

Capítulo sexto

La responsabilidad civil en la legislación aérea de Honduras

4. La responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie	213
5. La responsabilidad civil de los servicios de la infraestructura	229
6. Jurisprudencia sobre materias conexas a la responsabilidad en el derecho aéreo de Honduras	221
7. Estudio crítico sobre la legislación vigente	230

dentro del plazo, caduca la acción del pasajero o de quien tiene derecho a reclamar la carga.

El plazo de prescripción, como ya se ha expresado, es de dos años contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que produjo los daños, o bien contados desde la fecha en que comenzó el transporte en el que se efectuó el hecho que motivó los daños.

4. LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

A. GENERALIDADES. AERONAVE EN VUELO

Como se expresaba al iniciar el estudio en general del sistema de responsabilidad establecido por el Decreto número 121, éste tiene un carácter objetivo y limitado. Objetivo porque se responde con prescindencia de que haya o no culpa del operador de una aeronave y limitado porque sólo se responde hasta los límites que se establecen en el citado texto legal. De tal manera que basta que haya daños a la persona o a los bienes de un tercero en la superficie para que el responsable del hecho tenga que indemnizar. El artículo 245 lo expresa muy claramente al decir: "El operador de cualquier aeronave civil que vuele sobre territorio hondureño, responderá pecuniariamente por los daños y perjuicios que causare a las personas y propiedades de terceros en la superficie."

A la persona que sufrió el daño, para exigir la reparación, sólo le basta probar que provino de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. Debe quedar en claro que la ley exige que los daños sean consecuencia directa del acontecimiento que los haya originado. De lo cual se desprende que la relación de causalidad entre el hecho producido y el daño sufrido no admite hechos intermedios. De tal manera que el operador de la aeronave no responde por los daños que sean consecuencia indirecta del acontecimiento que los motivó y tampoco se responde por aquellos hechos que han producido daños y que se deban al mero paso de una aeronave a través del espacio aéreo cuando se han respetado las normas vigentes sobre tránsito aéreo.

La ley se encarga también de definir lo que debe entenderse por una aeronave en vuelo y se entiende que está en estas condiciones, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 247, "desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el reco-

rrido de aterrizaje." Si se trata de una aeronave más ligera que el aire el tiempo de vuelo cubre el momento en que se desprende de la superficie hasta el momento en que queda nuevamente amarrada a ésta.

Hasta aquí el sistema contemplado en la ley es idéntico al consagrado anteriormente por la Convención de Roma de 1952 que fuera suscrita pero no ratificada por Honduras.

B. PERSONAS RESPONSABLES

El legislador estimó también necesario definir lo que debía entenderse por operador de una aeronave y señala en el artículo 246 que se debe entender por tal: a la empresa de transporte aéreo; al porteador; si se trata de servicios aéreos privados remunerados, a la persona natural o jurídica a cuyo favor se extendió la autorización; y al propietario de la aeronave cuando se trata de aeronaves de servicios privados destinados a usos particulares del propietario y sin remuneración.⁸⁸

El operador de la aeronave responde naturalmente no sólo por sus hechos propios sino también por el hecho de sus dependientes y aun responde por los hechos de terceros que usen la aeronave sin su consentimiento cuando no ha tomado las medidas necesarias para evitar el uso ilegítimo de ésta. El artículo 248 de la ley regula la responsabilidad que tiene el que sin tener la disposición de la aeronave la usa sin el consentimiento del operador. Si el operador no ha tomado las medidas adecuadas para impedir el uso ilegítimo de la aeronave responde solidariamente con el usuario ilegítimo. No contempla la legislación hondureña una disposición, como la contenida en el artículo 296 de la Ley de Aeronáutica Civil de El Salvador, que obligue al usuario ilegítimo a responder por el valor total de los daños que ocasione. Dado que no existe una norma especial al respecto y que los límites máximos de indemnización establecidos en el artículo 251 parecen beneficiar a todos los responsables, el usuario ilegítimo puede también escu-

⁸⁸ El artículo 157 de la ley expresa que "empresa de transporte aéreo es, toda persona natural o jurídica que mediante certificado de explotación o autorización otorgados por el Poder Ejecutivo, realizan servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga a correos, con carácter regular o no regular". El inciso primero del artículo 158, por su parte, expresa "se reputará como porteador a toda empresa que reúna los requisitos del artículo anterior, sea o no propietario de la aeronave".

darse en que su responsabilidad no puede extenderse más allá de esas sumas. Esta situación no es conveniente ya que no existe justificación para que el que se apodera ilícitamente de una aeronave se beneficie con los límites máximos de responsabilidad ya mencionados.

En el contrato de arrendamiento, como se ha expresado, según indica el artículo 205, la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave, pasan a manos del arrendatario y consecuentemente será éste, en definitiva, el responsable de los daños que se puedan producir a la persona o propiedad de terceros en la superficie. Si el contrato no ha sido inscrito el perjudicado tiene la posibilidad de accionar contra el arrendador, el cual podrá posteriormente repetir contra el arrendatario.

La situación se complica cuando existe contrato de fletamiento. El artículo 203 establece una responsabilidad solidaria entre el fletante y el fletador, pero no indica cuál es la persona que finalmente debe soportar el pago de la indemnización. La solución, por tanto, habrá que buscarla en otras disposiciones. En este sentido debe recordarse que en materia de responsabilidad extracontractual, la norma general es que la responsabilidad, al tenor del artículo 246, la tiene el operador y que el operador puede ser una empresa de transporte aéreo o bien la persona natural o jurídica a cuyo favor se extendió autorización cuando se trate de servicios privados por remuneración. Ahora bien la persona que ordinariamente reunirá estas características será el fletante, que conserva la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

C. SISTEMA Y LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

El monto máximo de reparación de perjuicios a que pueden aspirar los terceros que se encuentren en la superficie, está determinado de acuerdo a un sistema que distingue dos situaciones. En primer término se determina la suma máxima por lesiones o muerte del tercero que se encuentra en la superficie. El transportador responde de acuerdo a los límites que se establecen en los artículos 221 y 223. O sea que se conservan los límites de responsabilidad que rigen en materia contractual para el caso de que haya lesiones o muerte provenientes de fuerza mayor y caso fortuito con el recargo del 50% para el caso de que haya culpa del transportador. Se conserva también el criterio de distinguir entre distin-

tos tipos de lesiones. La innovación en materia de daños causados a terceros en la superficie consiste en que si hay varias personas lesionadas o muertas, el monto que fijan los artículos 221 y 223 debe repartirse proporcionalmente entre los afectados. De tal manera que si por fuerza mayor o caso fortuito se produce un accidente y son varios los heridos o muertos la indemnización debe repartirse proporcionalmente entre los perjudicados y ella en total no puede exceder los límites que se indican en el artículo 251.⁸⁹

Estos límites tienen relación con el peso de la aeronave y de acuerdo al artículo 252 debe entenderse por tal el peso máximo de despegue que para cada aeronave ha establecido su correspondiente certificado de aeronavegabilidad.⁹⁰

Los límites señalados en el artículo 251 como norma general no son excedibles según se desprende de esta norma y del artículo 255 que establece la obligación de repartirse proporcionalmente la indemnización si hay varios lesionados o muertos. El artículo 257 viene a confirmar esta aseveración al establecer que si simultáneamente se causan daños a personas y a cosas, la tercera parte del monto de la indemnización debe reservarse para los bienes y las otras dos terceras partes para las personas.

El transportador no responde por la aeronave que ha causado daños, si ha sido privado de ella por acto de autoridad pública o a raíz de conflictos armados o disturbios civiles. Igualmente puede eximirse o disminuir su responsabilidad si la persona que sufrió el daño lo hubiera causado o hubiese contribuido a causarlo.

Por otra parte, no existe obligación de respetar los máximos indicados por la ley cuando ha existido una acción u omisión deliberada del operador o de sus dependientes. En estos casos los

⁸⁹ Artículo 251. "La cuantía de la indemnización por los daños y perjuicios reparables, según el artículo 245 a cargo de las personas responsables, de acuerdo con la presente Ley, no excederá por accidente de: a) veinte mil lempiras, para aeronaves cuyo peso no excede de 1,000 kilogramos, b) veinte mil lempiras, más veinte lempiras por cada kilogramo que pase los mil, para aeronaves que pesen más de mil y no excedan de seis mil kilogramos; c) ochenta mil lempiras, más doce lempiras por cada kilogramo que pase de los seis mil, para aeronaves que pesen más de seis mil y no excedan de veinte mil kilogramos d) doscientas mil lempiras, más seis lempiras por cada kilogramo que pase de los veinte mil kilogramos para aeronaves que pesen más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilogramos, y e) cuatrocientos mil lempiras, más cuatro lempiras por cada kilogramo que pase de los cincuenta mil, para aeronaves que pesen más de cincuenta mil kilogramos.

⁹⁰ Si se trata de una aeronave que usa gas ascensional debe excluirse el peso de éste para los efectos de calcular el peso.

perjudicados tienen derecho a demandar sumas que exceden las señaladas precedentemente.

De lo expuesto anteriormente se observa que en, términos generales, el sistema que establece la ley en materia de responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie es bastante similar al criterio que se determinó en la Convención de Roma de 1952. Hay diferencias, en cambio, en el desarrollo de las responsabilidades que son más bien de detalle y que hacen más complejo el sistema creado por la ley.

D. LA RESPONSABILIDAD EN CASO DE ABORDAJE

El legislador estimó necesario reservar una sección especial para reglamentar el problema de los daños causados a terceros en la superficie que provengan de dos aeronaves en vuelo que han tenido un abordaje o colisión.

Para que pueda demandarse indemnización de perjuicios en conformidad a las disposiciones de esta sección es necesario que el abordaje se produzca en vuelo, ya que el artículo 267 señala que serán regulados por el derecho común los daños causados por las aeronaves en tierra. La ley no da una definición de abordaje o colisión, encontramos en cambio un concepto de ella en el artículo 7 del Convenio de Roma de 1952 que para estos efectos comprende el caso de las aeronaves en vuelo que entran en colisión o se perturban entre si o bien que conjuntamente ocasionan los daños a los terceros. Aunque la convención se ha limitado a señalar casos en que opera el sistema de responsabilidad, los ejemplos son ilustrativos y dejan en claro en todo caso que debe tratarse de aeronaves en vuelo.

Producidos los daños, los afectados pueden accionar contra cualquiera de los operadores de las aeronaves, los cuales tienen una responsabilidad solidaria y consecuentemente responden por todos los daños que provengan de la colisión. Es razonable la solución que se ha adoptado en la especie ya que no corresponde que las víctimas esperen que en un juicio se determine quién es el culpable del accidente o si éste se produjo por fuerza mayor o caso fortuito. Naturalmente, el operador de la aeronave que haya pagado una indemnización y que no tuvo responsabilidad puede repetir por el total en contra del operador de la aeronave culpable. Si hubo concurrencia de culpa o si el accidente se debió a fuerza mayor o caso

fortuito su derecho a repetir corresponderá sólo por lo que hubiera pagado en exceso.

El sistema de responsabilidad que establecen los artículos 258, 259 y 260 es también de carácter objetivo y limitado y el monto total de indemnización por el cual debe responder cada aeronave tiene idénticos topes que en los otros casos de daños causados a terceros en la superficie, con la salvedad de que como la responsabilidad es solidaria, el operador de una aeronave puede en un momento tener que responder por la suma de los montos máximos que le corresponden a cada una de las aeronaves que participaron en la colisión.

E. SEGUROS

En gran parte de la legislación comparada para garantizar el pago de las indemnizaciones por las cuales debe responder el operador aéreo, tanto en materia contractual como extracontractual, se ha establecido un sistema de seguro obligatorio. La obligación de asegurar, unida al establecimiento de los montos máximos de responsabilidad por los cuales debe responder el porteador, le permite a éste realizar un estudio de costos para sus actividades y contratar los seguros correspondientes en tal forma que pueda responder por los perjuicios que ocasione, sin que ello signifique la quiebra de su empresa. El seguro obligatorio permite además al pasajero o expedidor de mercancías tener la certeza de que en última instancia siempre se responderá por los perjuicios que se occasionen. Por otra parte, el Estado en su papel de prevenir la existencia de un ordenamiento jurídico adecuado, salva su misión al establecer este seguro obligatorio y determina que los daños que sufren los bienes o terceros en la superficie tengan asegurada su indemnización. Es indudable, por tanto, que el establecimiento de un régimen de seguros obligatorios es conveniente desde todo punto de vista y consecuentemente es loable la preocupación que sobre tan importante materia se ha tenido en Honduras, donde no sólo se ha legislado sobre el ramo sino además se ha dado a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas la misión de velar por la vigencia de los seguros.

El artículo 222 para resguardar el pago de las indemnizaciones, por las cuales se deba responder en el contrato de transporte aéreo de pasajeros, establece para la empresa la obligación de contratar un seguro antes de iniciar sus operaciones, el cual deberá mantener

vigente por todo el tiempo que dure el certificado de explotación o la autorización para desarrollar actividades que expida la autoridad aeronáutica. La institución aseguradora no puede ser elegida libremente por el operador sino que deberá contar con la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La obligación que el artículo citado hace para las empresas aéreas de Honduras se hace extensible, por el artículo 226, a las empresas aéreas extranjeras.

La preocupación de los autores de la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras por que existiera un sistema de seguros que garantizara el pago de las indemnizaciones es ostensible, ya que incluso se estableció para este contrato un tratamiento tributario especial. Es así que el artículo 232 señala que el contrato de seguros de pasajeros está exento totalmente de impuestos, contribuciones y demás cargas públicas que se refieren directamente a dicho contrato.

El seguro es también obligatorio, para los operadores nacionales o internacionales, para responder por los daños causados a terceros en la superficie. Los artículos 253 y 254 exigen este tipo de seguro y el monto por el cual se contrate estará en relación directa con el peso de la aeronave, dado el sistema de indemnizaciones que al respecto hace la ley. Tratándose de aeronaves extranjeras la compañía aseguradora debe estar legalmente autorizada para operar en el país de matrícula de la aeronave. Si se trata de aeronaves nacionales hondureñas la autorización la concede la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Como se habrá advertido la Ley de Aeronáutica sólo establece un seguro obligatorio para el contrato de transporte de pasajeros y para el caso de daños ocurridos a la propiedad o persona de los terceros en la superficie. No existe, en cambio similar obligación en lo que respecta al equipaje confiado al viajero o al transportador ni por las mercancías que se llevan por carga aérea.

G. CADUCIDAD Y PRESCRIPCIÓN

La ley no ha establecido un plazo de caducidad para reclamar la indemnización del operador. Se limita en el artículo 262 a determinar que el derecho para exigir la indemnización expira en el plazo de dos años contados a partir de la fecha en que ocurrió el evento que dio origen a los daños.

5. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS SERVICIOS DE LA INFRAESTRUCTURA

Un aspecto que no ha sido contemplado en materia de responsabilidad civil, es la que compete al Estado por la actividad de los órganos de la infraestructura aérea, es decir de los servicios de ayuda y control de la navegación aérea. Es sabido que la navegación aérea para poder efectuarse en forma segura necesita en tierra de todo un andamiaje de apoyo que está constituido, en parte, por los aeródromos y además por los servicios de ayuda y protección al vuelo que desempeñan un papel vital y que frecuentemente están en poder del Estado. Es posible que estos servicios proporcionen informaciones erróneas que produzcan un accidente aéreo y las modernas legislaciones han estimado necesario reglamentar este problema. En la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras no se encuentra disposición alguna que permita perseguir la responsabilidad del Estado o de sus dependientes si se produce un accidente aéreo. En el artículo 268, en cambio se señala que en materia de responsabilidad en lo no previsto por la ley serán aplicables las disposiciones del derecho común.

Al respecto el Código Civil en el artículo 2236 establece que: “el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.” Por su parte el artículo 2237, inciso primero, agrega que no sólo se responde por los actos u omisiones propias sino que también por aquellas personas por quienes se debe responder. La misma disposición agrega en el inciso quinto que el “Estado es responsable en este concepto cuando obra por mediación de un agente especial; pero no cuando el daño hubiese sido causado por el funcionario a quien propiamente corresponde la gestión practicada, en cuyo caso será aplicable lo dispuesto en el artículo anterior”, es decir en el último caso responde el funcionario directamente. La disposición enunciada aparte de ser obscura no resuelve el problema de la responsabilidad del Estado en materia aeronáutica en términos justos. Es así que un controlador de tráfico aéreo puede dar a una aeronave información errónea que cause un accidente de gran magnitud y que signifique no sólo la destrucción de la aeronave y de su carga sino que también involucre la muerte de muchas personas. En último término, por aplicación del artículo 2237 no se podría hacer efectiva la responsabilidad del Estado ya que el controlador de la torre sería el funcionario a quien correspondería la gestión practicada.

Como se comprenderá perseguir, en un caso como el mencionado, la responsabilidad civil del funcionario es prácticamente imposible ya que los recursos e ingresos económicos del causante de los daños van a ser insuficientes para obtener la reparación de los perjuicios debido a la magnitud de éstos. Es conveniente por ello que, siguiéndose en esta materia lo que disponen los códigos más modernos, se legisle especialmente para regular la responsabilidad de los órganos del Estado que prestan servicios de ayuda y protección al vuelo.

Hay que tener presente que en Honduras opera la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, la cual de acuerdo al artículo 5º de su convenio constitutivo es responsable frente a terceros por los daños que les produzca.

6. JURISPRUDENCIA SOBRE MATERIAS CONEXAS A LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO AÉREO DE HONDURAS

A. JUICIO DE BEVERLY JUNE CHIRCK DE MEREDITH CONTRA TRANSPORTES AÉREOS NACIONALES, S. A.

Con fecha 9 de enero de 1963 la Corte Suprema de Justicia de Honduras se pronunció en un recurso de casación laboral recaído en demanda de Beverly June Chirck de Meredith contra Transportes Aéreos Nacionales, S. A. Esta causa no constituye propiamente un caso de responsabilidad civil, pero es interesante su estudio por existir un aparente conflicto entre las leyes laborales y la legislación aeronáutica que fue resuelto acertadamente por la Corte Suprema de Justicia.

El 6 de enero de 1962 un avión de TAN que sobrevolaba al aeropuerto de Stanley Field, Belice, sufrió un accidente que posteriormente ocasionó la muerte al capitán Ned Meredith.⁹¹ Su familia demandó a TAN y el Juzgado Primero de Letras del Trabajo del Departamento de Francisco Morazán, por sentencia de 20 de Mayo de 1962, condenó a la compañía aérea a pagar la suma de 61,740.22 lempiras correspondientes a 620 días de salario a razón de un salario diario de 99.58, más 2,987.45 lempiras por concepto de un

⁹¹ El capitán Meredith al producirse el accidente fue lanzado del avión, pero regresó nuevamente a la máquina para rescatar al copiloto. Posteriormente se refugiaron en unos fangales para protegerse de la posible explosión, lo cual le ocasionó una gangrena que produjo su fallecimiento.

mes completo de salario por gastos de funeral; lo que dio un total de 64,727.67 que debían otorgarse a título de indemnización a los herederos del capitán Meredith. Al fallarse de esta manera se estimó que la indemnización debía regularse por lo dispuesto en el artículo 411, número 1, párrafo 2o. del Código del Trabajo.

Se apeló de este fallo y la sentencia respectiva de la Corte Primera de Apelaciones, de fecha 20 de julio de 1962, determinó que la indemnización debía ascender a 30,000.00 lempiras, al estimar que la disposición que regía era el artículo 280 de la Ley de Aeronáutica Civil.

La parte demandante estimó que el fallo de segunda instancia atentaba contra sus intereses y adolecía de ciertos vicios, por lo cual recurrió de casación laboral ante la Corte Suprema de Justicia.

Para los efectos de este trabajo interesan en el fallo del recurso dos de los puntos que se discutieron. El primero consistía en determinar cuál era la legislación aplicable; si la legislación laboral o la Ley de Aeronáutica Civil. La parte demandante, a la cual le convenía la aplicación de las normas laborales, ya que en conformidad a ellas se podía determinar una indemnización más alta, estimaba que las disposiciones que regulaban el problema eran los artículos 8 y 417 del Código de Trabajo y el artículo 282 de la Ley de Aeronáutica Civil. Argumentaba que si bien el artículo 280 de la ley establecía una indemnización ascendente a 30,000.00 lempiras en caso de la muerte de un tripulante, esa norma debía aplicarse en relación al artículo 282 de la misma ley al establecer que ello era sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 97 de la Ley de Accidentes del Trabajo. Que aunque esta ley había sido derogada se originaba un conflicto entre las leyes del trabajo o de previsión social con las de carácter aéreo, el cual por disposición del artículo 8 del Código del Trabajo debía resolverse dando preeminencia a la legislación laboral.

La defensa de la compañía en relación a este primer punto de discusión argumentaba que era improcedente aplicar la legislación laboral. Se sostenía que no correspondía aplicar el artículo 282 de la Ley de Aeronáutica Civil, que en materia de indemnizaciones daba aplicación preferente al artículo 97 de la Ley de Accidentes del Trabajo, por el hecho de que esta norma se encontraba derogada.⁹² En efecto, el propio Código del Trabajo, en su artículo

⁹² La Ley de Accidentes del Trabajo fue aprobada por decreto legislativo núm. 43, de 2 de febrero de 1952 y derogada por el artículo 874 del decreto núm. 189, que constituye el actual Código del Trabajo, vigente desde el 23 de julio de 1959.

874 con posterioridad a la vigencia de la Ley de Aeronáutica, derogó la Ley de Accidentes del Trabajo. Además de ello el artículo 295 del Código del Trabajo señala en forma expresa que las relaciones de trabajo de transporte aéreo se rigen por las disposiciones del título IV de la Ley de Aeronáutica Civil. De tal manera que el Código en forma expresa ha determinado que las disposiciones aplicables no sean las que, en general, se establecen para todos los trabajadores en ese cuerpo legal, sino las especiales que determina la Ley de Aeronáutica para los trabajadores aeronáuticos. De acuerdo a ello correspondería aplicar el artículo 280 de la ley que establece para estos casos una indemnización ascendente de 30,000.00 lempiras. De lo expuesto, se concluía además que no había aplicación del artículo 8 del Código del Trabajo, que daba aplicación preferente a la legislación laboral, en caso de conflicto entre este tipo de legislación y otras normas, ya que el propio Código resolvía cualquier duda al remitir a las normas de la Ley de Aeronáutica.

La Corte Suprema en definitiva confirmó la sentencia de la Corte Primera de Apelaciones, determinando que la aplicación al caso del artículo 280 de la ley estaba ajustada a derecho dado lo dispuesto en el artículo 295 del Código del Trabajo. La sentencia de la Corte Suprema rechazando el recurso se ajusta a la legislación positiva de Honduras por las razones que precedentemente se han expresado. Podría argumentarse que el régimen establecido por la legislación del trabajo, posteriormente al hacer aplicable las disposiciones de la Ley de Aeronáutica Civil, ha consagrado un sistema menos favorable a los trabajadores aeronáuticos que el sistema que establecía anteriormente la Ley de Accidentes del Trabajo y que por tanto debe aplicarse el sistema más favorable a los trabajadores. Sin embargo, ello sólo podía sostenerse en caso de conflicto de leyes lo que no sucedía en este caso. Además ni la Constitución de 1957, ni la actualmente vigente de 1965, han elevado a la categoría de normas constitucionales el monto de las indemnizaciones por accidentes del trabajo. Por lo expuesto es perfectamente posible que las leyes del trabajo establezcan en esta materia un régimen menos favorable que el anterior. Distinto sería el caso si en la Constitución se hubiera establecido una disposición que impidiera cambiar a un régimen menos favorable, o que por una ley posterior se estableciera que no hay derecho a la indemnización en estos casos, ya que el actual artículo 124 de la Constitución señala en el número 12 que los patrones están obligados a indem-

nizar a sus dependientes por los accidentes del trabajo. De tal manera que al no existir en la Carta fundamental una disposición que, en materia de indemnizaciones, impida cambiar a un régimen menos favorable, es indudable que se ajustaban a la legislación positiva de Honduras las sentencias referidas. Además, es necesario tener presente que es discutible que el régimen establecido por la Ley de Aeronáutica sea menos favorable que el sistema de la Ley de Accidentes del Trabajo, ya derogada, o por el artículo 420 del Código del Trabajo, ya vigente dado el hecho de que el sistema de la ley será más o menos favorable según sea el salario diario de la víctima del accidente. Si el salario diario multiplicado por los 620 días de indemnización que establece el artículo 420 del Código del Trabajo de una suma mayor que las 30,000.00 lempiras que establece el artículo 280 de la Ley de Aeronáutica, será más favorable el sistema del Código; en caso contrario será más beneficioso para los trabajadores aeronáuticos el sistema de la Ley.

Un segundo punto en discusión era la determinación del salario diario, lo cual tenía importancia para el caso de que se hubiera resuelto la aplicación de la legislación laboral. El sueldo del capitán Meredith se calculaba tomando como base las millas voladas en el mes y el Juzgado del Trabajo, en primera instancia, al hacer el cálculo respectivo, estimó que era aplicable el artículo 411 del Código, por tratarse de un salario variable. Consecuentemente correspondía calcular el salario diario tomando en consideración las cantidades percibidas durante los doce meses anteriores al accidente y en base a la suma de estos valores hacer el cálculo del salario diario. La defensa de la actora, en cambio, argumentaba que la norma aplicable era el artículo 417 que establecía como base el salario diario percibido efectivamente por el trabajador o, en su defecto, el promedio diario del último mes del accidente. El problema no fue resuelto porque la Corte Suprema decidió que la Ley de Aeronáutica debía aplicarse en este caso.

B. JUICIO JANET HOCH CHAHIN VIUDA DE BENDECK CON “EL AHORRO HONDUREÑO, S. A. COMPAÑÍA DE SEGUROS”

El 30 de diciembre de 1965 un avión Cessna de la empresa “Aéreo Servicios, Sociedad de Responsabilidad Limitada”, realizaba un vuelo entre los aeropuertos de Olanchito y la Ceiba, cuando se produjo un accidente de aviación que costó la vida al pasa-

jero José Luis Bendeck Paz, el cual había celebrado contrato de seguro contra accidentes personales, con la compañía de seguros El Ahorro Hondureño, S. A., por la suma de cien mil lempiras.

En síntesis la demandada alegaba que el accidente no se encontraba previsto en la póliza y por tanto no existía obligación de indemnizar. Esta posición fue acogida en primera instancia por el Juez Primero de Letras en lo Civil, pero la sentencia de la Corte Primera de Apelaciones, de fecha 29 de marzo de 1968, revocó el fallo acogiendo la demanda. Posteriormente, la parte demandada recurrió de casación a la Corte Suprema, la cual por sentencia de fecha de 18 de abril de 1969, rechazó el recurso con costas.

Los argumentos en que fundamentaba la negativa de pago la defensa se basaba en que la póliza amparaba el accidente de aviación cuando el asegurado viajara en una aeronave de pasajeros perteneciente a una empresa comercial, siempre que se reunieran las siguientes condiciones: que se tratara de una empresa legalmente autorizada; que el viaje estuviera incluido en un itinerario regular; que el viaje se realizara entre dos aeropuertos definitivamente establecidos; que el pasajero haya cancelado su pasaje; y que el pasajero no tenga nexo alguno con la empresa aérea. Agregaba que de acuerdo a la póliza la compañía:

No asume el riesgo de aviación en ningún otro caso, ni pagará indemnización por los accidentes de aviación producidos en condiciones distintas..., ni los accidentes provocados por infracciones de las leyes y decretos relativos a la seguridad de las personas, así como por actos notoriamente peligrosos que no estén justificados por ninguna necesidad profesional.⁹³

La compañía aseguradora acompañó certificados en el juicio en los cuales se establecía que la autorización para operar el Aéreo Servicios, S. de R. L. había vencido el 15 de diciembre de 1965, en circunstancias que el accidente había ocurrido el 30 del mismo mes; y que había gestionado una nueva autorización para operar, la que sólo le había sido renovada a contar desde el 25 de marzo de 1966. De lo expuesto, se concluía por la demandada que la empresa no estaba legalmente autorizada para operar y que por tanto la póliza no cubría el riesgo.

La demandada sostenía también que el vuelo entre Olanchito y la Ceiba no era un vuelo regular y para ello acompañó copias de los acuerdos por los cuales se autorizaba a Aéreo Servicios, S. de

⁹³ *Gaceta Judicial de la Corte Suprema de Justicia*, año xxxvii, núm. 1246, p. 12.

R. L. para operar en servicios de transporte aéreo regular entre varios puntos del país, entre los cuales no se contaban los aeropuertos mencionados. Concluía por ello que el vuelo entre Olanchito y la Ceiba era irregular y no cubierto por la póliza. Se terminaba definiendo el tramo mencionado como un vuelo especial de los definidos en el artículo 108, inciso primero de la Ley de Aeronáutica Civil que expresa: 'Toda empresa de transporte aéreo que cuenta con certificado de explotación para servicios aéreos regulares, podrá realizar vuelos especiales o expresos entre puntos situados dentro de sus propias rutas o fuera de ellas, previo permiso que en cada caso deberá obtenerse de la Dirección General de Aeronáutica Civil'. En este sentido, se agregaba por la demandada, era improcedente la tesis de la actora en el sentido de que Aéreo Servicios, S. de R. L., por tratarse de una empresa comercial, realiza vuelos en masa o en serie que constituyen una serie que puede reconocerse como sistemática de acuerdo a los términos del artículo 77, letra b), número 2, norma en la cual se basaba la actora para argumentar que se trataba de un vuelo regular.

Se argumentaba además que la aeronave accidentada estaba registrada como aeronave de servicio privado y no siendo una aeronave de servicio comercial no podía jamás realizar un vuelo regular y que de acuerdo al artículo 125 que señala los fines de los servicios aéreos privados no se podía dedicar al transporte aéreo comercial. De tal manera que la aeronave no podía ejecutar ni siquiera vuelos de carácter irregular por ser éstos de orden comercial.

Se señalaba igualmente, por la compañía aseguradora, que el piloto no estaba autorizado ni habilitado para realizar un vuelo instrumental y que, sin embargo, había hecho un vuelo de esta naturaleza en circunstancias peligrosas, pues a la salida del aeropuerto de Olanchito prevalecían condiciones de cero visibilidad. De tal manera que el piloto había actuado con infracción a la legislación aérea y con imprudencia carente de justificación.

El Juzgado Primero de Letras en lo Civil acogió los planteamientos de la defensa de la compañía en el sentido de que la empresa aérea no estaba legalmente autorizada para operar; de que no se había acreditado que se tratara de un vuelo regular sino que más bien aparecía comprobado que no se trataba de un vuelo de esta especie; que aunque Aéreo Servicios, S. de R. L. fuera una empresa comercial sus vuelos no podían considerarse como una serie sistemática de acuerdo a lo que señalaba el artículo 77 de la Ley de Aeronáutica, para los efectos de ser catalogados como regular.

y que no bastaba la calidad de empresa aérea para darle a esos vuelos el carácter de sistemáticos y consecuentemente de regulares; finalmente se aceptaba también que el accidente se debía a una infracción a las leyes y reglamentos que rigen en materia aeronáutica.

La sentencia del Juzgado concluía absolviendo a la compañía aseguradora de pagar indemnización, ya que dados los fundamentos mencionados el accidente no estaba cubierto por la póliza respectiva.

La Corte Primera de Apelaciones revocó dicha autorización acogiendo la demanda y condenando a la compañía aseguradora. Para ello tuvo un criterio contrario a los problemas de hecho planteados por la demanda y se basó en las siguientes consideraciones.

Al analizar el problema de si se trataba o no de una empresa que estaba operando legalmente, tuvo presente que Aéreo Servicios, S. de R. L., con anterioridad a la expiración de la autorización, que vencía el 15 de diciembre de 1965, había solicitado ampliación del plazo, la cual se le había concedido y que además había pedido renovación del permiso para operar con anterioridad a la fecha mencionada.

La Corte resolvió el problema central del juicio, al estimar que el vuelo en cuestión era regular y en consecuencia estaba dentro de lo dispuesto por el artículo 77 de la ley, en atención a ser tan regulares y frecuentes como para constituir una serie de vuelos que pueda reconocerse como sistemática. Para sustentar esta posición la Corte no sólo consideró las pruebas rendidas por la demandante sino que se basó en el artículo 644 del Código de Comercio que define la empresa mercantil como "el conjunto coordinado de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos, para ofrecer al público, con propósito de lucro y de manera sistemática, bienes o servicios". Se estimó que al no encontrarse definida la palabra sistemática en la Ley de Aeronáutica correspondía aplicar la acepción en el sentido señalado en el Código de Comercio por ser Aéreo Servicios, S. de R. L., una empresa aérea comercial en donde los vuelos constituían la finalidad misma de la empresa. La Corte estimó además que la expresión sistemático debía entenderse, en caso de duda, en forma favorable al asegurado y que el artículo 73 del Código de Comercio expresa que tratándose de contratos redactados en formularios impresos o preparados por una de las partes, se interpretarán en caso de

duda, en el sentido más favorable al otro contratante, es decir en este caso a favor del asegurado.

La Corte agregaba que el Código de Comercio al someter a un régimen especial los contratos de seguros, lo hace estrictamente dentro de la esfera comercial en consideración a los riesgos que se contemplan y no procede que la materia sea regulada por disposiciones de otra naturaleza.

En el recurso de casación interpuesto por la demandada se critica la conclusión de la Corte de Apelaciones que estimó como regular el vuelo en atención a los antecedentes del proceso donde se había acreditado a Aéreo Servicios, S. de R. L. como una empresa autorizada para prestar un servicio aéreo no regular. Partiendo de esta base el vuelo, según la compañía aseguradora, no era regular ya que la serie sistemática de vuelos, a que se refiere el artículo 77, letra b), de la Ley de Aeronáutica, sólo pueden ser realizados por empresas provistas de certificados de explotación. En cambio Aéreo Servicios, S. de R. L. sólo contaba con autorización de las autoridades aeronáuticas, lo cual confirmaba según el demandado que la empresa sólo estaba autorizada para prestar servicios no regulares.

Se rechaza asimismo la interpretación que hace la Corte de la palabra sistemática por estimarse que la serie sistemática de vuelos es un concepto propio del derecho aéreo y no del mercantil y además, de acuerdo al artículo 162 de la Ley de Aeronáutica, en materia de contrato de transporte, sólo en lo no previsto por la ley y sus reglamentos se recurre a lo prescrito por el Código de Comercio. Se agrega además, que es absurdo sostener una interpretación de la palabra sistemática en conformidad al artículo 644 de la legislación mercantil, ya que ello significaría calificar como sistemáticos y por tanto regulares todos los vuelos de una empresa aérea no regular.

Frente a la aplicación por la Corte del artículo 730 del Código de Comercio, que en caso de duda permite, en los contratos de adhesión, optar por la interpretación más favorable para el asegurado, la defensa señaló que no hay duda sobre la interpretación de las cláusulas del contrato, sino en saber si la serie de vuelos realizados por la compañía aérea era o no sistemática, de acuerdo a los términos del artículo 77 de la Ley. De tal manera que la Corte había aplicado erróneamente el artículo 730 del Código de Comercio, ya que sólo había duda en la primera interpretación de la ley, pero no en las cláusulas de la póliza.

El recurso de casación interpuesto ante la Corte Suprema fue rechazado y confirmada la sentencia de la Corte de Apelaciones que condenaba a la compañía aseguradora al pago de cien mil lempiras a los herederos del señor Bendeck. Los interesantes puntos debatidos en el juicio no aparecen totalmente dilucidados por la sentencia que rechazó el recurso de casación, porque éste incidió más bien en aspectos formales.

Del fallo relatado, el más importante punto discutido fue indudablemente si el vuelo mencionado era o no de carácter regular. El problema es de la más alta trascendencia, no sólo desde el punto de vista práctico sino también desde el punto de vista doctrinario. Desde un ángulo pragmático la distinción tiene relevancia por el diferente régimen jurídico a que están sujetos los vuelos regulares de los no regulares y arranca principalmente de los principios contenidos en la propia Convención de Chicago de 1944. Se puede afirmar con propiedad que ambas clases de transporte, el regular y el no regular, para usar la terminología comúnmente aceptada, generan problemas propios de orden político, económico, comerciales y jurídicos que aconsejan hacer la distinción. Por otra parte, desde el punto de vista doctrinario existe también interés en la definición de ambas clases de transporte ya que ni la Convención de Chicago ni la legislación comparada han dado normas que resuelvan definitivamente el problema. Pese al esfuerzo de los organismos internacionales y de los tratadistas, el asunto se mantiene aún dentro de las fronteras de la polémica. No es de extrañar, por tanto, que en el caso en mención, el tribunal de primera instancia haya expresado una opinión que fue expresamente rechazada en segunda instancia.

A nuestro juicio la decisión de la Corte de Apelaciones no sólo parece más justa sino también parece más de acuerdo con lo que la Ley de Aeronáutica entiende por vuelo regular en el artículo 77, letra b), párrafo 2o.⁹⁴ En efecto, esta disposición tiene como exigencia mínima, para entender que se trata de un vuelo regular, que exista cierta regularidad o frecuencia para que estos vuelos

⁹⁴ Artículo 77. "El servicio aéreo interno de transporte regular es una serie de vuelos que reúnen las características siguientes: a) se realizan en aeronaves para el transporte de pasajeros, correo o cosas por remuneración, de manera tal que el público tiene accesibilidad permanente al mismo; b) se lleva a cabo con objeto de servir el tráfico entre dos o más puntos que son siempre los mismos, ya sea: I. ajustándose a un horario público, o bien, II. mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que pueda reconocerse como sistemática.

puedan conformar una serie que pueda reconocerse como sistemática.

La extensión y el objeto de este trabajo no permiten extenderse en mayores consideraciones sobre el fallo. Debe, sin embargo, dejarse constancia que no se concuerda con la tesis de la parte demandada, en orden a que los certificados de explotación se refieren a los servicios regulares y en cambio las autorizaciones corresponden a los vuelos no regulares. No se desprende así del artículo 87 ni es tampoco este el criterio que ha aplicado en la práctica la Dirección de Aeronáutica. Por otra parte, es necesario también hacer presente que es discutible la apreciación hecha por la Corte sobre los certificados extendidos para apreciar la frecuencia y sistematicidad de los vuelos.

7. ESTUDIO CRÍTICO SOBRE LA LEGISLACIÓN VIGENTE

El análisis de las disposiciones vigentes en materia de responsabilidad, existentes en la Ley de Aeronáutica Civil, arroja un saldo que es indudablemente positivo. Aunque se trata de una ley que rige desde el año 1957 hay muchos aspectos favorables.

En primer término hay que destacar que se concuerda con el establecimiento como norma general, tanto en materia contractual como extracontractual, de un sistema de responsabilidad de carácter objetivo y limitado. De esta manera la legislación aérea hondureña recoge las tendencias modernas de la legislación comparada en materia de responsabilidad, en las cuales se hace recaer la responsabilidad en la persona o entidad que origina el riesgo y en forma independiente de que haya o no existido culpa. Además de ello, por ser la aviación una actividad de tanta complejidad técnica y dependiente de tantos factores sería inadecuado exigir de los particulares perjudicados probar la culpa de un tripulante, objetar las condiciones de aeronavegabilidad de una aeronave, acreditar la existencia de condiciones meteorológicas que revistan peligro o poder probar la culpabilidad de los órganos de control y ayudas a la navegación aérea. Por otra parte, se coincide igualmente en que la reparación de los daños debe ser de naturaleza limitada, con el objeto de impulsar el normal desarrollo de la actividad aérea y de evitar la quiebra de las empresas. Se puede argumentar que no es justo limitar la responsabilidad en circunstancias que, de acuerdo a la legislación común, toda indemnización de perjuicios debe

HONDURAS: LA RESPONSABILIDAD EMANADA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO.

Causa de la responsabilidad	Periodo por el cual se responde	Sistema de responsabilidad y monto hasta el cual se responde	Causales de exención responsabilidad del porteador	Caducidad y prescripción
Muerte y lesiones del pasajero. Se comprenden las lesiones corporales, orgánicas o funcionales, y las de orden mental. Artículo 220.	Desde el momento en que el pasajero embarca de la aeronave hasta que desembarca de ella. Se incluye cualquier aeropuerto o lugar de aterrizaje forzoso o accidental. Artículo 220.	Objetivo y limitado. Artículo 220. Situaciones según la causa del accidente: a) Norma general comprendiendo el caso fortuito y fuerza mayor. – muerte: 20,000 lempiras lesiones; – total permanente 25,000 lempiras – parcial permanente hasta 15,000 lempiras. – temporal hasta 8,000 lempiras – demás lesiones hasta 5,000 lempiras. b) Si hay culpa del porteador y sus empleados, las sumas anteriores se aumentan en un 50%. Artículo 223.	a) Si los daños han sido provocados intencionalmente por el pasajero; b) Si los daños se deben a hechos ilícitos de un tercero. c) Si hay notoria imprudencia del pasajero o infracción de éste a los reglamentos de seguridad al subir o bajar de la aeronave. Artículo 230.	Caducidad: 1 año desde la fecha del hecho que dio origen a la reclamación. Artículo 233. Prescripción: 2 años desde la fecha que dio origen a los daños o desde la fecha en que comenzó el transporte durante el cual se realizó el hecho. Artículo 262. Nota: si hay fraude del porteador no hay plazo de caducidad. Artículo 266.
Retraso del pasajero	Desde el momento en que debió haber comenzado el vuelo de acuerdo al contrato hasta el momento en que termina el viaje. Artículo 234.	Objetivo y limitado: Monto: hasta el doble del valor del precio del pasaje. Artículos 234 y 235.	Si el retraso o la desviación de la ruta se deben a razones fundadas en la protección de la vida humana, o motivos de seguridad o a condiciones meteorológicas adversas. Artículo 234.	Caducidad: 30 días desde la fecha en que ocurrió el retraso. Artículo 236. Prescripción: Dos años contados como indica el artículo 262. Igualmente se aplica el artículo 266.

ser total, como lo expresan los artículos 1 365 y 1 366 del Código Civil, que señalan que debe responderse por todos los perjuicios previstos o previsibles y no sólo por el daño emergente sino también por el lucro cesante.⁹⁵ Sin embargo, frente a la justicia de reparar íntegramente a un particular el perjuicio que pueda ocasionar una aeronave, se levanta una superior consideración de orden público que es la necesidad que tienen los Estados de construir el marco jurídico e institucional que permita el desarrollo y progreso de la actividad aérea que tanta trascendencia tiene desde un punto de vista económico, político y militar. Al establecerse, en cambio, un sistema de responsabilidad ilimitado se atentaría contra esta superior consideración que debe tener presente el Estado al legislar en materia aeronáutica. Al consagrarse, por el contrario, un sistema de responsabilidad limitado se permite a la persona que desempeña actividades aéreas, o al empresario aéreo, enterarse de las cantidades máximas por las cuales debe responder y de esta manera contratar los seguros correspondientes e incluir en los costos todos los gastos efectuados.

Por las razones precedentemente expuestas es indudable que el sistema de responsabilidad objetivo y limitado establecido por la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras es conveniente, ya que debe responderse a los particulares de los daños causados en todo caso y es favorable también para la actividad aérea ya que como contrapeso se ha establecido una limitación a las sumas por las cuales debe responder.

Es de toda lógica y justicia igualmente el sistema establecido por el derecho positivo hondureño de privar al porteador aéreo de la limitación de responsabilidad para el caso de que exista

⁹⁵ El Código de Comercio de Honduras, del año 1950, en el artículo 1075, en el contrato de transporte de pasaje, establece un sistema de responsabilidad objetivo e ilimitado por los daños que sufren las personas transportadas. Tratándose de pérdidas o averías del equipaje, se permite la limitación de responsabilidad en los términos que permitan los reglamentos. Si hay retraso o incumplimiento del contrato se responde sólo si hay culpa de la empresa. En la misma disposición se establece que las empresas deben responder por los gastos de estancia y traslado de los pasajeros cuando haya altos o desviaciones imprevistas, aun cuando no exista culpa del porteador. Respecto de la carga, el artículo 1 100 establece, asimismo, un sistema de responsabilidad objetivo e ilimitado, tanto por pérdidas, averías o retrasos; pero se permite al porteador eximirse de responsabilidad si prueba vicio propio de la cosa, caso fortuito o que los daños o perjuicios provinieron de hechos o instrucciones del cargador o del destinatario. Confirma que el sistema es de carácter ilimitado (esto es, que se responde por el valor total de las cosas transportadas) lo prescrito por el artículo 1 102, que prohíbe las limitaciones de responsabilidad, salvo el caso de que se trata de transporte a tarifas reducidas.

HONDURAS: RESPONSABILIDAD EMANADA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Causa de la responsabilidad	Periodo por el cual se responde	Sistema de responsabilidad y monto hasta el cual se responde	Causales de exención de responsabilidad del porteador	Caducidad y prescripción
Equipaje de mano: pérdida, destrucción, avería o retraso.	Desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave hasta el momento en que desembarca de la misma y aun cuando la aeronave esté estacionada en cualquier aeropuerto u otro lugar de aterrizaje, incluso el lugar de un aterrizaje forzoso o accidental. Artículo 238.	Sistema subjetivo y limitado. El pasajero debe probar que el daño se debió a culpa del porteador o de sus empleados. Artículo 241. Monto: hasta 600 lempiras. Artículo 240.	No hay especiales	Caducidad: — avería de equipaje 8 días desde la recepción. — avería de la carga. 7 días desde la recepción. — pérdida o retraso del equipaje o de la carga: 30 días desde la fecha en que debieron los efectos, ponerse a disposición del pasajero, consignatario o de quien tuviera derecho a que se le hiciera la entrega. Artículos 243 y 244. Prescripción:
Equipaje facturado o carga	Desde el momento en que el porteador reciba la carga o el equipaje facturado hasta el momento de su entrega al consignatario. Artículo 237. Se aplica igualmente el Artículo 239.	Objetiva y limitada: Monto: hasta una suma máxima de 32 lempiras por kilo de peso bruto. Artículos 237 y 240. Se pierde el beneficio de la limitación si no se expedien el talón de equipaje o la carta de porte aéreo o si estos documen-	Si los daños se deben a vicios propios de la cosa, a hechos ilícitos de un tercero o a hechos intencionales del cargador. Artículo 241.	2 años contados a partir de la fecha en que ocurrió el evento que dio origen a los daños o en su defecto desde que comenzó el transporte en el que se realizó el mencionado hecho. Artículo 262.

mentes que marca la
ley.
Artículos 171 y 150.

HONDURAS: RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS A LA PERSONA O PROPIEDAD DE TERCEROS EN LA SUPERFICIE

(Responsabilidad extracontractual)

Personas responsables	Sistema de responsabilidad y montos	Causales eximentes de responsabilidad	Caducidad y prescripción
El operador de cualquiera aeronave civil y se entiende por tal: — La empresa de transporte aéreo — El porteador en los términos de los artículos 157 y 158 — La persona a cuyo favor se extendió autorización cuando se trata de servicios aéreos privados por remuneración. — El propietario de la aeronave cuando se trate de aeronaves de servicio privado destinados a usos particulares del propietario y sin remuneración. Artículo 246. — El que sin tener la disposición de la aeronave la usa sin el consentimiento del operador. Artículo 248.	Objetivo y limitado: Monto: Primer: se aplican los montos máximos de responsabilidad que para el caso de lesiones o muerte de personas establece el artículo 221. Segundo: si hay culpa del operador o de sus empleados se aumentan los montos en 50%. Artículo 223. Tercero: en ningún caso se pueden exceder por accidente y aeronave los montos que en relación al paso de éstas señala el artículo 251. Si hay acción u omisión deliberada del operador o de sus dependientes no hay beneficio de limitación de responsabilidad. Artículo 256.	a) Si la persona que sufrió los daños los ha causado o contribuido a causarlos. Artículo 250. b) Si los daños son consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles o si se le ha privado del uso de la aeronave por acto de autoridad pública. Artículo 249. c) Si hay uso ilegítimo y se han tomado las medidas adecuadas para evitarlo. Artículo 248. d) No hay responsabilidad si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o se deben al mero paso de una aeronave en conformidad con las normas de tránsito aéreo. Artículo 245.	Caducidad: No hay plazo en la ley. Prescripción: 2 años contados a partir de la fecha en que ocurrió el evento que dio origen a los daños. En su defecto desde que comenzó el transporte en el que se realizó el mencionado hecho. Artículo 262.

dolo de parte de la empresa o de sus dependientes. En circunstancias como las expresadas se justifica plenamente que a las víctimas se le reparen total y plenamente los perjuicios sufridos.

Constituyen una novedad las disposiciones de la ley que establecen en los artículos 223 y 255, para la responsabilidad contractual y extracontractual respectivamente, un sistema de responsabilidad agravada para el caso de que haya culpa de la empresa o de sus dependientes. Es decir, el porteador no responde en los mismos términos si el accidente se debe a caso fortuito o a su culpa, ya que en este último evento existirá un recargo del 50% sobre los valores indicados en el artículo 221. No se encuentra esta distinción en la Convención de Varsovia, ni en el Protocolo de La Haya, ni el de Guatemala. Sobre el particular no se encuentra una explicación en la exposición de motivos que precede a la Ley de Aeronáutica Civil y las ventajas e inconvenientes del sistema son discutibles. Como argumento a favor puede señalarse que el principio de agravar la responsabilidad, si hay culpa de la empresa o de sus dependientes, puede contribuir a fomentar la seguridad aérea que es uno de los pilares en que descansa la aviación civil y comercial. Sin embargo, se ha observado que la agravación de la responsabilidad por culpa complica el sistema e influye como un factor que eleva los costos del transporte. Debe agregarse también que contra este sistema mixto se ha expresado que, al abandonarse la teoría clásica de la responsabilidad, se deja de fundamentar ésta en la imputabilidad: presencia de culpa para radicar el fundamento de la responsabilidad en la noción del riesgo creado. De tal manera que se responde haya culpa o no; y parece una inconsistencia agravar la responsabilidad si hay culpa de la empresa en circunstancias que para imponer la reparación de los daños no se tuvo en cuenta este factor.

Otro punto que interesa destacar es el periodo por el cual debe responder el porteador aéreo en el transporte de pasajeros. Debe recordarse que la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras coincide con el artículo V del Protocolo de Guatemala, al determinar que debe responderse cuando las lesiones o la muerte del pasajero se produzcan estando el pasajero a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque. La diferencia consiste en que la Ley citada también hace responsable al porteador si se trata de daños que sean el resultado directo de un hecho ocurrido durante el período de embarque o desembarque. Igualmente se estima positiva esta disposición ya que es justo que la empresa

responda de los perjuicios que sean consecuencia directa de un hecho ocurrido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque. En este sentido la ley superaría las normas de Protocolo.

En lo que respecta a los límites de responsabilidad, en el transporte interno, por muerte o lesiones del pasajero, la ley es mucho más clara que las convenciones internacionales ya que especifica que las lesiones pueden ser corporales o mentales, distinguiendo a su vez, al referirse a las primeras, entre las de naturaleza orgánica y funcional. Incluso se hace una nueva subdistinción según se genere una incapacidad total o parcial, permanente o temporal. Desde este punto de vista la ley es muy específica y resguarda en debida forma los intereses de los usuarios, pero es indudable que en materia de límites de responsabilidad es necesario alzar los existentes ya que el perjuicio experimentado por la familia de la víctima de un accidente mortal sobrepasa los límites máximos establecidos por la ley, en atención especialmente a los factores inflacionarios que han intervenido en la economía desde el año 1957, que es el año de la vigencia de estos preceptos. Por las mismas razones es aconsejable alzar los límites de indemnizaciones en el caso de las lesiones. Una modificación en los términos planteados no ocasionará un trastorno en las economías de las empresas, ni en los costos de los pasajes ya que el valor de los seguros de esta especie no es excesivo y lo que se trataría de corregir sería el perjuicio experimentado por los herederos de la víctima a través del tiempo.

En lo atinente al límite de responsabilidad por el equipaje confiado al porteador aéreo, la ley establece en materia de transporte interno una suma máxima de 32.00 lempiras por kilo de peso bruto que equivale a 16 dólares, suma similar a la establecida en la convención de Varsovia de 1929.

Ahora, tratándose del equipaje confiado al viajero, la indemnización de acuerdo a la ley es equivalente a USA \$300 dólares, cantidad que se acerca bastante a los USA \$336 que aproximadamente establece la Convención de Varsovia, pero está distante de los USA \$1,000 que establece el Protocolo de Guatemala.

La exposición de motivos de la Ley de Aeronáutica Civil origina una confusión al explicar los principios que se tuvieron para determinar la responsabilidad del porteador por el equipaje confiado al pasajero y por el equipaje o la carga entregada al cuidado del porteador. En efecto, parece dar a entender que se hubiere establecido un sistema único para ambos casos, en circunstancias que

para el equipaje y la carga entregados a la empresa conserva el sistema de responsabilidad objetiva e innova sustancialmente al regular la responsabilidad por daños, avería o destrucción del equipaje confiado al pasajero, ya que en el artículo 241, inciso segundo establece un sistema de orden subjetivo. Es así como se expresa que sólo existirá responsabilidad del porteador si el pasajero prueba que el daño se debió a culpa del porteador o de sus empleados. No se concuerda en este punto con lo determinado por la ley y se concuerda, en cambio, con la solución dada por el Protocolo de Guatemala en este punto, cuyas normas responden a un sistema objetivo en que sólo se permite al porteador eximirse de responsabilidad si el daño se debe exclusivamente a la naturaleza o vicio propio del equipaje.

En materia de responsabilidad extracontractual merece también comentarios la situación existente, ya que se ha optado por un sistema muy complejo. La Convención de Roma de 1952 se limitaba a señalar un máximo de responsabilidad por cada accidente aéreo que se basaba en el peso de las aeronaves. El juez, al determinar la indemnización podía con libertad determinar la suma que estimaba conveniente para indemnizar por la muerte o lesiones de una persona o por los daños que sufrieran sus bienes. La ley ha establecido un sistema similar frente al problema, pero no deja a los tribunales la libertad de acción que les permite la Convención. Es así como dentro de esos límites, en el caso de muerte o lesiones, aplica los límites de responsabilidad que se habían ya señalado en materia contractual. Tratándose pues de daños a las propiedades de terceros hay coincidencia entre el sistema establecido por ambos textos legales. En cambio, si hay lesiones o muerte de una persona las normas tienen diferencias ya que la ley además aplica los límites que, como ya se ha expresado, se establecen en el campo contractual. La innovación de la ley no parece reprochable, pues es lógico y justo que al existir daños similares se determinen indemnizaciones igualmente semejantes. Debe también advertirse que para el legislador el fundamento de la responsabilidad objetiva del operador aéreo no radica en la independencia del tercero frente a él, sino en el hecho de que el Estado, para velar por la seguridad de las personas y de los terceros en la superficie, impone como condición para usar el espacio aéreo que el operador quede sujeto a la condición de indemnizar los daños que produzca.

A la fecha de publicación de la ley, en el año 1957, no se había presentado en toda su magnitud el problema causado por las mo-

dernas aeronaves al romper la barrera del sonido. El llamado boom sónico o estampido sónico ha sido causa de daños producidos a terceros en la superficie. La materia no está expresamente regulada por el Código; sin embargo, el artículo 245 en su inciso segundo, establece que no habrá lugar a pedir indemnización de perjuicios si los daños se deben al mero paso de la aeronave a través del espacio aéreo en conformidad con las disposiciones reglamentarias vigentes. Esta regulación parece insuficiente y se hace necesario legislar en forma más completa sobre el asunto.

Finalmente debe dejarse constancia que se ha analizado con mayor extensión la legislación de Honduras, porque es la que en forma más conveniente ha recogido las disposiciones del anteproyecto de Código Aeronáutico que OACI elaborara para Centroamérica y porque las observaciones que a ella se hagan son en alguna manera válidos para los otros textos legales inspirados en ese mismo proyecto. Por otra parte, los casos de jurisprudencia que se han citado son también de interés general.