

## *Capítulo quinto*

### *La responsabilidad civil en la legislación aérea de Guatemala . . . 176*

1. Normas fundamentales . . . . .	176
2. Panorama general sobre el estudio de la responsabilidad civil en la legislación aérea de Guatemala . . . . .	178
3. La responsabilidad contractual en la legislación de Guatemala . . . . .	180
4. La responsabilidad por daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie . . . . .	188
5. La responsabilidad civil de los servicios de la infraestructura	191
6. Observaciones sobre la Ley de Aviación Civil de Guatemala	192

## CAPÍTULO QUINTO

# LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE GUATEMALA

### I. NORMAS FUNDAMENTALES

#### *Legislación básica y estado de ratificación de los convenios internacionales*

Guatemala es el país de Centroamérica que tiene una de las legislaciones aeronáuticas más antiguas y, consecuentemente, su ley de Aviación Civil requiere con mayor urgencia una adecuación al actual desarrollo del transporte aéreo. El texto básico, vigente desde el 28 de octubre de 1949, fue aprobado por el decreto número 563 del Congreso de la República.

Las disposiciones sobre responsabilidad se encuentran concentradas en el capítulo VIII que se titula “De las responsabilidades civiles”, artículos 97 a 113. Las normas allí existentes son notoriamente insuficientes para reglamentar una materia tan importante como ésta y no recogieron las innovaciones que el derecho aeronáutico había experimentado hasta esa época. A falta de normas de la Ley de Aviación Civil, se aplican subsidiariamente las disposiciones contenidas en la legislación común. Ello se estipula para los servicios aéreos internacionales por el artículo 103, el cual, después de las convenciones internacionales cigentes y de la ley, hace aplicables las demás disposiciones legales en vigor, en el caso de que el accidente o los daños y perjuicios hayan ocurrido en el territorio nacional.

Tratándose de servicios aéreos nacionales no hay una disposición expresa que indique la prioridad con que deben aplicarse las leyes. Sin embargo, el artículo 171 del Código de Comercio determina que en materia de transporte de pasajeros o carga por aire se estará a lo que dispongan las leyes especiales, así como a lo establecido en los contratos y concesiones. Por ello, frente a las materias de responsabilidad que no haya regulado la ley, deberá estarse a lo que hayan determinado las autoridades aeronáuticas al

aceptar la concesión hecha a la empresa o bien al contenido de los contratos de transporte, en la medida que hayan respetado la ley o las concesiones, y finalmente se aplicará la legislación común.

En lo que respecta a la legislación común, debe advertirse que sólo se aplicará en forma complementaria a las normas de la Ley de Aviación Civil de Guatemala, sin que pueda haber una contravención con aquello sobre lo cual se haya legislado, o se haya dispuesto o acordado en las concesiones o contratos.

Al examinar la legislación aérea de Guatemala, como en casos anteriores, deberá distinguirse entre las normas que regulan la responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo o contractual y las que regulan la responsabilidad emanada de los daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie. En base a este esquema, es necesario referirse a las normas de la legislación común que complementan las normas aeronáuticas.

En materia contractual, las normas más importantes que deben aplicarse en forma complementaria son las contenidas en el Código de Comercio, libro I, negocios mercantiles, comerciantes y agentes de comercio, título II, de los oficios auxiliares del comercio, capítulo III, que trata de los porteadores. En este capítulo, que comprende los artículos 138 al 171, se reglamenta en general el contrato de transporte y sus disposiciones constituyen un complemento importante a las normas de la Ley de Aviación Civil.<sup>66</sup> A falta de regulación en este último texto legal pueden aplicarse, igualmente en forma subsidiaria, las normas contenidas en el Código Civil relativas al transporte, las cuales están contenidas en el libro V, segunda parte, título XVI, artículos 2085 al 2099.<sup>67</sup>

En materia extracontractual las normas complementarias de mayor importancia están contenidas en el Código Civil, artículos 1645 al 1673, que se refieren a la responsabilidad emanada de los actos ilícitos. Estas disposiciones se aplican subsidiariamente en lo que no contravengan a lo dispuesto en la legislación aeronáutica. Tienen, sin embargo, aplicación preferente si se trata de daños producidos a terceros en la superficie por aeronaves dedicadas a los trabajos aéreos, turismo, estudio o experimentación, o bien cuando los daños se han producido por cualquier tipo de aeronaves

<sup>66</sup> El Código de Comercio de Guatemala del año 1877 con las modificaciones que recibiera posteriormente fue promulgado por decreto 2946 y comenzó a regir el año 1943.

<sup>67</sup> El Código Civil de Guatemala comenzó a regir el 1º de julio de 1964.

en tierra, ya que en esos casos no se aplica la Ley de Aviación Civil de Guatemala sino la legislación común.

En materia de convenciones internacionales, Guatemala se ha adherido a la Convención de Varsovia y al Protocolo de La Haya, con fecha 28 de julio de 1971, y estuvo entre los Estados que firmaron el Protocolo de Guatemala de 1971. Respecto al Convenio de Guadalajara, sobre responsabilidad del transportador, de hecho, lo ratificó el 24 de junio de 1971. En materia extracontractual no se ha adherido al Convenio de Roma de 1952, sobre responsabilidad por daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie.

## *2. PANORAMA GENERAL SOBRE EL ESTUDIO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE GUATEMALA*

La primera distinción que corresponde hacer es entre aeronaves dedicadas a los trabajos aéreos, de turismo, de estudio o experimentación, y aeronaves dedicadas al transporte aéreo. Tratándose de las primeras, de acuerdo a lo señalado en el artículo 112 de la ley, la responsabilidad de los propietarios, operarios o explotadores se rige por las disposiciones de las leyes comunes de esa república. Si se trata, en cambio, de aeronaves dedicadas al transporte, rigen las disposiciones de la Ley de Aviación Civil de Guatemala, en el caso que se reúnan los supuestos o condiciones que ella misma establece.

Una segunda distinción que surge es la habida entre responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo y responsabilidad por daños o perjuicios causados a la persona o a la propiedad de terceros en la superficie.

Si se trata de responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo, deberá tenerse presente que, para que se apliquen las normas de la legislación aeronáutica guatemalteca, será necesario que el accidente haya tenido lugar durante el “transporte” de las personas o cosas, periodo el cual no es determinado por la ley. Si los daños no han ocurrido durante el “transporte” se aplicarán las disposiciones de la legislación común. En esta materia hay confusión, ya que no se ha definido lo que debe entenderse por “transporte”.

El Código de Comercio, en el artículo 152, aclara que la res-

ponsabilidad del porteador en el transporte de mercaderías comienza en el momento en que las recibe por sí o por medio de la persona destinada al efecto. De tal manera que si se aplica subsidiariamente esta norma se puede determinar que el transporte ha comenzado en ese momento. Para el caso de los pasajeros, no existe una disposición en ese texto que sirva para determinar el momento en que comienza el transporte. Se corre, por ello, el riesgo de quedar excluidas del transporte las operaciones de embarque y desembarque. Sin embargo, recurriendo a las normas generales de interpretación de la ley habría que llegar a igual conclusión.

Dentro del marco de la responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo hay que distinguir, además, si el transporte es de carácter internacional o nacional. La responsabilidad de las empresas, sean nacionales o extranjeras, que presten un servicio de transporte internacional se rige por las convenciones internacionales debidamente suscritas y ratificadas por Guatemala. A falta de normas en las convenciones entran a regir las disposiciones de la Ley de Aviación Civil, sus reglamentos, o la legislación común.

Si el servicio prestado es de carácter nacional rige prioritariamente la Ley de Aviación Civil y en segundo término sus reglamentos y las disposiciones comunes.

Tratándose de responsabilidad por daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie hay que recordar que quedan excluidas de la aplicación de las normas de la ley los propietarios, operadores o explotadores de aeronaves dedicadas a los trabajos aéreos, turismo, estudio o experimentación. La responsabilidad que emana de accidentes producidos por estos tipos de aeronaves son regulados prioritariamente por la legislación común. Por el contrario, si se trata de daños producidos por aeronaves de transporte comienzan nuevamente a aplicarse las normas de la ley. Para que ello ocurra es menester, sin embargo, que no se reúnan los supuestos que indica el artículo 108, ya que si los daños se producen en tierra vuelven a regir las disposiciones comunes. De tal manera que sólo quedan regulados por las normas de la Ley de Aviación Civil de Guatemala los daños y perjuicios que ocurran en el país, cuando éstos son producidos por aeronaves dedicadas al transporte y siempre que estos daños provengan de una aeronave en vuelo. Como la ley no ha indicado lo que debe entenderse por aeronave en vuelo, habrá que estarse para estos efectos a lo que digan los reglamentos respectivos.

Además, la ley, en el artículo 110, señala que la responsabilidad

de las empresas de transporte público, en lo que respecta a sus trabajadores, se regirá por las disposiciones que se dicten sobre el particular. Lo expresado en esta norma es conveniente, ya que generalmente las disposiciones especiales que se dictan en materia laboral consagran una responsabilidad mayor para la empresa, que consecuentemente beneficia en mayor medida a la víctima o a sus familiares.

Finalmente, el artículo III se refiere al transporte de correspondencia, y entrega la regulación de su responsabilidad a lo estipulado en el contrato entre la empresa respectiva y el gobierno.

### *3. LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE GUATEMALA*

#### A. PERSONAS RESPONSABLES

Responden por los daños producidos a los pasajeros, al equipaje, a la carga o por retraso —al tenor del artículo 97— las empresas de transporte aéreo o demás servicios aéreos nacionales. Al analizar la norma citada, en relación a los artículos 110 y 112, hay que concluir que su aplicación es general a todas las empresas que realizan transporte nacional y cualquier tipo de servicios aéreos nacionales, sólo con exclusión de los servicios que se dediquen a los trabajos aéreos, al turismo, estudio o experimentación y con la salvedad, además, de que las empresas de transporte público responden por los daños ocurridos en el país a sus trabajadores o empleados de acuerdo con la legislación laboral. Debe agregarse que la responsabilidad de las empresas o particulares que realizan transporte privado no quedan regidas por los artículos 97 y siguientes, sino que se aplica la legislación común, por el hecho de que el artículo 12 las asimila a las aeronaves que realizan trabajos aéreos o a las aeronaves de turismo.

Por lo expuesto debe concluirse que habrá responsabilidad regida por la Ley de Aviación Civil de Guatemala cada vez que se haya celebrado un contrato de transporte y haya daños o perjuicios, con las excepciones que se han señalado precedentemente.

No se encuentran en la ley disposiciones que regulen la responsabilidad en caso de transportes combinados o sucesivos, ni tampoco hay una regulación de la responsabilidad para los contratos de arrendamiento o fletamiento. De tal manera que para dilucidar

cualquier problema que se presente al respecto será necesario recurrir a lo que indique la legislación común. Sobre el particular, el artículo 170 del Código de Comercio determina que los que celebran contratos de transporte para realizarlo por intermedio de otras personas se subrogan en los derechos y obligaciones de éstos. De lo cual se puede concluir que los perjudicados, en caso de daños o perjuicios derivados del contrato de transporte, pueden actuar directamente contra las personas con las cuales han celebrado el contrato.

El legislador se ha preocupado de resguardar los intereses de las posibles víctimas y obliga a las empresas nacionales y extranjeras, antes de entrar en operaciones, a que otorguen una fianza de garantía de 10,000 quetzales.<sup>68</sup> Además, el artículo 109 obliga a estas mismas empresas a contratar seguros para responder por los daños emanados del contrato de transporte aéreo o por daños causados a terceros en la superficie. Estos contratos deben cubrir las cantidades máximas que para cada caso señala la ley. Por último, el artículo 113 le encomienda a la Dirección de Aeronáutica Civil la misión de hacer todo lo posible para que se implante en el país un sistema de seguros el cual permita al público tener la oportunidad de contratar seguros adicionales para cubrir los riesgos que emanan de la navegación aérea.

Las disposiciones sobre seguros contenidas en la ley deben entenderse complementadas por los artículos 146 y 165 del Código de Comercio. De acuerdo al primero, todos los vehículos en general y las aeronaves comprendidas dentro de ellos, así como los instrumentos principales y accesorios del transporte, están especialmente obligados en favor del cargador como garantía de los objetos entregados al porteador. Por su parte, el artículo 165 da preferencia al cargador sobre los acreedores del porteador para que se le paguen las indemnizaciones a que tenga derecho —por causa de retardo, pérdida faltas o averías—, con el importe de los vehículos y demás instrumentos principales o accesorios del transporte.

Evidentemente que las normas relativas a la determinación de las personas responsables en la legislación aérea de Guatemala son insuficientes y se hace necesario reglamentar más adecuadamente esta materia.

<sup>68</sup> Artículos 59 y 69.

## B. LA RESPONSABILIDAD POR MUERTE O LESIONES DE LOS PASAJEROS

### *Periodo por el cual se responde*

No hay en este punto un periodo que haya sido precisamente determinado por la ley. El artículo 97 se limita a expresar que las empresas de transporte aéreo responderán pecuniariamente por las lesiones corporales o muerte, causados a los pasajeros "en el transporte" de aquéllos. No se determina, sin embargo, lo que debe entenderse por periodo del transporte ni cuando éste comienza o termina.

La situación, en cambio, es clara en materia de transporte internacional, por el hecho de que la Convención de Varsovia, vigente en Guatemala, señala que debe responderse por las lesiones o muerte cuando el daño se ha producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque o desembarque.

A falta de disposición que solucione el asunto no queda otro camino que recurrir a la interpretación por analogía y llegar a la solución ideada por la Convención citada.

### *Tipos de daños por los cuales debe responder el porteador aéreo y límites de responsabilidad*

A diferencia de otras legislaciones, como las de Honduras o Nicaragua, la ley de Guatemala sólo comprende las lesiones de orden corporal y la muerte, y se fija un límite máximo, en ambos casos, de 5,000 quetzales. Quedan, por tanto, excluidas las lesiones de orden mental, lo cual evidentemente puede representar una situación injusta.<sup>69</sup>

Se debió, igualmente, haber distinguido entre el límite de responsabilidad para el caso de muerte que para el caso de lesiones y hace falta, también, haber diferenciado los distintos tipos de lesiones de acuerdo a su naturaleza y su gravedad.

Debe advertirse que la ley permite que el porteador y el pasajero lleguen a un acuerdo que eleve el monto de la responsabilidad de la empresa. De tal manera que el límite máximo de 5,000 quetzales sólo opera en el caso de que no se haya convenido una suma mayor. En todo caso, el límite no puede ser nunca inferior

<sup>69</sup> Un dólar americano equivale a un quetzal.

de esa suma ya que de lo contrario el pacto adolecería de objeto ilícito y sería en esa parte nulo, según dispone el artículo 104.

Al tenor del artículo 107, se pierde por la empresa el beneficio de la limitación de responsabilidad, y deberá por tanto indemnizarse la totalidad del monto de los daños y perjuicios que se prueben ante el tribunal, cuando han existido actos y omisiones criminales o dolosas de la misma compañía.

### *Sistema de responsabilidad*

El sistema de responsabilidad que se ha consagrado por la Ley de Aviación Civil de Guatemala es subjetivo y limitado. Es subjetivo, en tanto la empresa sólo responde si se le prueba a ella, a sus subalternos o empleados, negligencia, impericia o imprudencia. Es limitado, en tanto que debe respetarse normalmente el límite de 5,000 quetzales por cada pasajero muerto o lesionado, aunque se permiten los pactos para que la empresa responda por sumas mayores.

La prueba de la culpa o dolo de la empresa le corresponde acreditárla al pasajero o a sus herederos. Basta que se acredite culpa para que haya responsabilidad del porteador. Sin embargo, en el caso de transporte gratuito, debe probarse la culpa gravísima y el dolo de la empresa para poder perseguir su responsabilidad.

La empresa puede eximirse totalmente de responsabilidad si comprueba que hubo fuerza mayor o caso fortuito imprevisible, y que tomó todas las medidas y precauciones técnicas a su alcance para evitar el accidente.

Se permite, asimismo, atenuar o liberar a la empresa de responsabilidad cuando haya mediado culpa o negligencia de la víctima, que haya contribuido o causado los daños o perjuicios ocurridos. Queda entregado a la resolución del tribunal que examine la causa la determinación de en qué medida la persona muerta o lesionada ha contribuido a causar el accidente y en qué suma debe fijarse la indemnización.<sup>70</sup>

### *Indemnización en caso de muerte o lesiones de los tripulantes*

Como se ha expresado anteriormente en caso de lesiones o muerte de los empleados, operarios o trabajadores de las empresas de trans-

<sup>70</sup> Artículos 97, 99, 100 y 106.

porte público, la responsabilidad de éstas no se regirá por lo expuesto en la ley sino por las leyes y reglamentos específicos que existan o se dicten en el futuro. De tal manera que las indemnizaciones respectivas quedan regidas por las leyes laborales las cuales siempre favorecen a los trabajadores con cantidades más altas que las establecidas en el caso de los pasajeros.

Hay que advertir que la ley se refiere sólo a los empleados o trabajadores de las empresas de transporte público. Sin embargo, si en un accidente sufre lesiones o muerte un tripulante de una aeronave que se dedica a los trabajos aéreos, la solución tendrá que ser la misma, en conformidad a lo indicado en el artículo 112 que remite la solución a la legislación común. Lo que se expresa para los operadores de aeronaves dedicados a los trabajos aéreos vale para el resto de las aeronaves civiles que no estén dedicadas al transporte público dentro del país.<sup>71</sup>

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

*Límite y sistema de responsabilidad. Periodo por el cual se responde*

Como es sabido, la Convención de Varsovia y la generalidad de la legislación comparada, al tratar la responsabilidad del porteador aéreo referente al equipaje y la carga, distingue entre el equipaje de mano, o equipaje confiado a la custodia del pasajero, y el simple equipaje o equipaje facturado que se entrega al cuidado de la empresa. La indemnización por la pérdida o destrucción del equipaje de mano corresponde a una cantidad determinada globalmente; en cambio, la suma que se debe pagar por el equipaje común o por la carga está en relación con los kilos de los efectos transportados.

No es éste el criterio que sigue la ley de Guatemala, que ha asimilado en una misma categoría a ambas clases de equipaje y a la carga, y ha determinado en todas las alternativas que el porteador debe pagar 2 quetzales por kilo. Como se comprenderá no se puede compartir el criterio seguido, ya que si bien es razonable equiparar el equipaje confiada al porteador con la carga, no es conveniente en cambio incluir al equipaje de mano, que consiste en especies, que de ordinaria ocurrencia tienen un valor más elevado.

<sup>71</sup> Artículos 110 y 112.

El artículo 97 señala que la responsabilidad del porteador es por pérdida, destrucción, robo, o cualesquiera otros daños y perjuicios que sufran los efectos transportados, pero no señala el periodo por el cual debe responder el porteador aéreo. Será, por tanto, necesario recurrir a las normas de derecho común que, para estos casos, comprenden todo el tiempo que las cosas están bajo la custodia del porteador. Esta interpretación es válida para el equipaje facturado y la carga, pero no es útil para el caso de pérdida o avería del equipaje de mano, ya que éste no se confía a la custodia de la empresa sino que el pasajero lo conserva bajo su cuidado. Por analogía habría que concluir que el periodo de responsabilidad del porteador comienza al embarcarse el pasajero con su equipaje de mano y que expira al efectuarse las operaciones de desembarque.

El sistema de responsabilidad tiene como características ser subjetivo y limitado. Al igual que en el caso de lesiones o muerte del pasajero, el porteador responde por los efectos transportados sólo si la pérdida o avería se debe a “negligencia, impericia o imprudencia legalmente comprobada de la empresa o de sus subalternos o empleados”. Para el caso del transporte gratuito, hay una norma general, ya expuesta: se responde únicamente en los casos de dolo o culpa gravísima comprobada.

Comprueba que el sistema adoptado es de naturaleza subjetiva por el hecho de que la fuerza mayor y el caso fortuito no obligan a la empresa a indemnizar, pero se le exigen para eximirse de responsabilidad que pruebe que tomó todas las medidas y precauciones técnicas a su alcance para evitar el accidente. En este punto la ley se aparta de los sistemas subjetivos de responsabilidad de carácter clásico, ya que éstos generalmente no obligan a probar la diligencia del porteador frente a estos eventos.

En los casos de negligencia, impericia o imprudencia, debe recordarse que la ley ha determinado que corresponde a las víctimas la carga de la prueba. En este sentido es preferible la solución dada por el régimen de Varsovia que exige al transportador que quiere eximirse de responsabilidad, probar que no tuvo culpa. Pretender que el pasajero pruebe la culpa de la empresa es una tarea demasiado técnica y ardua que puede poner en peligro los derechos de éste.

Debe agregarse que la responsabilidad de la empresa o porteador puede extinguirse o atenuarse si la víctima ha contribuido al daño de alguna manera.

El sistema es también limitado, en tanto que el porteador res-

ponde hasta 2.00 quetzales por kilo de equipaje o de carga. Sin embargo, se permiten las convenciones especiales entre porteador y pasajero o cargador que eleven el monto de la cantidad por la que se ha de responder.

Hay que señalar, asimismo, que, a falta de convención, el artículo 101 indica que debe responderse por el valor total de las mercancías, de acuerdo a la documentación que justifique su valor. Si no hay documentación, para determinar el valor será necesario recurrir a la cotización existente en la plaza o lugar respectivo. Debe tenerse presente, sin embargo, que, en todo caso, debe respetarse el límite de 2.00 quetzales por kilo, salvo que haya existido una convención previa entre las partes que elevara esta cantidad.

Es interesante consignar que el artículo 102 obliga a las empresas a requerir de los pasajeros o cargadores que declaren el valor de los equipajes y mercancías en una suma justificable. Si el valor que se indique no excede los 2.00 quetzales por kilo no hay cobro superior del flete para el pasajero, pero debe pagarse una suma adicional cuando se haya declarado un valor más alto. Las tarifas adicionales son fijadas por el Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas.

#### **D. LA RESPONSABILIDAD POR RETRASO EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS, EQUIPAJE Y MERCANCÍAS**

La Ley de Aviación Civil de Guatemala se ha preocupado, asimismo, de reglamentar la responsabilidad que emana del retraso en el contrato de transporte. El retraso se puede referir al pasajero, al equipaje facturado o a especies entregadas para su custodia al porteador, o a la carga. El sistema que se establece por el legislador es igualmente subjetivo y limitado.

El sistema es subjetivo, en tanto el porteador responde sólo en el caso de que haya culpa de su parte. Como expresa el artículo 98, "debe haber causas imputables a la empresa y no fundadas en precauciones razonables en pro de la seguridad de los pasajeros, los efectos transportados, o para evitar la exposición innecesaria a riesgos y peligros". La norma citada guarda concordancia con otras similares existentes en la legislación comparada. Es, además, razonable la solución adoptada, ya que si bien es efectivo que la regularidad y la eficiencia son dos pilares fundamentales para la navegación aérea comercial, la seguridad es otro principio que debe

anteponerse a ellos en forma prioritaria. Es lógico, por ello, que deba apoyarse toda medida que tomen las compañías para velar por la seguridad de las aeronaves, pasajeros y cosas transportadas.

En lo atinente a los límites de responsabilidad, el artículo 98, inciso segundo, indica que debe distinguirse entre los daños y perjuicios causados al pasajero y aquellos efectos transportados. El monto máximo de la responsabilidad por retraso en el caso de los pasajeros asciende al 10% del valor de los perjuicios comprobados por éste. Si hay, en cambio, responsabilidad por los efectos transportados, la suma máxima no puede exceder del 10% del valor declarado.

En el caso del transporte gratuito también hay responsabilidad por retraso, pero para que ésta se pueda hacer efectiva será menester previamente haber comprobado dolo o culpa gravísima de la empresa.

Finalmente, no debe olvidarse que, en caso de dolo de la empresa, no puede ésta ampararse en los límites de responsabilidad que le favorecen y será obligada a responder por el monto real de los daños o perjuicios causados. Naturalmente, todo el peso de la prueba corresponde a los perjudicados.

## E. DISPOSICIONES COMUNES

### *Prescripción*

La ley ha fijado un solo plazo de prescripción que es aplicable por igual al caso de lesiones o muerte del pasajero, daños o pérdida del equipaje o de la carga o de la responsabilidad por retraso en el transporte de viajeros o efectos. Este plazo es de un año y se cuenta, según el artículo 115, desde la fecha del accidente o del acto u omisión que hubiera causado los daños y perjuicios. Pasado este año se extingue la posibilidad de iniciar un acción judicial que pueda prosperar.

De esta manera se aparta la legislación de Guatemala una vez más de las soluciones consagradas en otras leyes, debido a la insuficiencia de la reglamentación. Es así como no se ha reglamentado en la ley la institución de la protesta, consagrada internacionalmente desde la Convención de Varsovia, ni se fijan tampoco plazos de caducidad.

## *Embargos derivados de la responsabilidad del porteador*

La ley exige, en el artículo 59, que las empresas antes de comenzar a operar den una garantía de 10,000 quetzales. Si se ha constituido esta garantía, el artículo 114 no admite el embargo ni ninguna detención judicial de las aeronaves dedicadas al transporte público. De lo expuesto debe concluirse que no puede intentarse durante el juicio ninguna acción o petición que pueda significar el embargo, inmovilizar a la aeronave o privarla de su misión de seguir realizando transporte público.

Hacen excepción a la norma general indicada los casos de hipoteca que la ley contempla expresamente.

## *4. LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS A LA PERSONA O A LA PROPIEDAD DE TERCEROS EN LA SUPERFICIE*

### **A. PERSONAS RESPONSABLES**

Si se examina la Convención de Roma de 1952 y las legislaciones nacionales que en ella se inspiran, se advertirá que existe un criterio muy amplio para determinar a los responsables por los daños producidos por las aeronaves a las personas o propiedad de terceros en la superficie. De acuerdo al criterio sustentado por dicha Convención, el responsable es el operador de la aeronave y entiende por tal "a quien usa la aeronave cuando se causan los daños".<sup>72</sup> Esta expresión de carácter tan general asegura la aplicación de la legislación aeronáutica cada vez que haya daños que provengan de una aeronave en vuelo o de personas o cosas caídas de la misma.

No comparte este criterio la legislación guatemalteca, por ser anterior a la firma del pacto citado, y establece un criterio bastante restrictivo. De acuerdo al artículo 105 de la ley, la responsabilidad que ella establece sólo se aplica a las empresas de transporte aéreo. Quedan excluidos de la aplicación de esas normas los propietarios, operarios o explotadores de aviones de trabajos aéreos, de turismo o de estudio y experimentación.<sup>73</sup> A las personas

<sup>72</sup> Artículos 2, letra a), de la Convención de Roma de 1952.

<sup>73</sup> Artículo 112 de la ley.

responsables, en estos casos, se le aplica la legislación común. Quedan, asimismo, excluidos de la aplicación de las disposiciones precedentemente mencionadas los daños producidos por una aeronave en tierra sea que el accidente se produzca por negligencia en el manejo de los equipos mismos de vuelo o de los equipos de transporte terrestre.<sup>74</sup> De producirse un accidente por las causas indicadas anteriormente, la responsabilidad de la empresa nuevamente queda regulada por el derecho común. En este último punto se concuerda, en términos generales, con el criterio aceptado por la Convención de Roma. De lo expuesto debe concluirse que sólo se aplicarán las normas sobre responsabilidad civil, que establece la Ley de Aviación Civil de Guatemala, cuando los daños producidos a la persona o propiedad de terceros en la superficie provienen de una aeronave perteneciente a una empresa de transporte y siempre que esta aeronave haya estado en vuelo al momento de producirse el accidente.

Como se ha expresado, la ley no señala qué debe entenderse por una aeronave en vuelo, por lo cual deberá recurrirse a lo que se entienda por tal en la reglamentación respectiva.

No basta, sin embargo, que los daños provengan de una aeronave de transporte en vuelo, para que se aplique la ley. Será además necesario, al tenor del artículo 105, que los daños provengan de la caída de una aeronave, del aterrizaje forzoso de ésta, o bien de objetos caídos o arrojados de la misma. En este sentido, la ley nuevamente es más restrictiva que la Convención de Roma, por el hecho de que esta última contempla también la posibilidad de que los daños provengan de una persona que haya caído de la aeronave.

## B. SISTEMA Y LÍMITES DE RESPONSABILIDAD. SEGUROS

A diferencia de los casos de responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo, en que el sistema de responsabilidad es subjetivo y limitado, si hay daños a la persona o propiedad de terceros en la superficie, el sistema sigue siendo limitado, pero ahora es objetivo. El artículo 105 en este sentido es bastante perentorio al expresar que “Todas las empresas de transporte aéreo responderán absolutamente por cualesquiera daños y perjuicios que causa-

<sup>74</sup> Artículo 108.

ren...". De tal manera que haya o no culpa de la empresa, ésta debe reparar de igual manera los daños y perjuicios causados. A favor del transportador se han establecido topes límites de responsabilidad, que en el caso de cada accidente no pueden ser superior a 5,000 quetzales por persona y que en total por cada accidente, sea cual fuere el número de personas muertas o lesionadas o las propiedades destruidas, no puede exceder tampoco de 50,000 quetzales. No indica la ley cómo se distribuyen esos 50,000 quetzales, en el caso de que haya un gran número de personas muertas y daños en la propiedad de terceros en la superficie. En otras legislaciones se hace una distribución para los distintos tipos de daños o lesiones y después se procede a prorratear las cantidades entre los distintos tipos de perjudicados. En el silencio de la ley es difícil determinar qué procedimiento debe seguirse y quedará entregado a la determinación del tribunal cómo debe procederse a repartir la cantidad máxima que se ha señalado.

Debe quedar en claro, en todo caso, que a los perjudicados sólo les basta probar la lesión, muerte o daño, y que estos hechos provienen de una aeronave en vuelo, para que se aplique el sistema objetivo y limitado de responsabilidad que establece el artículo 105. No tienen necesidad de probar que haya culpa o no de la empresa.

Los límites de responsabilidad que se han citado pueden ser reducidos por el juez si el operador logra probar que hubo culpa o negligencia de la víctima en términos tales que haya contribuido a que el hecho sucediera. Incluso se puede eximir totalmente de responsabilidad a la empresa si se acredita que ha sido la conducta de la víctima la causa de los daños y perjuicios ocurridos.<sup>75</sup>

En beneficio del monto máximo de responsabilidad puede ser perdido por la empresa si el accidente o los daños se debieron a acciones u omisiones criminales o dolosas de ella misma.

Para garantizar el pago de las cantidades señaladas precedentemente el legislador ha adoptado una serie de medidas. Es así que las empresas de transporte, tanto nacionales como extranjeras, deben comprobar que tienen una adecuada solvencia, para lo cual deben acreditar una fianza de garantía de 10,000 quetzales antes de dar principio a sus operaciones y están obligadas a tener un seguro que garantice sus actividades hasta por las cantidades máximas que indica la ley.<sup>76</sup>

<sup>75</sup> Artículo 106.

<sup>76</sup> Artículos 56, núm. 4, 59, 69, 109 y 113.

### C. PRESCRIPCIÓN

La ley ha establecido un plazo de prescripción que es común tanto para la responsabilidad contractual como extracontractual. De tal modo que, en el caso de daños a la persona o propiedad de terceros en la superficie, se aplica igualmente el plazo de prescripción de un año que señala el artículo 115 y que en estos casos se contará desde la fecha del accidente respectivo.

## 5. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS SERVICIOS DE LA INFRAESTRUCTURA

Como es sabido, la actividad aérea, para desarrollarse con seguridad, requiere en tierra del funcionamiento de una serie de servicios que forman parte de la infraestructura aérea. Estos servicios, en algunos casos, proporcionan información a la tripulación de las aeronaves o, en otros casos, dan órdenes que éstas deben respetar.

A consecuencia de las informaciones u órdenes que dan los servicios referidos, que generalmente son dependencias del Estado, es posible que se produzcan accidentes que causen daños a las personas o cosas transportadas o a la persona o propiedad de terceros en la superficie. La responsabilidad civil que deben asumir estos servicios no tienen, a nivel nacional ni internacional, una reglamentación adecuada. La legislación aérea de Guatemala no cuenta tampoco con una reglamentación especial al respecto. Sin embargo, el artículo 1665 del Código Civil establece que el Estado y las municipalidades son responsables de los daños o perjuicios causados por los funcionarios o empleados a su servicio. Para que ello ocurra es menester que los daños o perjuicios provengan del ejercicio de los cargos de estas personas y siempre que ellas no tengan bienes suficientes para responder por los daños o perjuicios producidos.

Por la aplicación de la norma citada es perfectamente posible, por tanto, dentro de la legislación de Guatemala, perseguir la responsabilidad de los servicios de información al vuelo o de control de tránsito aéreo, y hacer efectiva la responsabilidad civil directamente contra los encargados de ellos y, en subsidio, contra del Estado. Debe recordarse, asimismo, que en Guatemala opera la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, la

cual es responsable civilmente frente a terceros por las actividades que desarrolla.

## 6. *OBSERVACIONES SOBRE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL DE GUATEMALA*

Al comienzo del estudio de la legislación existente en Guatemala, en materia de responsabilidad, se indicaba que la ley respectiva era la más antigua de Centroamérica y se debe añadir que, junto con la de Costa Rica, es una de las que menos convenientemente tiene regulada esta importante materia de la responsabilidad civil aeronáutica.

El hecho de no haber alcanzado a recibir las orientaciones queemanan del Protocolo de La Haya de 1955 y del Convenio de Roma de 1952 se advierte en la imperfección de sus disposiciones y, asimismo, en la falta de solución para una serie de problemas, entre los cuales se pueden mencionar: la entrega a la legislación común de materias que normalmente se encuentran reguladas por las normas aeronáuticas, como la responsabilidad de las aeronaves dedicadas al turismo o a los trabajos aéreos; la falta de normas sobre la institución de la protesta en materia contractual; no señalar una forma de distribuir los daños cuando hay varios perjudicados en caso de daños y perjuicios en la superficie y no dar pauta alguna que pueda resolver los casos de abordaje. Esta falta de solución en la legislación aeronáutica se ve agravada, porque tampoco la ley ha indicado cuáles son las normas complementarias a que debe recurrirse en cada caso en la legislación común. Todo ello conduce al empleo de normas que pueden ser inadecuadas por no haber previsto en absoluto las situaciones y características propias de las actividades aeronáuticas.

Lo expuesto hace destacar la necesidad de que se dicte una reglamentación que permita regular convenientemente esta importante materia para así resguardar los intereses de los pasajeros, embarcadores y destinatarios de las mercancías, de los terceros potencialmente amenazados en la superficie y de las propias compañías aéreas.

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.  Se responde sólo por lesiones corporales o muerte. Artículo 97.	No se señala el periodo en la ley por lo cual será necesario recurrir a la legislación común.  Artículo 97.	Subjetivo y limitado.  Se responde si hay negligencia, impericia o imprudencia legalmente comprobada de la empresa o de sus subalterños o empleados.  Artículo 97.	a) Si el accidente se debió a fuerza mayor o caso fortuito imprevisible y siempre que la empresa haya tomado todas las medidas y precauciones técnicas a su alcance para evitar el accidente o la demora.  Artículo 99.  b) La responsabilidad se puede atenuar o extinguir si la víctima contribuyó o causó los daños o perjuicios ocurridos.  Artículo 106.	Hay plazo de prescripción de un año contado desde la fecha del accidente o del acto u omisión que los hubiere causado.  Artículo 115.
Equipaje y mercaderías: pérdida, destrucción, robo o cualesquiera otros daños y perjuicios sufridos por éstos. Artículo 97.	Subjetivo y limitado.  Se responde si hay negligencia, impericia o imprudencia legalmente comprobada de la empresa, de sus subalterños o empleados.  Artículo 97.  Si hay transporte gratuito se responde sólo si hay dolo o culpa gravísima. Art. 100.  Monto:  a) Hay que estarse en primer término a lo estipulado por las partes siempre que se hayan acordado responsabilidades superiores a la ley.  b) Si no hay convenio la responsabilidad está limitada a 2 quetzales por kilo. Artículos 97 y 101.  Si la mercancía vale menos se podrá estar al valor de la misma según la documentación o la cotización de plaza. Artículo 101.  c) Si hay dolo de la empresa no hay limitaciones. Artículo 107.	Límites de responsabilidad  a) Se está en primer término a lo que hayan estipulado las partes, siempre que no se haya fijado su límite menor que el establecido en la ley. Artículos 101-102, y 104.  b) Si no hay estipulación, la norma general es que se responde hasta 5,000 quetzales por pasajero. Artículo 101.  c) Si hay dolo por acción u omisión no hay límite máximo de responsabilidad. Artículo 107.	a) Si el accidente se debió a fuerza mayor o caso fortuito imprevisible y siempre que la empresa haya tomado todas las medidas y precauciones técnicas a su alcance para evitar el accidente.  Artículo 99.  b) Si hay culpa del pasajero propietario, embarcador o custodio del equipaje o de la mercadería. Artículo 106.	No hay plazo de caducidad en la ley.  Prescripción:  Un año contado desde la fecha del accidente o del acto u omisión que los hubiere causado. Artículo 115.
(Nota: Respecto al periodo durante el cual se responde los artículos 97 y 98 se limitan a señalar que es durante el transporte, sin definir lo que debe entenderse por tal).				
Atraso del pasajero, equipaje o mercaderías. Artículo 98.	Subjetivo y limitado: Artículo 98.  Se responde si la causa del atraso es imputable a la empresa.  Monto:  a) Pasajero, 10% del valor de los perjuicios comprobados.  b) Efectos, 10% del valor declarado.  c) Si hay dolo no hay limitación. Artículo 107.	a) En los casos del artículo 99.  b) Si se han tomado las precauciones razonables en pro de la seguridad de los pasajeros, los efectos transportados o para evitar la exposición innecesaria a riesgos o peligros. Artículo 98.		

**GUATEMALA: RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS A LA PERSONA  
O PROPIEDAD DE TERCEROS EN LA SUPERFICIE  
(RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL)**

<i>Personas responsables</i>	<i>Sistema de responsabilidad y montos</i>	<i>Causales eximentes de responsabilidad</i>	<i>Caducidad y prescripción</i>
Las empresas de transporte aéreo. Artículo 105.	Objetivo y limitado.  Monto: Artículo 105.  a) por persona hasta 5,000 quetzales; b) por accidentes se responde en total por personas y propiedades, hasta 50,000 quetzales; c) si hay dolo no hay limitación. Artículo 107.	Si hay culpa de la persona muerte o lesionada o del propietario o custodia de los bienes damnificados. Artículo 106.	Caducidad:  No hay plazo en la ley.  Prescripción: Un año contado desde la fecha del accidente o del acto u omisión que lo hubiera causado. Artículo 115.