

Capítulo cuarto

La responsabilidad civil en la legislación aérea de El Salvador 150

1. Normas fundamentales	150
2. Panorama general sobre el estudio de la responsabilidad civil aeronáutica en la legislación de El Salvador	151
3. La responsabilidad contractual en la legislación aérea de El Salvador	153
4. La responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie	167
5. La responsabilidad civil de los servicios de la infraestructura	174

CAPÍTULO CUARTO

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE EL SALVADOR

1. NORMAS FUNDAMENTALES

Legislación básica y estado de ratificación de los convenios internacionales

La legislación aeronáutica actualmente en vigencia en El Salvador está constituida fundamentalmente por el Decreto número 2011, de 22 de diciembre de 1955. La fuente principal de inspiración de esta ley, al igual que en el caso de Costa Rica, Honduras y Nicaragua, es el anteproyecto de Código Aeronáutico para Centroamérica que elaborara la Organización de Aviación Civil Internacional y, naturalmente, las normas que rigen en el campo de la responsabilidad civil aeronáutica tienen bastante semejanza con la legislación de los países nombrados.⁴⁷

Las disposiciones sobre responsabilidad civil se encuentran contempladas en el título II, capítulo V, artículos 254 a 321. El orden en que se encuentran tratados los diversos puntos guarda gran similitud con la ley de Honduras. Las secciones correspondientes son las siguientes:

Sección I. De los daños a pasajeros.

Sección II. De los daños al equipaje facturado y a la carga.

Sección III. De los daños a terceros.

Sección IV. Disposiciones comunes.

Complementan las normas del capítulo citado, otras disposiciones contenidas en el título II, capítulo I, que legisla sobre el con-

⁴⁷ El decreto número 2011 fue publicado en el *Diario Oficial* número 237, de 23 de diciembre de 1955. Debe agregarse que este decreto en materia de responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie, guarda gran similitud con la Convención de Roma de 1952.

trato de transporte aéreo; y el capítulo III del mismo título sobre la compraventa y el arrendamiento de aeronaves. De estas disposiciones hay que destacar el artículo 195 que, en lo referente al transporte aéreo interno, hace aplicables en primer término las normas de la ley o en su defecto las disposiciones del Código de Comercio relativas al transporte terrestre y las leyes especiales que existan al respecto. En lo atinente al transporte internacional, el artículo 197, indica que a falta de tratados, convenios o acuerdos internacionales, rigen los principios establecidos en la ley.

Cuando la legislación aérea no contiene normas que permitan resolver un problema puede recurrirse a las disposiciones de la legislación común. Sobre el particular debe tenerse presente que el Código Civil de El Salvador del año 1860, en el libro IV relativo a las obligaciones, título XXVI, capítulo X, artículos 1801 a 1809, regula el arrendamiento de transportes. En el título XXXV, artículos 2065 a 2085, se regula la responsabilidad que emana de delitos y cuasidelitos civiles.

Por su parte el Código de Comercio del año 1904 en el libro II, de los Contratos y Obligaciones Mercantiles, título III, del Contrato Mercantil de Transporte Terrestre, artículos 91 a 121, contiene normas que igualmente pueden aplicarse en forma complementaria.

En lo que respecta a los acuerdos internacionales sobre responsabilidad civil aeronáutica, El Salvador ratificó el Protocolo de La Haya el 17 de septiembre de 1956, lo cual significó además poner en vigencia la Convención de Varsovia de 1929; y suscribió el Protocolo de Guatemala de 1971 sin que lo haya ratificado.

2. PANORAMA GENERAL SOBRE EL ESTUDIO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL AERONÁUTICA EN LA LEGISLACIÓN DE EL SALVADOR

La Ley de Aeronáutica Civil regula la responsabilidad que tiene su causa en los daños producidos por las aeronaves que se encuentran en vuelo. Si la aeronave se encuentra en tierra, según el artículo 321, los daños deben ser regulados por el derecho común.⁴⁸ Para estos efectos se entiende que una aeronave se encuen-

⁴⁸ El Código Civil de El Salvador establece un sistema de responsabilidad de carácter subjetivo porque se fundamenta en la culpa del autor.

tra en vuelo "desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. Si se trata de una aeronave más ligera que el aire la expresión en vuelo se aplica al periodo comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquel en que queda amarrada nuevamente a ésta." Esta definición que se encuentra contenida en el artículo 284 no hace sino repetir lo dispuesto en el artículo 1º de la Convención de Roma de 1952. Quedan excluidos de las disposiciones de la ley los daños causados por las aeronaves de Estado por expresa disposición del artículo 316.

Otro tipo de daños que escapan a la regulación de la legislación aérea salvadoreña son los que se encuentran regulados por la legislación laboral, según el artículo 315. De tal manera que si una aeronave civil en vuelo causa daño a un trabajador de su misma compañía, por razones de trabajo, la indemnización de perjuicios correspondiente se determinará de acuerdo a lo prescrito en la legislación del trabajo. La disposición en realidad es más amplia ya que comprende todo caso en que la regulación de los perjuicios a terceros en la superficie haya sido regulada por un contrato. De tal manera que si un empleado de una compañía aérea es lesionado o muerto como consecuencia del movimiento de una aeronave, la responsabilidad se regirá igualmente por el derecho laboral.

Otra distinción que es necesario tener presente es la existente entre transporte aéreo interno e internacional. Sobre el particular el artículo 317, que se encuentra ubicado entre las normas comunes, determina la responsabilidad civil de las empresas aéreas nacionales y extranjeras. El transporte aéreo internacional, debe regirse en primer término por las convenciones internacionales que se hayan suscrito al respecto y, a falta de éstas, por la Ley de Aeronáutica Civil y las demás leyes aplicables, cuando el accidente y los daños o perjuicios hayan ocurrido en territorio salvadoreño. *A contrario sensu* se desprende que si una aeronave salvadoreña tiene un accidente fuera de esa República, a falta de convenciones internacionales, se aplicará la ley del país en que se produjo el accidente o los daños. Se hace pues una aplicación preminente de la ley del lugar al no existir normas que regulen internacionalmente el problema. En lo que toca al transporte interno, rige naturalmente la legislación salvadoreña con plenitud.

Una vez determinado que las normas aplicables a la situación son aquéllas contenidas en la Ley de Aeronáutica Civil, correspon-

de distinguir entre la responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo, o responsabilidad contractual; y la responsabilidad que emana de los daños causados a terceros en la superficie, que es de orden extracontractual.

Dentro de la responsabilidad contractual la ley se ocupa de los daños producidos por muerte, lesión o retraso del pasajero; y de los daños producidos por pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano, del equipaje facturado o de la carga.

En materia de daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie, las normas correspondientes se aplican cada vez que tales daños provengan de una aeronave en vuelo, o de una persona o cosa caída de la misma. Particular mención debe hacerse del abordaje de aeronaves, que el artículo 290 llama colisión, el cual se encuentra insuficientemente regulado en la legislación salvadoreña.

3. LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE EL SALVADOR

A. PERSONAS RESPONSABLES. DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO Y FLETAMIENTO

El responsable de cualquier tipo de daños producidos a los pasajeros, al equipaje de mano, al equipaje facturado o a la carga, es el porteador aéreo. Debe entenderse por tal, de acuerdo a los términos del artículo 189, "toda persona natural o jurídica que realiza un transporte aéreo por remuneración." Para ser porteador no se necesita ser propietario de la aeronave. Basta para ello cualquier título que le permita hacer uso de ella.⁴⁹

La determinación de la persona del porteador no ofrece ordinariamente mayores dificultades cuando se contrata con una empresa y esta misma realiza el transporte convenido. Sin embargo, suele suceder que el contrato de transporte se convenga con una empresa y que efectivamente se realice por otra. Tal sería el caso de las agencias de viaje o de las compañías aéreas que venden boletos en tramos o rutas que son servidas por otras empresas. Lo

⁴⁹ El artículo 188 da un concepto de empresa de transporte aéreo y entiende por tal "toda persona natural o jurídica que, con carácter habitual, realiza transportes por aire por remuneración o está constituida para estos fines".

que generalmente sucede es que las agencias de viaje o las compañías señaladas tienen en esos casos el papel de mandatarios de la empresa que efectivamente cumple el servicio pactado. Es por tanto, la empresa que reviste la calidad de mandante, o empresa que efectivamente realiza el transporte, la que tiene la calidad de porteador.

Reviste mayor complejidad la determinación de la responsabilidad en los transportes combinados y sucesivos. Al tenor de la Convención de Varsovia el transporte combinado es el que en parte se efectúa por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte. No lo entiende así la legislación de El Salvador donde se encuentra una confusión. En efecto, el artículo 198 que tiene como epígrafe "Transporte combinado", define en realidad al transporte sucesivo que es el que varios portejadores aéreos realizan sucesivamente. En dicha disposición se expresa: "Se considera que constituye un solo transporte el que varios portejadores ejecutan sucesivamente, por vía aérea, cuando las partes lo hayan tratado como operación única." El hecho de que tal tipo de transporte deba considerarse como una operación única tiene trascendencia ya que permite al perjudicado accionar contra la empresa con la cual celebró el contrato de transporte, aun cuando los hechos que produjeron el daño se hayan producido por culpa o causa de otra compañía. Es así que el artículo 269 establece que el porteador en el caso de los transportes sucesivos y combinados, debe hacerse responsable por los portejadores siguientes. La disposición agrega que este porteador queda sujeto a las prescripciones de la Ley de Aeronáutica y se le considerará como parte en el contrato de transporte.

Por otra parte, la ley define en el artículo 192 lo que debe entenderse por último porteador, y entiende por tal el que realice la última etapa del transporte convenido y si el transporte termina antes, otorga tal calidad a la empresa que realizó el último tramo. La determinación del último porteador tiene importancia porque hay una serie de responsabilidades que en último término recaen sobre éste. Correspondrá al último porteador, por ejemplo, responder ante el consignatario de la carga.

Al regular los daños causados al equipaje facturado y a la carga la ley contiene algunas disposiciones de gran interés relativas a los transportes combinados, sucesivos y accesorios.

Sobre los transportes accesorios, el artículo 275 señala que el transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo

o fluvial realizado fuera del aeródromo. Sin embargo, si tales transportes se efectúan para poder cumplir el contrato de transporte aéreo, durante la carga, entrega a trasbordo de equipajes o mercancías se presume ocurrido el daño durante el transporte aéreo, salvo prueba en contrario. Si se prueba que el daño se produjo en otro tipo de transporte que no sea el aéreo y ese transporte fue realizado fuera del aeródromo la responsabilidad del porteador, queda regida por las normas del derecho común.

El transporte accesorio realizado por la compañía dentro del aeródromo para llevar la carga de la terminal del aeropuerto a la aeronave es considerado, en cambio, como parte del transporte aéreo mismo. Este traslado es en realidad una prolongación de las operaciones de embarque y desembarque, y por tanto debe considerarse parte del transporte aéreo.⁵⁰ Hubiera sido preferible, sin embargo, que esta disposición estuviera entre las disposiciones comunes al contrato de transporte de pasajeros.

En el transporte sucesivo, que la ley llama equivocadamente transporte combinado, el artículo 276 establece una responsabilidad solidaria entre el primer porteador y aquél que realizó el transporte durante el cual se originó el hecho que dio origen a la responsabilidad. Esta solidaridad se establece a favor del pasajero y del remitente de la carga. Además se establece una responsabilidad solidaria entre el último porteador y el porteador que realizó el transporte durante el cual se produjo el hecho dañoso. De esta manera se protege adecuadamente a los usuarios. El precepto añade que se presume que la pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje o de la carga se han producido durante el transporte realizado por el último porteador. Si éste no prueba lo contrario, deberá en definitiva soportar la indemnización de los perjuicios.

En general, la existencia de disposiciones de este género es positiva y hace aconsejable su inclusión en otras legislaciones que nada dicen sobre el particular.

Párrafo aparte merece la determinación de la persona del porteador en los contratos de arrendamiento y fletamiento. En lo que respecta al contrato de arrendamiento, la ley se ha limitado a reglamentarlo, pero no ha dado normas en materia de responsabilidad. La determinación de la persona responsable debe hacerse, por tanto, de acuerdo a las normas contenidas en el contrato de

⁵⁰ Enrique Mapelli denomina transporte auxiliar al que se desarrolla por la compañía aérea dentro del aeropuerto y complementario al que se realiza entre la ciudad y el aeropuerto, *op. cit., supra*, nota 10, p. 277.

transporte aéreo, el cual señala qué debe entenderse por porteador. Como en el arrendamiento de aeronaves, la calidad de explotador de la aeronave, la tiene el arrendatario, será éste el que deba responder como porteador. A esta razón se suma el hecho de que el arrendatario tiene bajo su dirección tanto a la tripulación como a la aeronave misma y además es el arrendatario de la aeronave el que celebra el contrato de transporte con el usuario.

En el contrato de fletamiento, en cambio, se advierte la preocupación del legislador por determinar la persona del porteador. El artículo 202 deja en libertad a las partes para designar cual de ellas debe considerarse como porteador. A falta de designación de las partes entiende que es porteador de la aeronave fletada la persona que aparezca como operador de la aeronave. De acuerdo a esta disposición y a lo señalado en el artículo 191, inciso segundo, es el fletante el que reúne la doble calidad de porteador y operador. Para estos efectos no tiene importancia que el nombre del fletante aparezca o no en los títulos que acreditan la celebración del contrato de transporte.⁵¹

Las disposiciones anotadas son criticables por varios conceptos. En primer término no parece conveniente que, en el contrato de fletamiento, la determinación del porteador quede entregada a la voluntad de las partes, ya que lo resuelto en este contrato va a tener efectos en todos los contratos de transporte que posteriormente celebre el fletador. Por otra parte, no puede ser indiferente para el usuario ni tampoco para el legislador la determinación de la persona responsable. Para el primero porque la confianza depositada en el fletador no puede serle totalmente ajena y para el segundo porque dejar entregado a la voluntad del fletante y del fletador la determinación de la persona del porteador, puede traducirse en una falta de solvencia que impida la reparación de los daños.

Debe agregarse que el legislador ha confundido los contratos de arrendamiento y de fletamiento, ya que el inciso segundo del artículo 191 se pone en el caso de que el fletador pueda dirigir a la tripulación. Esta facultad en el contrato de fletamiento corresponde siempre al fletante.

Debe expresarse asimismo que no contribuye a dar claridad lo preceptuado por el artículo 202, en el sentido de que si no se

⁵¹ Boleto de pasaje, talón de equipaje o carta de porte aéreo. Artículos 202, 204, 207 y 211.

ha designado al porteador en el contrato de fletamiento debe entenderse por tal al operador de la aeronave. Los conceptos de porteador y operador de una aeronave es conveniente diferenciarlos, porque cubren campos de responsabilidad distintos. El concepto de porteador es más restringido porque indica la persona responsable en un contrato de transporte aéreo. El término operador, en cambio, es más amplio y señala a todos los responsables en el caso de daños a la propiedad o a la persona de terceros en la superficie.

Existen también en la ley algunas normas complementarias sobre responsabilidad en el caso de que el fletador haya celebrado a su vez un nuevo contrato de fletamiento. Extrañamente se establece una responsabilidad solidaria entre el primitivo fletante u operador, y el primer fletador. La falta de congruencia del artículo 203 se debe nuevamente a que no se encuentran claramente definidos los contratos de arrendamiento y fletamiento y en que tampoco se ha observado que la determinación de la persona responsable debe ser distinta en materia contractual que extracontractual. En todo caso se da derecho al que no tenga responsabilidad para recobrar lo indebidamente pagado.

B. LA RESPONSABILIDAD POR MUERTE O LESIONES DE LOS PASAJEROS

Periodo por el cual se responde

La determinación del periodo por el cual responde el porteador, en el caso de lesiones o muerte del pasajero, es muy similar en la legislación de México y los países de Centroamérica. La legislación aeronáutica de El Salvador no constituye tampoco una excepción a lo enunciado. En efecto, el artículo 254, inciso primero, establece que se responde por el pasajero "si el hecho que causó los daños tiene lugar durante el periodo transcurrido desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave hasta el momento en que desembarca de la misma". Se incluye asimismo cualquier aeropuerto o lugar de aterrizaje forzoso o accidental. Se comprenden igualmente según el artículo 263, los daños y perjuicios ocurridos después del periodo de transporte señalado, cuando los daños son el resultado directo de un hecho ocurrido durante tal periodo.

La diferencia que existe, con otras legislaciones inspiradas en el anteproyecto de Código Aéreo para Centroamérica, consiste en que

en ellas —como sucede en el caso de Costa Rica y Honduras— se exige que las lesiones o la muerte se hayan ocasionado con motivo o con ocasión del transporte. La legislación de El Salvador no contempla esta exigencia.

Tipos de daños a los pasajeros por los cuales debe responder el porteador y límites de responsabilidad

Al igual que en la legislación de Honduras el porteador debe responder por todo tipo de lesiones, sean éstas de carácter corporal o mental. Dentro de las lesiones de orden corporal se responde igualmente por las de orden orgánico o funcional.

El monto de la responsabilidad varía de acuerdo a la gravedad de las lesiones y a la causa del accidente.

Si el accidente se debe a caso fortuito o fuerza mayor los límites de responsabilidad, de acuerdo al artículo 256, son los siguientes:

- i. Por muerte 40,000 colones.⁵²
- ii. Por lesiones que ocasionen invalidez total permanente de todo el cuerpo, 30,000 colones.
- iii. Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente de un miembro principal, hasta 15,000 colones.
- iv. Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal e incapacidad para el trabajo habitual y especializado hasta 5,000 colones.

En los dos últimos casos señalados según prescribe el inciso final del artículo citado debe aplicarse la tabla del reglamento de indemnizaciones.

Si la causa del accidente se ha debido a culpa o dolo del transportador o de sus dependientes la responsabilidad es ilimitada. Será por tanto de competencia de los tribunales de justicia, determinar el monto efectivo de los perjuicios de acuerdo a las pruebas rendidas por las partes. En este sentido hay una diferencia importante con lo prescrito en la legislación de Honduras y Nicaragua que para el caso de culpa establecen solamente un recargo del 50% sobre los montos primitivos. La Ley de Aeronáutica de El Salvador prefiere en este sentido equiparar los casos de culpa al

⁵² Un dólar americano equivale a 2.50 colones.

de dolo y en ambos el porteador pierde el beneficio de la limitación de la responsabilidad.

Equiparar la culpa, en términos generales, al dolo no es una adecuada solución. Es más aconsejable, por último, que la equivalencia ocurra entre la culpa grave y el dolo.

La tercera situación que contempla el legislador es el caso de muerte o lesiones de un pasajero, cuando éste es transportado en forma gratuita. Al tenor del artículo 255 el porteador sólo responde si hay culpa o dolo de su parte y la determinación del monto queda entregada a lo que convengan las partes o resuelva el juez. Sobre el tema se concuerda con lo expuesto por Mapelli, en el sentido de que el sistema de responsabilidad que establezca una ley no debe modificarse por el hecho de que exista un pasaje gratuito.⁵³

Sistema de responsabilidad

La norma general en la legislación de El Salvador es el sistema de responsabilidad objetivo y limitado.

El sistema sigue siendo objetivo, pero pasa a ser ilimitado, si interviene culpa del transportador o de sus dependientes.

La norma general y la excepción precitadas se refieren al transporte oneroso, ya que si se trata de transporte gratuito, como se ha adelantado, rigen normas distintas y según el artículo 255 se responde en forma subjetiva y limitada. Es decir, el transportador sólo responde en el caso de que haya culpa grave o dolo de él o de sus dependientes y además responde sólo por el monto de los perjuicios que logren acreditarse ante el tribunal. De ello se desprende que si los perjuicios son causados en un accidente debido a fuerza mayor, caso fortuito o debido a culpa leve del transportador o de sus dependientes, no hay responsabilidad alguna para el transportador en el caso del transporte gratuito.

Este cambio de sistema no es conveniente por razones de orden público. Las mismas motivaciones que ha tenido el legislador para obligar al transportador a responder objetiva y limitadamente por los perjuicios que se causan a un pasajero que paga su pasaje existen en el caso del transporte gratuito. La gratuitad del pasaje no puede ser una razón que exima de esta responsabilidad ya que el

⁵³ Mapelli, Enrique. "Transportes aéreos gratuitos y con reducción de precio", *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, Madrid, núm. 406, septiembre de 1974.

respeto por la vida humana y el derecho a las indemnizaciones que de su pérdida provengan, deben colocarse por encima de toda otra consideración, por existir en estos casos un interés superior de la sociedad. No es argumento en contra de lo aseverado, el mayor gravamen que tengan que soportar las compañías, al tener que asegurar a los pasajeros que vuelan en forma gratuita, ya que sin afectar el carácter de este contrato pueden hacer recaer sobre los mismos pasajeros que vuelan en esas condiciones los valores correspondientes. Así lo han entendido la Convención de Varsovia de 1929 y, en líneas generales, siguen este mismo predicamento las Condiciones Generales de Transporte para Pasajeros de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, que se aprobaron con el valor de meras prácticas recomendadas en Ginebra a fines del año 1970 y comienzos del año 1971.⁵⁴

Finalmente, la ley ha establecido en el artículo 268 las causales de exención de responsabilidad del porteador, el cual no responde si el daño ha sido provocado intencionalmente por el pasajero o si hay notoria imprudencia de éste o infracciones suyas a los reglamentos de seguridad. Esta disposición es semejante a la dispuesta en el artículo 259 de la Ley de Costa Rica, con la diferencia que en esta última se omiten las infracciones reglamentarias del pasajero como causal de exención.

Seguros

Toda otra cláusula que tienda a exonerar de responsabilidad al transportador o que pretenda fijar límites inferiores a los establecidos en la ley es nula, pero esta nulidad no afecta la validez del contrato. Lo expuesto se encuentra prescrito en el artículo 258, en la sección correspondiente a los daños a los pasajeros en circunstan-

⁵⁴ La Convención de Varsovia, en el artículo 23, establece la nulidad de las cláusulas que tiendan a exonerar la responsabilidad del porteador más allá de los términos de la Convención. Por su parte, las *Condiciones Generales de Transporte* de la IATA, en lo relativo al transporte de pasajeros, señalan en el artículo 2, núm. 3, que las condiciones "son también de aplicación a los transportes gratuitos, excepto en los casos previstos en los Reglamentos del Porteador o en los contratos, pases o billetes pertinentes". Por lo expuesto, las condiciones de IATA, también aceptan que lo normal es que el transporte gratuito esté sujeto a las mismas estipulaciones que el transporte oneroso, aun cuando no se guarda tanta consecuencia como en la Convención de Varsovia, por permitirse que los reglamentos del porteador o los contratos expresen algo distinto.

cia que hubiera sido más conveniente darle el carácter de disposición común a la responsabilidad de origen contractual.

Al igual que en las demás leyes inspiradas en el anteproyecto de Código Aéreo para Centroamérica, se advierte en la legislación de El Salvador una manifiesta preocupación por el problema de los seguros. Ya en el artículo 114 al reglamentar los certificados de explotación se establece que en ellos se deberán determinar los seguros y demás garantías que las empresas deban contratar para responder por los perjuicios que se puedan ocasionar. Similar exigencia hace el artículo 113 para los certificados de explotación relativos al transporte aéreo internacional; y los artículos 154 y 158 para los servicios aéreos privados y de navegación agrícola.

El seguro para cubrir las indemnizaciones que se occasionen a los pasajeros, según el artículo 257, debe ser contratado con una institución debidamente autorizada al respecto y las responsabilidades deben ser cubiertas a satisfacción de la Dirección de Aeronáutica Civil. Este mismo organismo debe velar porque los seguros se mantengan vigentes durante el plazo de la concesión o permiso y mientras esté vigente la matrícula de la aeronave. La preocupación del legislador por garantizar el pago de las indemnizaciones correspondientes se revela una vez más al eximir al seguro del transporte de pasajeros por aire de todo tipo de impuestos, tasas o contribuciones.⁵⁵

En este campo es de interés señalar lo determinado en el artículo 260 que obliga al asegurador a responder de inmediato en caso de lesiones o muerte del pasajero, una vez que se han acreditado legalmente por las autoridades competentes. De tal manera que no será necesario que termine una causa judicial y la resolución quede ejecutoriada para que nazca la obligación de indemnizar. Si el asunto se transforma en juicio, éste deberá tramitarse en conformidad a las normas del juicio sumario ante los tribunales comunes de la república según indica el artículo 6 de las disposiciones generales y transitorias.

Las disposiciones sobre seguros que se refieren a los pasajeros, a la carga o al equipaje son fragmentarias. Llama la atención en cambio la amplitud de las normas sobre seguros que deben aplicarse en el caso de indemnización por daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie.

⁵⁵ Artículos 261 y 262.

Caducidad y prescripción

El plazo de caducidad está establecido en el artículo 264 que exige que la reclamación pertinente se haga al porteador dentro del plazo de un año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio origen a la reclamación. Este plazo es fatal aún cuando haya existido fraude del porteador. No sucede lo mismo en la legislación de Costa Rica y Honduras en que el fraude del porteador produce como consecuencia que no haya plazo de caducidad y sólo exista el plazo de prescripción.

El plazo de prescripción es, en cambio, de dos años, los cuales se cuentan “a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que causó los daños o, en su defecto, de la fecha en que comenzó el transporte durante el cual sucedió el hecho.” Esta norma se encuentra contenida en el artículo 318, ubicado en la sección cuarta, relativa a disposiciones comunes, y es de aplicación general tanto para el caso de la responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo como para aquella que provenga de los daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie.

La misma disposición, en el inciso segundo, agrega que cualquiera que fuera la causa por la que se suspende la prescripción, la acción se extingue una vez que han transcurrido tres años, a contar desde la fecha en que ocurrió el hecho que causó los daños. En realidad, existiría mayor congruencia con el inciso primero, si en el artículo se hubieran limitado a señalar el plazo, sin necesidad de indicar la fecha a partir de la cual debía contarse, ya que debería entenderse que era cualquiera de las señaladas en el inciso primero.

C. LA RESPONSABILIDAD POR RETRASO EN EL CONTRATO DE PASAJE

Periodo por el cual se responde

Para que haya responsabilidad por retraso en el transporte de pasajeros es necesario que éste se haya producido en el periodo transcurrido “desde el momento en que debió haber comenzado el viaje de acuerdo con lo previsto en el contrato de transporte, hasta el momento en que termina el viaje”. Lo que en esta forma indica el artículo 265 es similar a lo dispuesto en el artículo 262

de la Ley de Costa Rica y al artículo 234, inciso primero, de la Ley de Honduras.⁵⁶

Sistema de responsabilidad. Montos, caducidad y prescripción

En la ley de El Salvador se establece un sistema de carácter subjetivo y limitado. En efecto, el artículo 265, determina que no hay responsabilidad por retraso si existe caso fortuito o fuerza mayor y da como ejemplos de ello, las razones fundadas en la protección de la vida humana, a motivos de seguridad, a condiciones meteorológicas adversas o a órdenes emanadas de autoridad competente. De tal manera que habrá responsabilidad por retraso sólo si hay culpa del transportador o de sus dependientes.

El monto hasta el cual se responde, según el artículo 266, es hasta el doble del precio del boleto por todo el viaje que se ha previsto en el contrato.

Sobre la reclamación por retraso el artículo 267 establece que debe formularse por escrito y de no hacerse dentro del plazo de 14 días, contados desde la fecha en que ocurrió el retraso, se produce su caducidad.

El plazo de prescripción es de dos años y se cuenta de acuerdo a las normas generales que ya se han expuesto precedentemente.

D. LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS AL EQUIPAJE Y A LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS

Periodo por el cual se responde

Para determinar el periodo por el cual debe responder el porteador es necesario distinguir entre equipaje de mano por una parte y equipaje facturado y carga, por la otra.

Si se trata del equipaje de mano, el periodo por el cual se responde es más reducido y comprende "desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave, hasta que desembarca de la misma, cuando tal aeronave esté estacionada en cualquier aero-

⁵⁶ Sobre la determinación del periodo por el cual debe responderse en caso de retraso o retraso, es conveniente tener presente las consideraciones realizadas sobre el particular al analizar la legislación de Costa Rica.

puerto u otro lugar de aterrizaje, incluso el lugar de un aterrizaje forzoso o accidental". Como se advierte, el periodo durante el cual responde el porteador por el equipaje, que establece el artículo 271, es idéntico al dispuesto en el artículo 254 para responder por los daños que pueda sufrir el pasajero.

Si se trata del equipaje facturado o de la carga el periodo por el cual se responde es más amplio y se extiende desde el momento en que:

los efectos "fueron puestos bajo la custodia del porteador o de cualquiera de sus empleados en el lugar de partida, hasta el momento en que fueron recibidos en la aduana o cualquier otro establecimiento autorizado para su recepción del lugar previsto en el contrato de transporte aéreo; pero si el transporte total termina en un lugar que no sea el previsto en el contrato, el porteador responderá hasta el momento en que la carga o el equipaje facturado fueron recibidos donde lo determinan las autoridades de la aduana o de cualquier otro establecimiento autorizado para su recepción del lugar donde termine el transporte aéreo".⁵⁷

Respecto al tiempo en que se inicia el periodo de responsabilidad del porteador no hay objeciones que hacer. Merece, en cambio un mayor comentario, la duración de tal periodo y el momento en que concluye. En la Convención de Varsovia, en el artículo 18, párrafo segundo, se ha preferido señalar que la responsabilidad del porteador comprende el tiempo durante el cual las especies están bajo la custodia del transportador. En la legislación de El Salvador, sin embargo, se ha variado un tanto este criterio ya que se opta por indicar el comienzo y el fin del periodo durante el cual se supone que los efectos están bajo la custodia del porteador.

Como El Salvador es parte de la Convención de Varsovia por haber ratificado el Protocolo de La Haya, debe entenderse que el periodo señalado en el artículo 270 se refiere al transporte aéreo nacional, ya que el periodo relativo al transporte aéreo internacional se encuentra regulado por el citado artículo 18 de la Convención de Varsovia.

El transportador también puede verse obligado a responder en el transporte interno por daños ocurridos más allá del periodo señalado en los artículos 270 y 271 cuando los daños y perjuicios que hayan experimentado el equipaje de mano, el equipaje fac-

⁵⁷ Artículo 270.

turado o la carga sean el resultado directo de un hecho ocurrido durante alguno de los periodos ya señalados.⁵⁸

Sistema de responsabilidad y sus límites. Seguros

Tanto para el caso del equipaje de mano como del equipaje facturado o de la carga hay un mismo sistema. Se responde en forma subjetiva y limitada. De tal manera que el porteador responderá por la pérdida, destrucción, avería o retraso de estas especies si hay culpa de su parte o de sus dependientes.⁵⁹ Hasta aquí llegan las coincidencias y comienzan las diferencias, porque el peso o la carga de la prueba es distinta para el caso del equipaje de mano, ya que el pasajero debe probar que el daño se debió a culpa del porteador o de sus empleados. Si se trata, ahora, del equipaje facturado o de la carga, hay inversión del peso de la prueba. El pasajero, cargador o consignatario, deberá probar solamente los daños y se presumirá legalmente que la responsabilidad es del transportador. Sin embargo, según el artículo 274 inciso segundo, el porteador puede exonerarse de responsabilidad si prueba que tomó todas las medidas del caso para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.

Los límites naturalmente son distintos. En el caso del equipaje de mano se limita a una suma máxima de 750 colones. Si hay daños al equipaje facturado o la carga se responde por una suma máxima de hasta 50 colones por kilo de peso bruto.

Como se ha adelantado la ley contiene también algunas interesantes disposiciones relativas a los transportes sucesivos y combinados.⁶⁰ En la sección correspondiente nada se dice en materia de seguros, sin embargo hay que tener presente lo indicado en los artículos 115 y 133 para los servicios aéreos de transporte nacional e internacional en que se establece la facultad de las autoridades aeronáuticas de reglamentar los seguros y demás garantías que deben contratarse para poder responder en los términos que señala la ley.

⁵⁸ Artículos 273 y 274.

⁵⁹ Ver el párrafo correspondiente a las personas responsables en la legislación de El Salvador.

Caducidad y prescripción

Si el equipaje o la carga han sido recibidos sin protesta alguna por parte del pasajero o consignatario se presume que los efectos se entregaron en buen estado, a menos que estas personas al momento de la recepción hayan presentado una reserva por escrito, dirigida al porteador, en que dejen constancia de que el equipaje o la carga no han sido examinados. La presunción que establece el artículo 277 es meramente legal, ya que se permite al pasajero probar lo contrario.

Para que pueda prosperar la acción del perjudicado es necesario que presente previamente un reclamo por escrito cuyos plazos varían según la naturaleza del daño.

Si se trata de avería de cualquier tipo de equipaje debe reclamarse dentro de los tres días siguientes a la recepción o dentro de los catorce días si se trata de la carga. Para el caso de la carga, trasportada internacionalmente, se agrega que es esencial que el Contador Vista haya hecho constar el hecho en la póliza aduanal. Si se ha omitido este requisito no habrá posibilidad de que prospere la reclamación. Se ha omitido en la disposición el caso de destrucción de las especies, pero debe entenderse que hay que extenderla a ese caso por analogía.

Si hay pérdida o retraso del equipaje o de la carga, el plazo es de catorce días, los cuales se cuentan desde la fecha en que debieron haberse puesto los efectos a disposición del pasajero o consignatario, o de quien tuviera derecho a la entrega, todo ello de acuerdo a lo previsto en el contrato.

Estos plazos no corren en contra de los perjudicados si se prueba fraude del porteador.

El plazo de prescripción es el general que se aplica a todos los casos de responsabilidad contractual y extracontractual y asciende a dos años contados desde la fecha en que ocurrió el hecho que causó los daños o desde la fecha en que comenzó el transporte durante el cual sucedió el hecho.⁶¹

⁶¹ Artículos 277 a 281.

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

A. GENERALIDADES. AERONAVE EN VUELO

Al igual que las otras legislaciones que se inspiran en el anteproyecto de Código Aéreo para Centroamérica, como sucede en el caso de Costa Rica, Honduras y Nicaragua, la Ley de Aeronáutica Civil de El Salvador comienza distinguiendo entre los daños que causa una aeronave que se encuentra en vuelo de los ocasionados por una aeronave que está en tierra. Esta distinción no es nueva ya que tiene su fuente de inspiración en la Convención de Roma de 1952. La distinción tiene importancia ya que si los daños son producidos por una aeronave en tierra para la determinación de las responsabilidades consiguientes se aplica el derecho común. En cambio, si se trata de una aeronave en vuelo, los daños que se produzcan son regulados por las normas contenidas en la legislación aérea.

La definición que da el artículo 284 sobre lo que debe entenderse por una aeronave en vuelo es sustancialmente la misma a la del artículo 1 número 2 de la Convención de Roma. Si se trata de aeronaves más pesadas que el aire se entiende que están en vuelo “desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje”. En el caso de las aeronaves más ligeras que el aire estarán en vuelo desde el momento en que se desprendan de la superficie hasta el momento en que quedan nuevamente amarradas a ésta.

B. PERSONAS RESPONSABLES

El responsable por los daños que se produzcan a la persona o propiedad de terceros en la superficie es el operador de la aeronave y debe entenderse por tal, al tenor del artículo 283 “al que usa la aeronave cuando se causan los daños.” También se considera operador al que “habiendo conferido, directa o indirectamente, a otro el derecho de usar la aeronave, se ha reservado el control de su navegación.” Agrega la disposición que el uso de la aeronave puede hacerse personalmente por el operador o por medio de sus dependientes, los cuales estando en funciones obligarán al operador, con independencia o no de que se hayan ex-

tralimitado en sus atribuciones. Lo expuesto tiene igualmente como fuente la Convención de Roma de 1952.

La expresión navegación, que se ha recogido de la Convención, debe entenderse en sentido amplio de poseer el control de la dirección de la aeronave.

La ley ha contemplado también algunas situaciones especiales. Así en el artículo 286 se pone en el caso que se haya cedido el uso de la aeronave. Si la persona que actuaba como operador al momento en que se ocasionaron los daños no tenía el derecho a usarla exclusivamente por más de catorce días, responderá solidariamente con él la persona que le confirió dicho uso. En cambio, si se tenía el derecho a usarla en forma exclusiva por más de catorce días responde únicamente el operador al momento de los daños.

Existe asimismo responsabilidad solidaria entre aquel que ha causado daños haciendo uso ilegítimamente de una aeronave y el operador legítimo de la misma, cuando éste último no ha tomado las medidas adecuadas para impedir hechos de esta naturaleza. El operador, en cambio, está exento totalmente de responsabilidad si ha sido privado del control de la aeronave por fuerza mayor.

En el párrafo correspondiente a la determinación de las personas responsables en materia contractual, se examinó desde un punto de vista general la responsabilidad en los contratos de arrendamiento y fletamiento. Sobre el particular hay que recordar que en el arrendamiento para esos casos no se contemplan normas sobre responsabilidad. Sin embargo, en materia de daños causados a terceros en la superficie, el artículo 286 expresa que si el arrendatario tenía derecho al uso exclusivo de la aeronave por más de catorce días será éste el único responsable. Si no hay uso exclusivo o si éste es por un periodo de catorce días o por un plazo inferior, hay responsabilidad solidaria entre arrendador y arrendatario.

En el contrato de fletamiento la situación se encuentra resuelta en el artículo 283 que determina que la persona que conserva el control de la navegación de una aeronave se entiende que conserva igualmente la calidad de operador de la aeronave aún cuando directa o indirectamente haya cedido a otra el uso de la aeronave. Como en este tipo de contratos no hay transferencia de la calidad de operador del fletante al fletador, ya que el primero conserva el control de la aeronave y la dirección de la tripulación,

corresponde precisamente al fletante responder por los daños que se produzcan en materia extracontractual.

Otro evento en que el legislador ha cuidado determinar al responsable es en el caso de abordaje de aeronaves, que la ley llama colisión. En estos casos, sea que los daños hayan sido producidos por una o por las dos aeronaves, existe una responsabilidad solidaria frente al tercero que reclama la indemnización, sin perjuicio de que en definitiva el operador que haya debido pagar pueda accionar en contra del operador responsable del abordaje.

Finalmente, debe advertirse que la ley ha consagrado una presunción de responsabilidad que afecta al propietario de la aeronave, ya que el artículo 285 establece que la persona que figura como tal en el registro de matrícula se considera operador a menos que pruebe en juicio que es otra la que reviste tal calidad y tome las medidas apropiadas para hacerla comparecer a la causa correspondiente. En todo caso toda persona que haya tenido que responder como operador, no siéndolo en realidad, tiene derecho a accionar contra el operador responsable.⁶²

C. SISTEMA DE RESPONSABILIDAD. TIPO DE DAÑOS POR LOS CUALES SE RESPONDE. LÍMITE DE RESPONSABILIDAD

El sistema es de orden objetivo y limitado y, por tanto, el porteador responde independientemente de que haya o no culpa de su parte hasta los montos que establece la ley. Al perjudicado le basta probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa que haya caído de la misma. Probada cualquiera de estas circunstancias hay derecho a demandar indemnización de perjuicios. Todo ello en el entendido que los daños sean consecuencia directa del acontecimiento que los ha causado o con tal que no tengan su origen en el mero paso de una aeronave que haya cumplido con las disposiciones reglamentarias sobre tránsito aéreo.

El beneficio de la limitación de responsabilidad no ampara al operador si se prueba que los daños se han producido por una

⁶² La redacción del artículo 291, en este sentido, es defectuosa, ya que indica que las personas mencionadas en los artículos 285, 286 y 287 pueden oponer al operador las "excepciones" que correspondan. En realidad lo que deben hacer es "accionar" contra el operador, pero no pueden "exencionarse" frente a una demanda interpuesta contra ellas porque su responsabilidad es solidaria.

acción u omisión deliberada del operador o de sus dependientes, que se ha realizado con la intención de dañar. Es, por tanto, sólo en el caso de dolo que se pierde este beneficio. Si hay solamente culpa el tribunal deberá respetar los montos máximos que establece la ley.

No goza tampoco del beneficio de la limitación de responsabilidad el que ha usado ilícitamente una aeronave ya que deberá responder por el total de los perjuicios causados al tenor del artículo 296. Hay que recordar que el artículo 287 establecía que la persona que tenía el control de la aeronave respondía solidariamente con el que hacía uso ilegítimo de la misma si no había tomado las precauciones necesarias para impedir tal tipo de hechos. Lo expuesto obliga a preguntarse si esta responsabilidad solidaria es por el monto total de los perjuicios o sólo se responde dentro de los límites máximos que se señalan. El análisis conjunto de ambas disposiciones permite llegar a una conclusión. Se puede argumentar que la solidaridad obliga generalmente a responder en los mismos términos a los responsables. Sin embargo, el artículo 287 en su parte final, al expresar que estas personas responden "ambos y cada uno de ellos en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en esta Ley", da a entender que no puede perseguirse ilimitadamente la responsabilidad del que tiene el control legítimo de la aeronave. Por tanto su responsabilidad solidaria sería de carácter limitado. Confirma lo expuesto, lo señalado más adelante por el artículo 297 cuya redacción permite reforzar esta interpretación.⁶³

En la determinación de los límites máximos de responsabilidad la ley sigue, en el artículo 292, el conocido sistema de fijar montos en relación al peso de las aeronaves.⁶⁴ Para estos efectos, el artículo

⁶³ Artículo 297. Cuando, de acuerdo con lo previsto en los artículos 286 y 287, dos o más personas sean responsables de un daño o en el caso de un propietario inscrito que sin ser el operador sea considerado responsable en virtud de lo dispuesto en el artículo 285, las personas que sufren el daño no tendrán derecho a una indemnización total superior a la máxima que, en virtud de las disposiciones de esta ley, pudiera señalarse contra cualquiera de las personas responsables.

⁶⁴ El artículo 292 señala que la cuantía de la indemnización por los daños y perjuicios no debe exceder por aeronave y accidente de los siguientes montos:

- a) Veinticinco mil colones, para aeronaves cuyo peso no exceda de 1,000 kilogramos;
- b) Veinticinco mil colones, más veinticinco colones, por kilogramo que pase de los mil, para aeronaves que pesen más de 1,000 y no excedan de 6,000;
- c) Cien mil colones más quince colones por kilogramo que pase de los 6,000, para aeronaves que pasen de los 6,000 y no excedan de 20,000 kilogramos;
- d) Doscientos cincuenta mil colones más diez colones, por kilogramo que pase de los

293 entiende por peso, el peso máximo de despegue que para cada aeronave determina el respectivo certificado de aeronavegabilidad. Si se trata de aeronaves más ligeras que el aire, se descuenta el peso del gas ascensional.

La legislación salvadoreña, al fijar los límites en relación a cada aeronave se ha preocupado asimismo de establecer valores máximos en relación a la gravedad de las lesiones. Si se trata de muerte de una persona la indemnización será precisamente de 40,000 colones por persona fallecida; si se trata de lesiones el valor máximo por persona no puede exceder de 25,000 colones. Lo expuesto en este sentido por el artículo 294 debe entenderse limitado por la escala que se indica en relación al peso de las aeronaves. De tal manera que si el monto de las indemnizaciones es superior a lo determinado en dicha escala debe reducirse proporcionalmente el valor de cada una de ellas.

El procedimiento para hacer la reducción lo contempla el artículo 299 que distingue entre los casos en que sólo se demanda por muerte o lesiones o bien exclusivamente por daños a los bienes. En los casos anotados el procedimiento es el mismo, debe hacerse una reducción proporcional de los valores que se hayan determinado. Distinta situación se presenta si las indemnizaciones se refieren conjuntamente a muerte o lesiones y a daños en los bienes. En ese evento la mitad de la cantidad que debe distribuirse se debe destinar a cubrir las indemnizaciones por muerte o lesiones, las cuales se reducirán proporcionalmente en caso necesario. La otra mitad se destina a cubrir las indemnizaciones relativas a los bienes, la cual se hace igualmente en forma proporcional. Debe advertirse, sin embargo, que si las indemnizaciones por lesiones o muerte no han sido totalmente cubiertas con la primera de las mitades entran al prorratoe conjuntamente con las indemnizaciones relativas a los bienes en esta segunda mitad. De esta manera el legislador ha consagrado un sistema prioritario para las indemnizaciones que se refieren a las personas, adoptando una solución que es idéntica a la del artículo 14 de la Convención de Roma.

En materia de montos debe también señalarse que el artículo 289 exige que haya reducción cada vez que los daños hayan sido producidos en parte por culpa de la propia víctima o de sus de-

20,000 kilogramos, para aeronaves que pesen más de 20,000 y no excedan de 50,000 kilogramos; y

e) Quinientos mil colones, más cinco colones por kilogramo que pase de los cincuenta mil kilogramos, para aeronaves que pesen más de 20,000 kilogramos.

pendientes, cuando éstos últimos hayan actuado dentro de los límites de sus atribuciones.

D. SEGUROS

El legislador ha establecido una serie de normas en materia de seguros para garantizar el pago de las indemnizaciones por los daños que se deban a la persona o propiedad de terceros en la superficie, las cuales se encuentran contenidas en los artículos 300 y siguientes. De acuerdo a estas normas todo operador, sea nacional o extranjero, está obligado a contratar seguros para responder por este tipo de indemnizaciones, de acuerdo al peso que tenga la aeronave a su servicio. El seguro debe respetar las disposiciones de los artículos citados y ser aceptado por las autoridades salvadoreñas, por aquellas del país de matrícula de la aeronave extranjera o por las autoridades del país en que el operador extranjero tenga el domicilio o la sede principal de sus negocios. El seguro puede también ser reemplazado por otro tipo de garantías, pero siempre que estas queden afectas especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones que establece la ley.

La norma general es que el perjudicado accione directamente en contra del operador o asegurado. Sin embargo la ley permite excepcionalmente la acción directa contra el asegurador en el caso de quiebra del operador o en las situaciones previstas en el artículo 304, que prorroga la vigencia del seguro más allá de la época de su vigencia.

Si se ha demandado al operador, la ley, al igual que la Convención de Roma, impone la obligación de aumentar el valor de la garantía. El artículo 311 establece que este aumento debe ser similar al valor de la demanda que se haya entablado, para el caso de que la cuantía no exceda el límite de responsabilidad aplicable, o bien debe conservarse el valor de la garantía que exige la ley. La idea es que en todo momento exista un seguro que cubra los montos por los cuales obliga a responder la legislación salvadoreña para el supuesto que la demanda entablada sea aceptada.

Las cantidades que por concepto de seguros deba el asegurador al operador, como se ha expresado, están afectas especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones que se deban y no pueden ser embargadas por los acreedores de los operadores.

E. LA RESPONSABILIDAD EN CASO DE ABORDAJE

El artículo 290 de la ley., coincide con lo expresado en el artículo 7 de la Convención de Roma. La disposición se pone en el caso que dos o más aeronaves en vuelo entren en colisión o se perturben entre sí, causando daños o bien si dos o más aeronaves causan conjuntamente tales daños. En todas estas situaciones se establece una responsabilidad solidaria para cada uno de los operadores, los cuales deberán responder dentro de los límites que se señalan. O sea que la demanda por el total permitido puede dirigirse contra un operador, el cual tendrá que indemnizar los daños correspondientes sin perjuicio de su derecho a repetir contra el o los operadores sobre quienes en definitiva pese la responsabilidad.

F. CAUSALES DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

Aunque el sistema de responsabilidad es objetivo, la ley permite al operador eximirse de responsabilidad si los daños son el producto del mero paso de una aeronave que ha cumplido con las disposiciones vigentes sobre tránsito aéreo. Tampoco tiene responsabilidad si los daños no son una consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.

Si hay uso ilegítimo de una aeronave, la persona que tiene el control legítimo de la aeronave deberá responder solidariamente con el responsable de los daños. Sin embargo, se le permite probar que tomó todas las medidas adecuadas para evitar el uso de la aeronave. En tal evento no tendrá responsabilidad alguna.

También existe la posibilidad de eximirse de responsabilidad cuando los daños causados por una aeronave sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles, o bien si el operador ha sido privado del uso de la aeronave por fuerza mayor.

La culpa de la persona dañada tiene igualmente relevancia en materia de responsabilidad. Si se debe a exclusiva culpa de ésta no hay responsabilidad alguna para el operador. Si los daños se deben en parte a culpa de la víctima y en parte a hechos imputables al operador, el tribunal tendrá que determinar la proporción de la responsabilidad de cada cual y en base a ella fijar el monto proporcional por el cual deba responderse. Si hay culpa de los dependientes de la víctima la situación, en términos generales, es similar con la diferencia de que si los dependientes de la

victima han actuado fuera de la esfera de sus atribuciones, el operador tendrá que responder por los daños causados.⁶⁵

G. CADUCIDAD Y PRESCRIPCIÓN

La ley en el artículo 313 ha establecido un plazo de caducidad para reclamar por los daños que se han producido a los terceros en la superficie. Este plazo es de seis meses y se cuenta desde el acontecimiento que ha originado los daños. La sanción es distinta a la contemplada en otras legislaciones. En efecto si no se interpone la reclamación al operador o no se entabla demanda judicial, el perjudicado sólo tendrá derecho a ser indemnizado con el remanente que quede sin distribuir una vez satisfechas las demandas interpuestas que cumplan con los requisitos legales.

El plazo de prescripción es de dos años contados desde el hecho que causó los daños o desde que comenzó el transporte que dio origen a los daños. Se estima que el primer caso de prescripción se debe aplicar a la responsabilidad extracontractual y el último a la responsabilidad contractual.

5. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS SERVICIOS DE LA INFRAESTRUCTURA

Los servicios existentes en la infraestructura que proporcionan información al vuelo o que controlan el tránsito aéreo pueden dar datos incorrectos u órdenes impropias que produzcan un accidente. La legislación aérea de El Salvador no contempla disposiciones específicas que se refieran a la materia, ni en materia de responsabilidad ni en la parte relativa a infracciones, por lo cual la solución del problema debe buscarse recurriendo a la legislación común.

Debe advertirse, sin embargo, que en El Salvador opera la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, cuyo convenio constitutivo hace responsables civilmente al organismo por los daños que produzcan a terceros.

⁶⁵ Artículos 282, inciso segundo, 287, 288 y 289.

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
Muerte y lesiones del pasajero.	Desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave hasta que desembarca de ella.	Objetivo y limitado Artículos 254 y 256.	a) Si los daños han sido provocados intencionalmente por el pasajero.	Caducidad: 1 año desde la fecha del hecho que dio origen a la reclamación. Artículo 264.
Se comprenden las lesiones corporales, orgánicas o funcionales, y las de orden mental. Artículo 254.	Se incluye cualquier aeropuerto o lugar de aterrizaje forzoso o accidental. Artículo 254.	Situaciones según la causa del accidente: a) como norma general, comprendiendo caso fortuito y fuerza mayor. —muerte: 40,000 colones. —lesiones: invalidez total permanente de todo el cuerpo 30,000 colones. —invalidez parcial permanente de un miembro principal hasta 15,000 colones. —invalidez parcial temporal e incapacidad por el trabajo habitual o especializado hasta 5,000 colones. b) si media culpa o dolo del transportador o de sus dependientes se responde ilimitadamente. Artículo 259	b) Si hay notoria imprudencia del pasajero o infracción a los reglamentos de seguridad al subir o bajar de la aeronave. Artículo 268.	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 318.
	Se responde incluso más allá de las operaciones de desembarque, si el daño es consecuencia directa de un hecho ocurrido durante tal periodo. Artículo 263.	Nota: el fraude del porteador no altera el plazo de caducidad.		Si hay suspensión o interrupción de la prescripción cualquiera que sea su causa, pasados 3 años se extingue la acción. Artículo 318.
	La ley no expresa que la muerte o las lesiones deban ser ocasionadas con motivo o con ocasión del transporte.	c) En el transporte gratuito el porteador responde sólo si hay culpa grave o dolo. El monto se determina por las partes o el juez. Artículo 255.		
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, cuando tal aeronave esté estacionada en cualquier aeropuerto u otro lugar de aterrizaje, incluso el lugar de un aterrizaje forzoso o accidental. Artículo 271.	Subjetivo y limitado. El pasajero debe probar que el daño se debió a culpa del porteador o de sus empleados. Artículos 273 párrafo segundo y 274 párrafo segundo. Monto: hasta 750 colones Artículo 273 párrafo segundo.	No hay causales especiales.	Caducidad: —avería del equipaje de mano o facturado de: 3 días contados desde la fecha de recepción —avería de la carga: 7 días contados desde la fecha de recepción. —pérdida o retraso del equipaje de mano, facturado o la carga: 14 días contados desde la fecha en que los efectos, de acuerdo al contrato debieron haberse puesto a disposición del pasajero o del consignatario o de quien tuviere derecho. Artículos 278 y 279. No hay plazo de caducidad si hay fraude. Artículo 281.
Equipaje facturado y carga: pérdida, destrucción, avería o retraso.	Desde el momento en que los efectos fueron puestos bajo la custodia del porteador o de cualesquiera de sus empleados en el lugar de partida, hasta el momento en que fueron recibidos en la aduana o cualquier otro establecimiento, autorizado para su recepción del lugar en el contrato. Si el transporte termina en un lugar no previsto en el contrato se responderá hasta el momento que los efectos fueron recibidos donde lo determinen las autoridades de la aduana o de cualquier otro establecimiento autorizado para su recepción. Artículo 270.	Subjetivo y limitado Monto: hasta 50 colones por kilo de peso bruto: Artículos 273 párrafo primero, y 274 párrafo primero.	Si prueba que tanto él como sus empleados tomaron todas las medidas del caso para evitar los daños, o que les fue imposible a unos y otros tomar tales medidas. Artículo 274 párrafo primero.	Prescripción: Dos años contados desde la fecha en que ocurrió el hecho que causó los daños o desde la fecha en que comenzó el transporte, durante el cual sucedió el hecho. Artículo 318.

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

Personas responsables	Sistema de responsabilidad y montos	Causales eximentes de responsabilidad	Caducidad y prescripción
El operador y se debe entender por tal: —Al que usa la aeronave cuando se causen los daños. —Al que habiendo conferido, directa o indirectamente, a otro el derecho de usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación. Artículo 283.	Objetivo y limitado. Basta probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. Artículo 282.	a) Si los daños han sido causados únicamente por la persona que los ha sufrido o sus dependientes que han actuado dentro de los límites de sus atribuciones. Artículo 289.	6 meses para entablar acción judicial o reclamación, al operador, contados desde la fecha del acontecimiento que originó el daño. Artículo 313.
—Al que la usa sin el consentimiento del que tenga derecho al control de su navegación. Artículo 287.	Monto: Se establecen en relación al peso de la aeronave en el artículo 292. Para el caso de lesiones y muerte la establece el artículo 294 y es por persona: muerte: 40,000 colones.	b) Si los daños fueren consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles o si se le ha privado del control de la aeronave por fuerza mayor. Artículo 288.	Prescripción: 2 años desde la fecha del hecho que causó los daños o desde que comenzó el transporte que dio origen a los daños. Artículo 318.
	lesiones, hasta: 25,000	c) Si hay uso ilegítimo el que tiene el control de la aeronave se exime si prueba que tomó las medidas para evitarlo. Artículo 287.	
	No hay limitación si hay acción u omisión deliberada del operador o sus dependientes con intención de causar daño. Artículo 295.	d) No hay responsabilidad cuando los daños se deben al mero paso de una aeronave que ha cumplido con disposiciones de tránsito o si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado. Artículo 282.	
	El usuario ilegítimo responde también sin limitación. Artículo 296.		