidente. Así, la aeronave se quedó sin ninguna fuente de potencia. El piloto informó que tenía una “falla eléctrica total y de combustible” solamente dos minutos antes del accidente, y al quedarse los motores sin combustible, las baterías de emergencia siguieron funcionando para mantener encendidos algunos “instrumentos básicos”. Finalmente, el avión se estrelló indefectiblemente.

El vuelo 2933 de LaMia partió desde el Aeropuerto Internacional Viru Viru (Bolivia) hacia el Aeropuerto Internacional José María Córdova (Colombia) con 68 pasajeros y 9 miembros de la tripulación. El piloto era Miguel Alejandro Quiroga Murakami. Se estrelló el 28 de noviembre de 2016 a las 22:15, aproximadamente, hora local (UTC-02:15). Los 68 pasajeros hacían parte del equipo de fútbol brasileño Chapecoense, que estaba en camino para jugar la final de la Copa Sudamericana 2016 frente al equipo colombiano Atlético Nacional. Seis personas sobrevivieron. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil colombiana investigó el incidente con el apoyo de la Air Accidents Investigation Branch británica. El vuelo estaba condenado al desastre desde los actos previos al despegue en la ciudad de Santa Cruz, en Bolivia.

El tipo de avión del siniestro está fabricado con éxito para vuelos de corta distancia, vuelos domésticos, con naves certificadas para volar hasta un techo de 29.000 pies como máximo.

El plan de vuelo, presentado por el piloto a la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA) de Bolivia, manifestaba que el viaje se efectuaría a 30.000 pies de altitud, lo que ya estaba fuera de lugar con la certificación de la nave. También indica que la nave estaba con exceso de peso, 400 kilos más de lo permitido por sus manuales. Pese a todo, y por la fidelidad de la nave, fue la falta de combustible lo que provocó el accidente. Si se hubiera realizado la escala técnica en Cobija, para recargar, no habría sucedido el mismo.

Es necesario hacer énfasis en lo siguiente, el personal calificado de la AASANA es el único responsable de autorizar los vuelos que salen del país al exterior, o de una ciudad a otra dentro del territorio nacional; estas responsabilidades están escritas en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB). Para autorizar un vuelo, la persona responsable de AASANA, en aeropuerto, tiene que verificar que el plan de vuelo cumpla con todas las exigencias, que van desde la aprobación por la Dirección de Aeronáutica Civil (DGAC) hasta la certeza de que la aeronave parará en otros aeropuertos para reabastecerse de combustible. El documento lo elabora el piloto. La oficina para otorgar ese permiso, denominada ARO AIS, autoridad de aeropuertos, dio la autorización para la salida de la nave, incluso sabiendo que el plan de vuelo contenía errores, como que el avión tenía el combustible justo para llegar a su destino.

El que aprueba el vuelo es la DGAC, pero el plan lo refrenda AASANA. Ahora, si el funcionario responsable de AASANA detecta algún problema tiene toda la facultad legal para no autorizar su salida, porque cuando no hay observaciones firma la aprobación y comunica a la torre de control para que deje salir el avión. Es imposible que una aeronave emprenda vuelo sin haber sido autorizada. Todas las entidades mencionadas son parte del gobierno boliviano, dedicadas a la seguridad aérea.

DAÑO. BREVE ANÁLISIS DE FRENTE A LA LEGISLACIÓN BOLIVIANA

La economía jurídica boliviana ha tomado en cuenta la responsabilidad civil por hechos ilícitos. En el Título VII de los hechos ilícitos del Código Civil boliviano nos indica, en su artículo 984 (Resarcimiento por hecho ilícito), que quien con un hecho doloso o culposo ocasiona a alguien un daño injusto queda obligado al resarcimiento. El contexto del mencionado

artículo es, a nuestro parecer, más completo que otros artículos de legislaciones similares latinoamericanas, ya que consideramos que al mantenerse fiel al sistema clásico romanista tiene la virtud, por su amplitud, de poder otorgar la posibilidad de analizar integralmente los hechos. Al tomar tanto la culpa como el dolo, facilita el examen del hecho dañoso —como mencionamos líneas arriba— ya que permite el análisis del nexo causal desde el punto de vista del dolo o la culpa, de lo simplemente natural a lo jurídico y en qué momento se encuentran ambos en la producción del daño. Y es que el análisis ha de partir del acto realizado por la persona, esto es, que por la personalidad jurídica de la que está investida la responsabilidad proviene de los actos propios de ella (excluyéndose el caso fortuito y la fuerza mayor).

CAUSALIDAD

Recurriendo a tratadistas del derecho civil tradicional, aun consultados, diremos, con Bunge, que la causalidad o causalismo es el método filosófico científico por el que procuramos el conocimiento de las cosas a través del estudio y análisis de sus causas para llegar a la verdad. La causalidad implica la necesidad condicional de los sucesos, o sea, que un efecto dado se producirá en tanto y en cuanto se den las condiciones necesarias para su ocurrencia. Las cosas suceden como consecuencia final de una serie de precedentes que deben cumplirse, de manera que pueda darse el resultado.

Dentro del estudio del Derecho Civil, diremos que la causalidad tiene dos puntos, el nacimiento, que es la acción del sujeto, y el resultado dañoso; entre ambos existe lo que se llama el nexo causal. Este último es importante para determinar la responsabilidad civil en algunas legislaciones, mientras que en otras no es tomado en cuenta, sino que simplemente se aplica la calificación del resultado. Para determinar la responsabilidad civil es necesario que el perjuicio se produzca a resultas del comportamiento del actor, que sea patrimonial y que esta consecuencia le sea imputable.

El reclamo sobre la reparación del daño se le realiza al actor del mismo, por quien lo ha sufrido, sin embargo, le corresponde a él la carga de la prueba, y es obligado en acreditar que ha existido la necesaria relación causa y efecto entre la conducta positiva del demandado y la producción del daño; una especie de *probatio diabolica*. En este *entrambi* del acto y el resultado dañoso, como dijimos, está el nexo causal. Al principio del presente análisis se estableció que existen dos momentos entre el acto y el daño, lo fáctico y el derecho. Para las legislaciones más desarrolladas, en este punto, el análi-

sis para determinar la responsabilidad civil pasa por el análisis de ambas. Es decir, lo fáctico, que también es conocido como natural, que se refiere a los hechos humanos que han llevado al daño, y que tiene mucha relación con lo normativo, y lo antijurídico del resultado.

El análisis de esto no debería de ser un problema, ni para el demandante ni para el juzgador, sin embargo, existen hechos realmente complejos, sobre todo cuando terminan en un daño. La problemática está en saber cuál es el hecho directo del daño. Juan Miguel Ossorio (2011) nos desarrolla tres teorías que tratan la pluralidad de causas.

- La teoría de la equivalencia de las condiciones, en cuya virtud, basta que una persona sea culpable de cualquiera de los hechos que aparecen como antecedentes del daño para que sea responsable.
- El de la causalidad directa e inmediata del daño, según la cual solo será responsable aquel con cuya conducta se occasionen inmediata y directamente los daños, quedando excluidas las conductas más remotas en el tiempo.
- La de la causalidad adecuada —menciona aquí que es la teoría que se aplica en los tribunales españoles— que indica que, a la hora de imputar la responsabilidad, habrá que eliminar aquellos sucesos que no son relevantes al daño; habrá uno de ellos que jurídicamente y materialmente resulte relevante en su producción.

Las citas anteriores las hemos tomado de forma casi literal del autor mencionado, puesto que nos parecen importantes en el estudio del nexo causal. Todas las teorías tienen presentes los hechos que se han producido entre el acto y el daño, que aun cuando fuesen naturales siempre tendrán para el juzgador una relación jurídica-normativa.

No es posible analizar un acto denunciado sin analizar las aristas que este trae en medio. No podríamos centrar el análisis en lo jurídico del acto, la aplicación normativa positiva a pie juntillas que nos enceguezca sobre la realidad de los hechos previos. Un acto de negación de la equidad —este como el equilibrio entre el derecho positivo y las emociones, costumbres de la persona—. Ese análisis del acto, en forma doble o bipartita del mismo, nos permite, de forma clara, visualizar, aun cuando sea subjetivamente, el nexo causal entre el acto y el daño.

CULPA

La culpa, elemento importante en la responsabilidad civil, puede conceptualizarse como la falta de previsión, de cuidado, de la cautela que exige el simple actuar humano que se traducirá en el resultado (para el ejemplo, antijurídico); esta falta de diligencia es la que se presenta en la culpa, la que la configura, como dirá Scaevela. También es el fundamento de la responsabilidad civil, y agregaremos entonces que la culpa, en la medida en como esta se presenta, en qué tipo de culpa es (lata, leve, levísima), graduará y calificará el nivel de resarcimiento del daño. En este punto, entonces, dividamos esa culpa según su ubicación dentro de un contrato o fuera de él. Hablamos de la culpa contractual o la culpa extracontractual.

Para la graduación de la culpa debe acudirse a la obligación del actuar romano “como un buen padre de familia”, que significa aquella actuación que debe realizar un hombre con una formación normal, un hombre común, nada extraordinario pero con la fuerza de la razón para poder enfrentar el cuidado o cumplimiento de una obligación, querida o no.

La responsabilidad por culpa se inicia solamente donde termina la responsabilidad por dolo.

En esencia, la culpa, a pesar de no tener la voluntad de dañar, se manifiesta en el daño producido como consecuencia de la conducta. Este daño causado por esa falta de cuidado o diligencia se da por omisión, cuando se tenía la posibilidad de evitar el daño, o como en este caso, el evento dañoso. Por el nivel del evento dañoso estamos ante una culpa lata, dicha esta como la existencia de una negligencia extrema, vecina al dolo, porque la actitud del agente es no solo negligente sino que existe la voluntad de no cumplir en un acto injusto, pero que no es dolo porque le falta el deseo de causar daño “torto”, que se configura en un comportamiento intolerable socialmente. De ahí es que entendemos que la culpa lata se encuentra en el extremo de la culpa, vecina al dolo.

RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL Y RESPONSABILIDAD CIVIL, BREVES ASPECTOS CONCEPTUALES

La responsabilidad es posiblemente uno de los campos poco explotados en nuestro país, y esto se debe a la poca importancia que se le da en las facultades de derecho. La responsabilidad objetiva es la que impone la ley

al causante del daño, aunque no haya tenido culpa, con fundamento en que quien crea un riesgo y se beneficia de ello debe cargar con las consecuencias de ese riesgo potencial. Responsabilidad civil significa la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto, a la obligación de reparar el daño producido de un acto no delictual causante de perjuicio y que puede ser contractual o extracontractual. Tal responsabilidad genérica se clasifica tradicionalmente en contractual y aquiliana o extracontractual.

La responsabilidad contractual supone la transgresión de un deber de conducta impuesta en un contrato. La responsabilidad extracontractual o aquiliana se denomina a la que no deriva de un contrato, sino que responde a la idea de la producción de un daño a otra persona por haber transgredido el genérico deber de abstenerse de un comportamiento lesivo. Cuando se menciona la responsabilidad dentro del derecho civil, esta derivará siempre en el nacimiento de una obligación pecuniaria; la responsabilidad civil, en contraposición con la responsabilidad penal que busca el castigo del delito. La responsabilidad extracontractual, que deviene de un hecho ilícito, y la obligación de indemnizar, que deviene de ella, están ligadas, tradicionalmente, al concepto de culpa, traducida como la voluntad de dañar, o negligencia, quien deliberadamente ha cometido una imprudencia o al menos quien no ha actuado con la debida diligencia que produce un resultado lesivo que se debe reparar, lo que configura el principio: no hay responsabilidad sin culpa. Con lo que, quien ha causado daño debe indemnizar.

Todo este razonamiento tiene su fundamento en el derecho romano, en la *lex Aquilia*, en lo que define como *inuria*, referida a los daños patrimoniales causados por la conducta negligente. A partir de esta ley romana se trabajó sobre la culpa, en sus gradaciones de responsabilidad culposa, que iban desde la culpa lata, que es la más fuerte y que se asemeja al dolo, a la culpa *levis in abstracto e in concreto*, con lo que se trataba de tipificar el concepto de culpa como la observancia de la diligencia exigida en el cumplimiento de sus obligaciones de “un buen padre de familia”. En el derecho moderno surgió el problema de la distribución de la responsabilidad y el medirla cuando se causaba un resultado lesivo querido, o en los casos en los cuales dicha lesión era consecuencia de la creación de una situación de riesgo potencial; deducir el grado de culpabilidad del agente. De este razonamiento se desprende que hay que trabajar en dos caminos, la determinación de la culpa del agente y el resarcimiento del daño a la víctima, sobre un criterio objetivo de atribución culposa de la responsabilidad. El desarrollo de la

determinación del daño por responsabilidad extracontractual se tradujo, así mismo, en el derecho moderno dentro de nuestro sistema, en el desarrollo del derecho de daños, fundado en la culpa del agente, quien, por una acción y omisión culposa, que podría ser dolosa, causa daño a otro.

RESPONSABILIDAD POR CULPA DEL AGENTE AL DEJAR VOLAR A LAMIA

El Código Civil boliviano vigente, en su artículo 984 (Resarcimiento por hecho ilícito), nos señala lo siguiente: “Quien, por un hecho doloso o culposo, ocasiona a alguien un daño injusto, queda obligado al resarcimiento”. Mantiene su fuente del Código italiano en el artículo 2043, con la mención del hecho ilícito como fuente de la responsabilidad extracontractual; así mismo, conserva la existencia de la injuria como fuente de la culpa, con resultado dañoso e injusto, es decir, que fruto del daño producido se hubiese violado una norma legal que lo hace injusto violatorio del derecho. Diremos el *damnun iniuria datum*, presente hasta aquí como fuente de responsabilidad por hecho injusto.

En primer término, es necesario fijar algunas ideas del derecho en materia de obligaciones, como son la culpa, el daño, el dolo y la relación de causalidad. Culpa se define por una omisión de la conducta debida para prever y evitar daño. Se manifiesta por la imprudencia, negligencia, impericia o inobservancia a reglamentos o deberes. El daño puede ser causado por dolo o culpa, o bien puede deberse a un caso fortuito o fuerza mayor. En caso de daño doloso, el autor del daño actúa de forma intencional o maliciosa. La culpa más delicada está en la culpa lata o grave, que consiste en la falta de diligencia de un hombre, particularmente negligente, en el cumplimiento de la obligación. Los posclásicos lo llamaban responsable por dolo y decían que esta culpa solo se equipara al dolo.

El artículo 984 del Código Civil boliviano establece: “Quien por un hecho culposo o doloso... ocasiona a alguien un daño”. La expresión “ocasiona a alguien un daño” es la relación necesaria que debe existir entre la acción u omisión y el daño como resultado. Para un mejor entender diremos que la relación de causalidad tiene dos puntos: 1) el nacimiento que es la acción del sujeto y 2) el resultado dañoso; entre ambos crean lo que se denomina el nexo causal. A través de este se determinará la responsabilidad civil, y para ello es necesario que el perjuicio se produzca a resultas del comporta-

miento del actor, que el perjuicio sea patrimonial y que esta consecuencia le sea imputable. La doctrina del daño ha sido elaborada por el iusnaturalismo, cuando llegó a elaborar una doctrina general de la obligación de indemnización de los daños y a establecer que todo daño culpable y antijurídico tiene que ser indemnizado. Incluye también un concepto general de delito, un sistema unitario de la responsabilidad por delito, que contiene dolo y culpa.

RESPONSABILIDAD POR DAÑO CAUSADO EN EL CASO LAMIA

La economía jurídica boliviana ha tomado en cuenta la responsabilidad civil por hechos ilícitos. En el Título VII de los hechos ilícitos, del Código Civil boliviano, se indica, en su artículo 984 (Resarcimiento por hecho ilícito), que quien, con un hecho doloso o culposo, ocasiona a alguien un daño injusto queda obligado al resarcimiento. En el caso LaMia, si bien existió el contrato de vuelo chárter del equipo brasiler, de Bolivia a Colombia, este debió llevarse a cabo en condiciones normalmente aceptadas para un contrato de transporte de pasajeros, como es el de trasladar, con la máxima comodidad y seguridad, a los pasajeros de un punto a otro dentro del cumplimiento de las normas de aeronavegación internacionales para este tipo de aerolíneas en el país de origen de la línea aérea.

Estas normas van desde la calificación de la aerolínea para su aprobación, equipo de vuelo moderno con todas las necesidades y exigencias de la aeronavegabilidad, número de naves mínimo, tipo de nave para vuelos internacionales, seguro de naves, seguro de terceros (pasajeros), talleres de atención de mantenimiento y otros especializados con relación a la nave, y el cumplimiento de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, aspecto que no sucedió. En cuanto al equipo humano se refiere, es necesario contar con la aprobación de los pilotos, su número de horas de vuelo en la nave (habilitación), exámenes médicos físicos, sicológicos y otros, puesto que son normas de aviación aceptadas internacionalmente que califican a la línea y que confirma si tiene la certificación de la DGAC para hacer vuelos chárter internacionales.

La mayoría de los aviones comerciales y de negocios (aviones de línea y jets privados) tienen un techo de vuelo absoluto que ronda los 12.800 metros (42.000 pies). Esto por razones físicas, ya que la nave debe buscar una altura suficiente sin que signifique que pierda sustentación por la falta de oxígeno; eso incide también en el consumo del combustible, ya que hay menor resistencia y consecuentemente mayor velocidad. El avión siniestrado no tenía la capacidad de elevarse a semejante altura, por lo que la tripula-

ción sabía que la resistencia iba a ser mayor y, por lógica física, el consumo del combustible también. Todos estos aspectos fueron de conocimiento de la DGAC de Bolivia.

De igual forma, siendo la DGAC la máxima autoridad aeronáutica, está por encima de la AASANA. Esta última tiene como misión la prestación de servicios de control y protección a la navegación en todo el espacio aéreo nacional, así como la administración de aeropuertos bajo conceptos y normas de calidad que garanticen la seguridad aérea y contribuyan al desarrollo e integración del país.

CONCLUSIONES

Por este caso de LaMia tres personas, en Bolivia, ingresaron en prisión: Gustavo Vargas Gamboa, gerente de dicha aeronáutica, Gustavo Vargas Villegas, funcionario de la DGAC, y John Teodovich, funcionario de AASANA. Los dos primeros fueron acusados por incumplimiento de deberes y tráfico de influencias, ya que Vargas Gamboa es padre de Gamboa Villegas, quien fue director del Registro Aeronáutico Civil de la DGAC y a quien culparon de aprobar la autorización de vuelo y la certificación a LaMia. La responsabilidad extracontractual por culpa, sin embargo, no recae totalmente en los funcionarios públicos que tuvieron bajo su responsabilidad la aprobación de LaMia como línea aérea, sin contar y cumplir con los requisitos en los RAB que autorizaron los vuelos chárter de la misma y que autorizaron el vuelo fatal, cuando a todas luces se incumplieron las exigencias reglamentarias que resaltan del formulario que completó el desaparecido piloto y que no fue observado ni por la administración aeroportuaria boliviana y menos por la oficina de la DGAC en el aeropuerto de Santa Cruz; sino que la responsabilidad extracontractual, al tenor del artículo 984 del Código Civil boliviano, es enteramente del Estado boliviano.

Esta responsabilidad civil adquirida por el Estado boliviano, como toda responsabilidad civil, tiene una función punitiva que se traduciría en sancionar al dañador (Estado boliviano), prevenirlo de sucesos similares y eliminar los beneficios injustamente obtenidos por esa actividad dañosa, que en su proyección entraría dentro de lo que es enriquecimiento sin causa. Como conclusión, el Estado boliviano adquirió la responsabilidad del pago del daño a los familiares de los fallecidos en el accidente, a la persona jurídica del equipo de fútbol y, eventualmente, a los países involucrados; aunque esto último es motivo de otro trabajo.

REFERENCIAS

Ossorio, J. M. (2011). *Lecciones de Derecho de daños. La Ley.*