

Capítulo séptimo

<i>La responsabilidad civil en la legislación aérea de Nicaragua . . .</i>	238
1. Normas fundamentales	238
2. Panorama general sobre el estudio de la responsabilidad civil aeronáutica en la legislación de Nicaragua	239
3. La responsabilidad contractual en la legislación aérea de Nicaragua	241
4. La responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie	255
5. La responsabilidad civil de los servicios de la infraestructura	263

CAPÍTULO SÉPTIMO

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE NICARAGUA

1. *NORMAS FUNDAMENTALES*

Legislación básica y estado de ratificación de los convenios internacionales

Antes de que se pusiera en vigor el actual Código de Aviación Civil de Nicaragua regía la Ley de Aviación Civil de 5 de agosto de 1944 que, en materia de responsabilidad aeronáutica, contenía algunas disposiciones, las cuales regulaban insuficientemente el problema. Con fecha 18 de mayo de 1956, por decreto número 176 se dicta el nuevo Código, el cual es publicado en la gaceta número 266 de 22 de noviembre de 1956.

El Código de Nicaragua guarda una gran similitud con la ley de Aviación Civil de Honduras, ya que ambos textos legales se inspiraron en el anteproyecto de Código Aéreo para Centroamérica. También hay concordancias con las leyes básicas de Costa Rica y El Salvador, que se inspiraron en el mismo anteproyecto; sin embargo, la similitud es mayor con la ley hondureña y ello se advierte tanto en el orden con que son tratadas las diversas instituciones como en el contenido de los artículos pertinentes. En el tema de la responsabilidad, la mayoría de las disposiciones son idénticas, se acepta en cada caso el mismo sistema de responsabilidad. La diferencia más notable que se encuentra entre ambas leyes es que, en el caso de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje facturado o de la carga el sistema de responsabilidad, según la ley hondureña, es objetivo y limitado, en cambio para la legislación de Nicaragua el sistema es subjetivo y limitado.

El Código en vigencia reglamenta la responsabilidad civil en el capítulo iv que, al igual que la ley de Honduras tiene cinco secciones. La primera da normas sobre los daños a los pasajeros, en las

que se comprenden, muerte, lesiones y retraso. La segunda, trata sobre los daños al equipaje de mano, del equipaje facturado y de la carga, aun cuando la sección no comprende en el título mismo al equipaje de mano. La sección tercera comprende la responsabilidad extracontractual aérea, o sea la responsabilidad que no emana del contrato de transporte sino que proviene de los daños y perjuicios causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie. La sección cuarta legisla sobre el abordaje o colisión. Y, finalmente, la sección quinta, comprende las normas comunes aplicables a ambas clases de responsabilidad, contractual y extracontractual.

Aparte de las disposiciones del capítulo iv, artículos 213 al 261, hay otras disposiciones del Código que se refieren a la misma materia: los artículos 193 y siguientes que regulan la responsabilidad en el caso de los contratos de arrendamiento y fletamento. A falta de normas contenidas en el Código en materia de responsabilidad, según dispone el artículo 261, se aplica lo señalado en el derecho común.

En materia de responsabilidad contractual se pueden aplicar, igualmente en forma subsidiaria, las normas contenidas en el Código Civil del año 1904. El libro iii, título xiv, capítulo xiv, artículos 3097 y 3122 reglamentan la responsabilidad de los porteadores y alquiladores de medios de transporte.

Dicho Código contiene también normas referentes a la responsabilidad civil que emana de los hechos ilícitos, la cual se encuentra regulada en el título vii del libro iii, artículos 2509 al 2520.

En lo que respecta a las convenciones internacionales Nicaragua sólo ha suscrito, sin ratificar, el Protocolo de Guatemala de 1971 sobre responsabilidad del transportador aéreo. Por otra parte, su compañía aérea, Líneas Aéreas de Nicaragua, S. A., ha suscrito el Convenio de Montreal de 1966 para poder operar hacia y desde Estados Unidos.

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

Nuevamente se encuentra la clásica distinción entre responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo, contractual, y responsabilidad emanada de los daños o perjuicios causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie, extracontractual.

Las diversas secciones del capítulo iv revelan palmariamente la diferencia, ya que se reservan las dos primeras secciones para regular toda la responsabilidad emanada del contrato de transporte, vale decir: lesiones o muerte del pasajero, retraso del pasajero, pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano, del equipaje facturado y de la carga. Las dos secciones siguientes tienen por objeto determinar la responsabilidad del operador en los casos de daños y perjuicios ocasionados a la persona o propiedad de terceros en la superficie, y derivados de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma, o bien los daños y perjuicios ocasionados por el abordaje o colisión de dos o más aeronaves.

Debe distinguirse entre la responsabilidad contractual que emana del contrato de transporte aéreo nacional y la que surge de uno internacional. Si se trata de un contrato de transporte internacional deberían aplicarse, en primer término, las convenciones internacionales vigentes; pero, en la práctica, Nicaragua no ha ratificado ninguna de ellas, de tal manera que la solución del problema deberá resolverse de acuerdo a las estipulaciones del contrato respectivo. Si se trata de un contrato de transporte nacional se aplican prioritariamente las normas del Código y los reglamentos que la complementan, y en segundo término las disposiciones del derecho común, según lo determina el artículo 261 de la ley.

Debe advertirse, sin embargo, que en materia de lesiones o muerte de los pasajeros, el artículo 218 del Código contempla ciertas situaciones especiales. En efecto, si las lesiones o la muerte afectan a un pasajero de nacionalidad nicaragüense o extranjero domiciliado en el país y el boleto ha sido comprado en Nicaragua, la situación se regirá siempre por las normas del Código. En estos casos no importa donde haya comenzado o terminado el viaje, ni donde se hayan producido los daños, de todas maneras rige la legislación nicaragüense y tienen competencia los tribunales de este país. Tampoco tienen trascendencia alguna que la empresa aérea sea nacional o extranjera.

Dentro, ahora, de la responsabilidad que emana de un contrato de transporte aéreo nacional, el Código distingue igualmente entre las siguientes clases de responsabilidad: lesiones o muerte del pasajero; retraso del pasajero; pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano o efectos que el viajero lleva consigo o que tiene bajo su custodia y pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje facturado, o de los efectos entregados a la custodia del transportador, y de la carga. Conviene distinguir entre estos distin-

tos tipos de daños y perjuicios, porque el sistema que se adopta y los límites de responsabilidad que se fijan son variables.

Por último, en materia de responsabilidad por daños o perjuicios causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie, si el accidente ocurre en el extranjero se aplicará la legislación del país correspondiente, pero si el hecho tiene lugar en territorio nicaragüense se aplican las disposiciones de las secciones tercera y cuarta del Código, que distinguen para estos efectos entre el simple daño o perjuicio producido por una aeronave en vuelo, de los daños o perjuicios ocasionados por el abordaje o colisión de dos o más aeronaves.

Debe tenerse presente que para que se apliquen las disposiciones del Código relativas a la responsabilidad por daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie es menester que se trate de aeronaves en vuelo. El artículo 240 se encarga de determinar qué debe entenderse por una aeronave en vuelo y al respecto habrá que distinguir entre aeronaves más pesadas que el aire o más livianas que el aire. Más adelante se examinará, con más detalle, esta situación. Si los daños no provienen de una aeronave en vuelo, para regular el caso deberá recurrirse a las normas del derecho común.

En lo relativo al caso de abordaje también hay que advertir que para que pueda hablarse de abordaje una, al menos, de las aeronaves que hayan entrado en colisión deben haber estado en vuelo. Aunque la legislación nicaragüense no lo indica expresamente así debe concluirse de la interpretación conjunta de los artículos 238 y 251, que se refieren a casos de daños a la persona o propiedad de terceros en la superficie. La afirmación del artículo 260, ubicado entre las disposiciones generales a la responsabilidad, en orden a que el Código no regula los daños producidos por las aeronaves en tierra, confirma lo expuesto.

3. LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE NICARAGUA

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

Al analizarse los artículos 213, 227, 230 y 231 del Código, los cuales contienen las disposiciones claves en materia de responsabi-

lidad emanada del contrato de transporte aéreo, es posible observar que ésta se hace recaer sobre la persona del porteador. No se define en el capítulo IV del título III lo que debe entenderse por porteador. Sin embargo, en el capítulo I del mismo título, al indicarse los efectos que produce el contrato de transporte aéreo, se encuentran una serie de disposiciones que especifican lo que debe entenderse por porteador. Así, el artículo 152 expresa: “Empresa de transporte aéreo es toda persona natural o jurídica que, mediante certificado de explotación o autorización otorgada por el Poder Ejecutivo, realiza servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, con carácter regular o no regular”. Por su parte, el artículo 153 agrega que para los efectos de ese texto legal debe entenderse por porteador a toda empresa que reúna los requisitos del artículo anterior, sin que tenga trascendencia que la persona que tenga el certificado o la autorización sea o no propietaria de la aeronave.

El legislador nicaragüense, al recoger las ideas vertidas originalmente en el anteproyecto de Código Aéreo para Centroamérica, se preocupa igualmente del caso en que existan varios porteadores sucesivos. Como en este evento puede prestarse a confusiones la determinación de la persona del porteador y ponerse en peligro el derecho a la indemnización que tienen los usuarios, se ha optado, en el artículo 154, por establecer que si hay varias personas que han efectuado el transporte la que haya realizado la etapa final del transporte convenido en el contrato o si el contrato ha terminado antes, debe entenderse como “último porteador”.

Lo expuesto en el artículo 154 interesa a los usuarios, ya que la imposibilidad de poder señalar al porteador puede poner en peligro la reparación de los daños sufridos por los pasajeros o por los cargadores. Debe agregarse que el artículo 159 señala que “constituye un solo transporte el que varios porteadores ejecuten sucesivamente, por vía aérea, cuando las partes lo hayan tratado como una operación única”. De lo expuesto se puede concluir que, en este último caso, el perjudicado puede actuar siempre contra el porteador con el cual ha celebrado el contrato, independientemente de que los daños o perjuicios se hayan producido durante el tramo a cargo de otro operador y sin perjuicio de que el porteador que ha celebrado el contrato pueda repetir contra aquél que es efectivamente responsable por lo ocurrido.

En materia de fletamento, debe recordarse que por este contrato el fletante, mediante remuneración, cede a otra persona, el fleta-

dor, el uso de la capacidad total o parcial de una aeronave determinada para un viaje o una serie de viajes, para un número de kilómetros a recorrer, o para un cierto tiempo, y se reserva la dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de la misma aeronave.⁹⁶ Tratándose de responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo, el artículo 196 hace recaer sobre el fletador todas las responsabilidades emanadas de este contrato. La solución es obvia ya que el pasajero o el cargador han celebrado el contrato de transporte precisamente con el fletador y para ello la persona del fletante es una persona extraña. Ahora si el fletador, debidamente autorizado, ha celebrado a su vez otro contrato de fletamento, deberá ser el último fletador el que responde. Debe agregarse que el Código, cuando se trata de la responsabilidad por daños causados a los pasajeros o a terceros en la superficie, hace solidariamente responsables a los fletantes anteriores y al fletador, lo cual no aparece justo ya que el fletador no tiene responsabilidad en la dirección de la tripulación ni en la conducción de la aeronave, y no tendría por qué responder de los daños y perjuicios que a éstos últimos se produzcan.

Hay que agregar que el legislador se preocupó bastante de la reglamentación de este contrato, ya que exige que el fletamento sea celebrado por escrito y sea aprobado por el Ministerio de Aviación, el cual lo autoriza sólo en el caso de que el fletador sea una persona legalmente habilitada para efectuar el servicio solicitado. Ahora, si de hecho se celebra un contrato de fletamento sin que exista la autorización mencionada, sin perjuicio de las sanciones legales correspondientes, la totalidad de la responsabilidad tendría que asumirla el fletante que es normalmente el operador.

En el arrendamiento, a diferencia del fletamento, hay un traspaso de la calidad de explotador que va del arrendador al arrendatario. En efecto, el primero cumple su obligación al entregar la aeronave en el tiempo y lugar convenidos y prevista de la documentación del caso. Deberá, además, mantener la aeronave en condiciones de uso hasta el fin del contrato. Hasta ahí llegan las obligaciones que impone a los arrendadores el artículo 198. De ello debe presumirse que la responsabilidad emanada del contrato de transporte debe recaer sobre el arrendatario, lo cual es lógico por el hecho de que tiene la dirección de la tripulación, la conducción de la aeronave y es también la persona que ha celebrado el contrato de transporte.

⁹⁶ Artículo 193.

Al igual que en el caso del fletamento, el Código ha reglamentado la celebración del contrato de arrendamiento indicando, en el artículo 199, que el arrendamiento de aeronaves civiles deberá efectuarse por escritura pública o por documento privado autenticado. El arrendamiento que conste en escritura pública deberá inscribirse en el Registro de Propiedad Aeronáutico, para que produzcan efectos contra terceros. Si no existe esta inscripción la responsabilidad contractual o extracontractual puede hacerse efectiva contra el arrendador y sin perjuicios del derecho de éste a repetir contra el arrendatario, ya que el contrato de arrendamiento aunque no se inscriba producirá de todas maneras efectos entre ambos.

B. LA RESPONSABILIDAD POR MUERTE O LESIONES DE LOS PASAJEROS

Periodo por el cual se responde

El porteador aéreo debe responder por los daños que hayan sufrido los pasajeros cuando sean resultado de hechos ocurridos desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave hasta el momento en que ha desembarcado de ella. El periodo comprende, por tanto, no sólo el tiempo que el pasajero está dentro de la aeronave sino que se extiende a las operaciones de embarque y desembarque. Antes o después de estas operaciones no hay responsabilidad del porteador, de acuerdo a la legislación aeronáutica nicaragüense. De tal manera que si se está dentro del aeropuerto o en el camino de ida o vuelta de éste a la aeronave y ocurre un accidente por culpa de la empresa o de sus dependientes, el pasajero para perseguir la responsabilidad del porteador tendría que recurrir a las normas de la legislación común.

Respecto al periodo, habría que agregar que la responsabilidad del porteador se extiende igualmente a cualquier aeropuerto u otro lugar de aterrizaje, incluso un aeropuerto o lugar de aterrizaje forzoso o accidental. Con ello se quiere expresar que el periodo no sólo comprende las operaciones de embarque o desembarque en los aeropuertos que normalmente constituyen el punto de partida y de destino del avión, sino también esas mismas operaciones en las escalas o en cualquier otro lugar de aterrizaje. Debe advertirse, sin embargo, que por determinación del artículo 222, la responsabilidad del porteador se extiende en todo caso más allá de los

daños y perjuicios ocurridos durante el periodo de transporte, cuando estos daños o perjuicios sean el resultado directo de un hecho ocurrido durante tal periodo.

Tipos de daños a los pasajeros por los cuales debe responder el porteador. Límites de responsabilidad. Seguros

Al igual que los otros textos que aceptan el contenido y los principios del Anteproyecto de Código Aéreo para Centroamérica, el Código Aéreo de Nicaragua exige la indemnización a favor del pasajero, o de sus familiares, cuando éste ha muerto o sufrido cualquier tipo de lesiones. El artículo 213, en este sentido, es de una claridad meridiana ya que comprende las lesiones corporales, orgánicas o funcionales, como las que afectan a las facultades mentales. De ello debe desprenderse que cualquiera que sea la naturaleza o la gravedad de las lesiones siempre existe obligación de indemnizar. Naturalmente, el monto de la indemnización varía según la gravedad y la duración de las lesiones. Sobre el particular, el artículo 214 establece la siguiente tabla de valores:

- a. Por muerte del pasajero, 5,000 dólares.
- b. Por lesiones que signifiquen invalidez total permanente, 6,000 dólares.
- c. Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente, hasta un máximo de 4,000 dólares.
- d. Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal, hasta un máximo de 2,000 dólares.
- e. Por otro tipo de lesiones, hasta 1,000 dólares.

Podrá advertirse que en los casos de muerte e invalidez total permanente la responsabilidad del porteador es por una suma fija que el juez no puede modificar. En cambio, en los demás casos de lesiones el tribunal está facultado para regular el monto de la indemnización, sin que pueda exceder del límite, para lo cual se toman en cuenta las circunstancias que rodean al perjudicado. La expresión no es muy feliz y hubiera sido más conveniente que la regulación tuviera que atenerse tanto a las circunstancias del accidente, como a las facultades de la víctima o a los gastos razonables que las lesiones le van a ocasionar.

Los montos que se han señalado precedentemente se aplican

sólo en aquellos casos en que la muerte o las lesiones se hayan producido en aeronaves de servicios aéreos privados por remuneración o de servicios de transporte público no regular. Si se trata, en cambio, de aeronaves que se utilizan en servicios de transporte público regular, las indemnizaciones antedichas se aumentan en un 100%.

El artículo 216 señala el aumento, a su vez, de los montos máximos, en caso de haberse comprobado culpa de la empresa de transportes o de sus empleados. En tal evento, los montos se elevan nuevamente en un 50%.

De tal modo que si ocurre la muerte, por ejemplo, de un pasajero en una empresa de transporte público regular y ha existido culpa de la empresa o de sus dependientes, el monto inicial de 6,000 dólares sube primero a 12,000 y en seguida se le aplica un 50% más, lo cual representa 6,000 dólares más y, en definitiva, debe pagarse a los familiares una suma que asciende a 18,000 dólares.

El Código se ha puesto también en el caso de dolo de la empresa o de sus empleados, en esa situación el porteador pierde el beneficio de la limitación de la responsabilidad y debe responder por el monto total de los daños y perjuicios causados. Para proteger a los familiares de la víctima de las contingencias de la prueba, el legislador ha establecido que en todo caso la indemnización no puede ser inferior a la de los casos de culpa de la empresa o de sus empleados. En este punto se sigue la teoría consagrada por la Convención de Varsovia y por la legislación comparada, tanto en el ámbito aeronáutico, como común, en el sentido de que cuando hay dolo debe responderse siempre por el monto total de los daños y perjuicios ocasionados a los perjudicados.

Para garantizar el pago de las indemnizaciones a las víctimas o a sus familiares, el Código ha establecido que las empresas nacionales y extranjeras tienen la obligación de contratar seguros. Así, el artículo 215 establece que las empresas nacionales antes de iniciar sus operaciones deberán contratar un seguro que cubra los riesgos señalados con una institución previamente aceptada por el Ministerio de Aviación. A su vez, el artículo 219 exige similar requisito a las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que operen en Nicaragua. La disposición citada establece que el seguro debe contratarse con empresas de seguro autorizadas legalmente en Nicaragua.

Estos seguros deberán además mantenerse vigentes durante el periodo de validez de los certificados de explotación o las autori-

zaciones respectivas. Corresponderá al Ministerio de Aviación velar porque esta última obligación se cumpla en forma permanente.

Para el caso de que hubiera dificultades para contratar los seguros que determina el Código, el ministro de Aviación puede aceptar a cambio de ellos, depósitos en dinero, garantía otorgada por un banco reconocido o bien una garantía real que sea amplia y eficaz. El celo del legislador en este último punto es digno de destacarse, ya que hace pecuniariamente responsable al ministro de Aviación si ha aceptado una garantía real que en circunstancias normales no cubra los daños o bien si ha permitido operaciones aéreas sin que existan las garantías suficientes.

Finalmente debe advertirse que los seguros, o cualquier tipo de garantía que se hayan contratado para cubrir los riesgos que indica el Código de Nicaragua, están sujetas especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones por daños y perjuicios, que se establecen tanto en materia contractual como extracontractual.⁹⁷

Sistema de responsabilidad

El sistema de responsabilidad que ha adoptado la legislación nicaragüense para determinar la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero es de naturaleza mixta. En efecto, se señala, en el artículo 213, que el porteador “está obligado a indemnizar los daños y perjuicios sufridos por un pasajero con motivo del transporte”, pero esta obligación llega hasta los límites que señala el artículo 214. Pasados esos límites, para lograr que el porteador responda por una suma mayor es necesario probar la culpa del porteador o de sus dependientes.

O sea, que, en el caso de muerte y lesiones de los pasajeros, si el accidente se produce durante el tiempo del transporte, aun cuando el hecho se deba a caso fortuito o fuerza mayor, hay de todas maneras responsabilidad del porteador. Al pasajero o a sus familiares sólo le incumbe probar la existencia del contrato de transporte y la muerte o las lesiones producidas, y por ello el sistema es fundamentalmente objetivo. Sin embargo, el pasajero o sus familiares pueden entablar juicio a la compañía para establecer la culpabilidad de ella o de sus empleados, y si logran establecer

⁹⁷ Artículos 257 y 258.

esta culpabilidad se aumenta la responsabilidad de la empresa en un 50% más allá de la suma determinada por el artículo 214.

Al igual que en el caso de la legislación hondureña, habrá que concluir que el sistema de responsabilidad es primordialmente objetivo y limitado porque siempre hay responsabilidad del porteador, independientemente de que haya o no culpa de la empresa o de sus dependientes; pero, el sistema no es ortodoxo porque se permite acreditar la culpa del porteador y de esta manera obtener una más plena reparación de los daños y perjuicios.

Ahora, debe recordarse que si hay dolo desaparece el beneficio de la limitación de la responsabilidad, como se ha expuesto precedentemente.

Además del señalado hay otro caso en que el porteador pierde el beneficio de la limitación de responsabilidad. En efecto los artículos 162 y 163 del Código, relativos al contrato de transporte aéreo, obligan al porteador expedir un boleto de pasaje. La no existencia del boleto, la pérdida o las irregularidades de éste no afectan la existencia ni la validez del contrato, el cual se sigue rigiendo por las disposiciones del Código de Nicaragua. Sin embargo, si el porteador acepta a un pasajero sin que le haya sido expedido el boleto correspondiente no tiene derecho a acogerse de las disposiciones que limitan su responsabilidad.

Como protección a los usuarios, el Código ha establecido en el artículo 221 la nulidad de toda cláusula que pretenda exonerar la responsabilidad a las empresas de transporte o fijar límites inferiores a los que el mismo Código determina. Por lo expuesto, toda cláusula que contravenga lo preceptuado en esa disposición adolecerá de objeto ilícito. Sin embargo, el artículo 256 permite que el porteador, por una parte, y el pasajero o el cargador, por otra, estipulen límites más altos de indemnización que los preestablecidos por el Código.

El Código ha establecido también algunas causales de exención de responsabilidad a favor del porteador. Naturalmente, si los daños provienen de accidentes provocados intencionalmente por la víctima no podrá haber responsabilidad del porteador. Así lo determina el artículo 223, el cual también exime de responsabilidad al porteador de los daños sufridos por el pasajero al embarcar o desembarcar de la aeronave cuando ha mediado notoria imprudencia de él o cuando haya infringido los reglamentos de seguridad. En esta materia hay que coincidir con los principios aceptados por el legislador, por la lógica y la justicia que ellos encierran. Sin em-

bargo, no se comparte la tercera causal de exención de responsabilidad que indica el artículo 223, en el sentido de que no hay responsabilidad del porteador si ha mediado el hecho ilícito de un tercero. No hay congruencia en este sentido con los principios básicos que acepta el Código en materia de responsabilidad. Si se acepta el caso fortuito y la fuerza mayor, sin que por ello se exima de responsabilidad al porteador; si se consagra un sistema de responsabilidad que es fundamentalmente objetivo y limitado, no debería haberse permitido que el hecho ilícito de un tercero exima de responsabilidad. Se comprende que este último punto debe ser, en todo caso, consecuencia de los contratos tipo que redactan las compañías de seguros. Además, hay que agregar que la causal de exención de responsabilidad indicada debiera haberse reglamentado en mejor forma, ya que no parece justo que la empresa pueda eximirse de responsabilidad si no ha tomado las medidas necesarias para impedir el hecho ilícito del tercero.

Indemnizaciones en caso de lesiones o muerte de los tripulantes

El Código de Aviación Civil de Nicaragua, coincide en este punto con el criterio adoptado posteriormente por la Ley General de Aviación Civil de Costa Rica, y trata en una misma sección los daños a los pasajeros y a los tripulantes. Como se expresó con alguna amplitud al examinar la legislación de este último país no se puede aprobar esta posición ya que los principios que inspiran la reparación de los daños en materia aeronáutica o en materia civil son distintos de aquéllos que fundamentan la reparación de los daños en materia laboral.⁹⁸

En esta materia se ha establecido un sistema de responsabilidad bastante similar al que regula la indemnización de los pasajeros con la diferencia que el artículo 220 eleva al doble los respectivos topes de responsabilidad.

El Código se ocupa, en primer término, de la responsabilidad de: los propietarios de aeronaves de servicios privados sin remuneración, la del titular de la autorización —en el caso de servicios aéreos privados por remuneración— o la de las empresas aéreas de transporte no regular.

⁹⁸ Ver el párrafo “Indemnización en caso de lesiones o muerte de los tripulantes” en la parte correspondiente a la legislación de Costa Rica.

En todas estas situaciones debe responderse de acuerdo a la siguiente tabla:

- a. Por muerte del tripulante 10,000 dólares.
- b. Por lesiones que produzcan invalidez total permanente 12,000 dólares.
- c. Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente, hasta 8,000 dólares.
- d. Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal, hasta un máximo de 4,000 dólares.
- e. Por las demás lesiones, hasta un máximo de 2,000 dólares.

Al igual que en el caso de los pasajeros, el tribunal debe respetar las sumas fijadas que ha determinado el legislador para el caso de lesiones graves o muerte del tripulante. Tratándose, en cambio, de otro tipo de lesiones el juez tiene facultades para regular la cuantía de la indemnización, tomando en consideración todas las circunstancias que rodean al perjudicado.

Los montos mencionados precedentemente se aumentan en un 100% cuando la persona que debe responder sea una empresa de transporte público de carácter regular.

Ahora, si hay culpa de la empresa o de sus empleados, el valor de las indemnizaciones antedichas se eleva nuevamente en un 50%. Si hay dolo, la responsabilidad de la empresa es ilimitada, pero en ningún caso el juez puede fijar una suma que esté por debajo de las que se ha determinado para el caso de culpa de la empresa o de sus dependientes.⁹⁹

Debe agregarse que para que haya responsabilidad de los empleadores, en los términos que establece el Código, es necesario que los daños sufridos por los tripulantes tengan como causa o motivo las operaciones aéreas. La amplitud de la expresión que utiliza el Código, “con motivo de las operaciones aéreas”, hace comprender no sólo los daños que puedan sufrir los tripulantes a bordo de la aeronave sino también en los periodos anteriores y posteriores al vuelo.

Finalmente, se reitera que se está de acuerdo en que debe legislarse especialmente sobre la responsabilidad de los empleadores, en caso de lesiones o muerte de los tripulantes, y se aprueba, asimismo, el establecimiento de topes más altos de responsabilidad que

⁹⁹ Artículos 220, 216 y 217.

favorezcan al personal de a bordo. Sin embargo, no se comparte el criterio de tratar conjuntamente la indemnización del tripulante con la del pasajero, por obedecer esto a principios distintos. Es por ello preferible el criterio adoptado por la legislación de Honduras, que regula la responsabilidad de las empresas por daños a las tripulaciones en la ley básica, pero lo hace en sección aparte.

Caducidad y prescripción

El Código, inspirado en el anteproyecto de Código Aeronáutico para Centroamérica, establece en materia contractual un sistema que contempla plazos de caducidad y prescripción. En el caso de muerte o lesiones del pasajero, el artículo 226 prescribe que la persona o personas con derecho a reclamar indemnización deben hacerlo dentro del término de un año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que da origen a la responsabilidad. La ley no indica ante quien debe hacerse la reclamación ni si debe o no hacerse por escrito. Se entiende sin embargo que debe hacerse ante la empresa de transporte para evitar problemas de prueba es conveniente dejar constancia de ello por escrito. Pasado este plazo sin que exista reclamación ante la empresa o persona responsable se extingue la posibilidad de accionar judicialmente.

En lo tocante al plazo de prescripción este es de dos años que se cuentan, según el artículo 255, desde la fecha del hecho que dio origen a los daños o desde la fecha en que comenzó el transporte durante el cual se realizó el hecho que produjo los daños. Este plazo se suspende en caso de que se compruebe que el porteador ha cometido fraude.

C. LA RESPONSABILIDAD POR RETRASO EN EL CONTRATO DE PASAJE¹⁰⁰

La responsabilidad por retraso del pasajero está tratada en la misma sección que regula la indemnización por lesiones o muerte del pasajero.

El primer problema que se presenta es determinar cuando se debe producir el retraso. El artículo 227 da a entender que el retra-

¹⁰⁰ Artículos 227 a 229.

so debe producirse durante un periodo determinado, que va desde que “debió haber comenzado el vuelo de acuerdo con lo previsto en el contrato de transporte hasta el momento en que termina el viaje”. Con ello se quiere expresar que no solamente hay retraso cuando la aeronave no despega de acuerdo al horario fijado sino que el retraso también puede producirse durante el viaje, y habrá, por tanto, retraso cada vez que no se llegue al destino convenido a la hora señalada en el contrato.

Para poder perseguir la responsabilidad del porteador, el pasajero debe probar que se ha producido un retraso o desviación de la ruta convenida entre las partes o de la ruta ordinaria aprobada por el Ministerio de Aviación. Hubiera sido más conveniente que el artículo 227 se refiriera más al horario de salida y de destino de la aeronave que a la ruta convenida. Pero no basta la prueba del retraso, es además necesario probar que se han producido efectivamente daños. Una vez acreditadas estas dos circunstancias, el porteador responde objetivamente por el retraso, independientemente que haya o no culpa de su parte. Sin embargo, se le permite eximirse de responsabilidad cuando el retraso ha tenido por objeto proteger la vida humana o cuidar por la seguridad del vuelo.

Si se determina por el tribunal que ha existido retraso y daños y no hay causales de exención de responsabilidad acreditadas legalmente por la empresa, el porteador debe responder hasta una suma máxima equivalente al doble del precio del boleto de pasaje.

Para que pueda prosperar la acción del pasajero que ha sufrido el retraso, es necesario que se reclame por los daños dentro del plazo de treinta días desde la fecha en que ocurrió el retraso.

El plazo de prescripción ya ha sido mencionado en el artículo 255 y es de dos años desde el momento precedentemente expresado.

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

Periodo por el cual se responde

Se impone, previamente, distinguir entre equipaje de mano, por una parte, y equipaje facturado y carga, por la otra. Si se trata del equipaje de mano, al tenor del artículo 231, el periodo por el cual se responde comienza desde que el pasajero embarca en la aeronave y termina cuando éste desembarca de la misma. Se incluye,

igualmente, el periodo en que la aeronave esté estacionada en cualquier aeropuerto u otro lugar de aterrizaje, aun cuando se trate de un lugar de aterrizaje forzoso o accidental.

Si se trata del equipaje facturado, o equipaje del viajero confiado a la custodia del porteador, y de la carga, el periodo por el cual debe responder la empresa es, naturalmente, más amplio; según el artículo 230, comienza desde el momento en que el porteador recibe el equipaje facturado o la carga y concluye cuando estos efectos se entregan al consignatario. El periodo coincide, en este caso, con el tiempo que las especies están a cargo del porteador.

Sin embargo, la responsabilidad del porteador para las dos clases de equipaje y de la carga puede aún ampliarse más. En efecto, el artículo 232 lo obliga también a indemnizar por los daños y perjuicios sufridos después de concluir los periodos ya señalados, cuando los daños o perjuicios sean el resultado directo de un hecho ocurrido durante tales periodos.

Las disposiciones comentadas son bastante claras y no ofrecen mayores problemas para determinar los respectivos periodos de responsabilidad.

Límites y sistema de responsabilidad

Los límites de responsabilidad para ambos casos están contemplados en el artículo 233, el cual establece una suma máxima fija de 200 dólares para la indemnización del equipaje de mano del viajero, y establece una suma máxima de 16 dólares por kilo de peso bruto para el caso del equipaje facturado o de la carga.

Se responde por estos límites, tanto en el caso de pérdida, destrucción, avería como en el retraso de ambas clases de equipaje o de la carga.

El sistema de responsabilidad que se ha establecido tiene algunas variantes, según se trate del equipaje de mano, del equipaje facturado o de la carga. Debe, sí, precisarse que en ambos casos el sistema es subjetivo y limitado.

El sistema de responsabilidad para indemnizar por la pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano es subjetivo y sigue los lineamientos básicos de estos sistemas, ya que el pasajero para poder perseguir la responsabilidad del porteador debe probarlo todo. Así, debe probar la existencia del contrato de transporte, los daños que ha sufrido y tiene que probar además que ha existido

culpa del porteador o de sus empleados. No parece justa la posición adoptada por la legislación nicaragüense en este punto, ya que el viajero le será muy difícil en ciertas ocasiones poder acreditar la culpabilidad del porteador.¹⁰¹

Si hay pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje facturado o de la carga, como se ha anticipado, el sistema sigue siendo subjetivo y limitado, pero en este caso el Código se aparta de los sistemas tradicionales de responsabilidad subjetiva, que se encuentran en los textos civiles, para seguir la inspiración de la Convención de Varsovia de 1929. Es así que se establece en el artículo 234, inciso primero, que el porteador se puede eximir de responsabilidad, por los daños sufridos por la carga y el equipaje facturado, cuando pruebe que tanto él como sus empleados tomaron todas las medidas del caso para evitar los daños, o que les fue imposible, a unos y a otros, tomar tales medidas. Hay, pues, una inversión del peso de la prueba que beneficia al pasajero o cargador, ya que está exento de probar la culpa del porteador y sólo tiene que limitarse a probar el contrato y los daños o perjuicios que ha sufrido. Esta misma solución podría haberse adoptado para el caso del equipaje de mano.

El artículo 235 establece una presunción en contra del pasajero o cargador en el caso que haya recibido el equipaje o la carga sin que haya formulado protesta alguna al respecto. En esa situación se presume que los efectos se han entregado en buen estado y en conformidad a lo convenido en el contrato de transporte. Esta presunción es simplemente legal, ya que el pasajero puede destruirla probando lo contrario. El pasajero o cargador puede, además, impedir que esta presunción se configure, si en el momento de recibir los efectos presenta una reserva por escrito, dirigida al porteador, en el sentido de que no ha examinado el equipaje o la carga.

Caducidad y prescripción

El Código ha establecido varios plazos de caducidad en el artículo 236 para reclamar por la pérdida, destrucción, avería o retraso de ambas clases de equipaje o de la carga.

Si hay avería del equipaje de mano o facturado la reclamación debe hacerse dentro del término de tres días siguientes contados

¹⁰¹ Artículo 235, inciso 2.

de la recepción de las especies. Si la avería es de la carga el plazo es más amplio y se extiende a los siete días siguientes.

Cuando hay pérdida o retraso, ya se trate de ambas clases de equipaje o de la carga, la reclamación debe hacerse dentro del término de 30 días siguientes de la fecha en que los efectos debieron haberse puesto a disposición del pasajero, del consignatario o de cualquiera persona que tuviera derecho a pedir la entrega.

No se ha estipulado plazo para la reclamación por la destrucción de ambas clases de equipaje o de la carga. Ante la omisión, parece razonable asimilar estos daños al caso de avería.

Si transcurren los plazos precedentes mencionados sin que haya reclamación, se extingue toda responsabilidad que pueda afectar al porteador, según ordena el artículo 237.

En materia de prescripción rige la ya comentada norma del artículo 255 que establece un plazo de dos años, contados desde la fecha en que ocurrió el hecho que dio origen a los daños, o en su defecto desde que comenzó el transporte durante el cual ocurrieron los hechos.

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

A. GENERALIDADES. AERONAVE EN VUELO

La aplicación de las normas sobre responsabilidad que establece el Código para indemnizar los daños y perjuicios que se produzcan a la persona o propiedad de terceros en la superficie, sólo tiene lugar cuando estos daños o perjuicios hayan sido ocasionados por una aeronave en vuelo. Si los daños o perjuicios han sido causados por una aeronave en tierra se aplican las disposiciones del derecho común.

Surge entonces el problema de determinar cuando una aeronave se encuentra en vuelo. El artículo 240 del Código distingue entre aeronaves más pesadas que el aire y más ligeras que el aire. Respecto a las primeras debe entenderse que están en vuelo “desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje”. Si se trata ahora de una aeronave más ligera que el aire el periodo de vuelo comprende “desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquel en que queda amarrada nuevamente a ésta”. La definición no hace más que re-

producir lo expuesto en el Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie, lo cual es loable por contribuir a la uniformidad de la legislación aérea, que tan necesaria se hace para el desarrollo del transporte aéreo, y de la actividad aeronáutica en general.

B. PERSONAS RESPONSABLES

Debe responder por los daños y perjuicios que se causaron a la persona o propiedad de terceros en la superficie el operador de cualquier clase de aeronaves que vuelen sobre territorio nicaragüense sean éstas nacionales o extranjeras.¹⁰² El artículo 239 se encarga de precisar lo que debe entenderse por operador y ha preferido hacer una enumeración de las personas que deben entenderse comprendidas en esta denominación antes que dar un concepto del mismo.¹⁰³ De acuerdo al precepto indicado deben entenderse por operadores:

- a. Las empresas de transporte aéreo.
- b. Al porteador. O sea, toda empresa que mediante certificado de explotación o autorización otorgada por el Poder Ejecutivo realiza servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga o correspondencia, con carácter regular o no regular.¹⁰⁴
- c. A la persona natural o jurídica a la que se ha concedido autorización para prestar servicios aéreos privados por remuneración.
- d. Al propietario de la aeronave, cuando éstas se destinen a usos particulares del propietario y sin remuneración.

A las personas mencionadas, el artículo 241 ha agregado una quinta categoría que está integrada por aquellos que, sin tener la disposición de la aeronave, la usan sin el consentimiento del operador. Se trata, en la especie, de personas que se han apoderado ilícitamente de una aeronave, sea en vuelo o en tierra. Si el operador ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de una aeronave, como por ejemplo, si la ha tenido guardada en un han-

¹⁰² Artículo 238.

¹⁰³ El Convenio de Roma de 1952, en su artículo 2 prefiere dar un concepto de operador y señala que es tal "quien usa la aeronave cuando se causan los daños".

¹⁰⁴ Artículos 152 y 153.

gar sólo puede perseguirse la responsabilidad del que ha hecho un uso ilegítimo de la aeronave. Cuando el operador no ha guardado las precauciones adecuadas, nace una responsabilidad solidaria entre éste y la persona que se ha apoderado ilícitamente de la aeronave. Al igual que en la legislación de Honduras, hace falta en esta materia una norma que establezca que quien se apodera ilícitamente de una aeronave debe responder por el valor total de los daños que ocasione. Existe a nuestro juicio otro vacío en la legislación nicaragüense, ya que no contempla como operadores a personas que hacen uso lícitamente de las aeronaves en el momento del accidente, como es el caso de los pilotos civiles que vuelan los aviones de un club aéreo. En tal situación, las víctimas sólo podrían accionar contra el propietario de la aeronave que es el club aéreo, pero no tendrían acción contra el piloto de acuerdo al Código. A su vez, el club aéreo para poder accionar en contra del piloto, por lo que le haya correspondido pagar por culpa de éste, tendría que recurrir a las normas del derecho común. Es por ello que parece más conveniente la solución contemplada en el Convenio de Roma.¹⁰⁵

C. SISTEMA DE RESPONSABILIDAD. TIPO DE DAÑOS POR LOS CUALES SE RESPONDE. LÍMITES Y EXENCIONES DE RESPONSABILIDAD. SEGUROS

El sistema de responsabilidad que establece el Código es objetivo y limitado. La persona que ha sufrido los daños originados por una aeronave sólo debe probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. Probadas estas circunstancias, el operador debe obligatoriamente responder por los daños y perjuicios ocasionados, con total independencia que haya existido o no culpa de su parte. Esto último es lo que precisamente distingue y caracteriza a un sistema de responsabilidad objetivo. El artículo 238, al consagrar el sistema anotado, señala, sin embargo, que no habrá responsabilidad del operador si los daños no son una consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o bien si se deben al mero paso de la aeronave por el espacio aéreo, en conformidad con la reglamentación existente. Las excepciones anotadas son positivas en tanto protegen el desarrollo de la aviación de demandas injustificadas de los terceros en la superficie.

¹⁰⁵ Artículos 2, 3 y 4.

En lo que respecta a los límites de responsabilidad, se sigue la conocida posición de establecer una relación entre el monto de la indemnización y el peso de la aeronave, y se entiende por este último “el peso máximo de la aeronave autorizado para el despegue por el certificado de aeronavegabilidad, excluyendo el efecto del gasto ascensional cuando se use”.¹⁰⁸

Sobre el particular el artículo 244 establece los siguientes límites máximos por accidente:

- a. 10,000 dólares para aeronaves cuyo peso no exceda de 1,000 kilogramos;
- b. 10,000 dólares, más 10 dólares por cada kilogramo que pase de los 1,000 para aeronaves que pesen más de 1,000 y no excedan de 6,000 kilogramos;
- c. 40,000 dólares, más seis dólares por cada kilogramo que pase de 6,000 para aeronaves que pesen más de 6,000 y no excedan de 20,000 kilogramos;
- d. 100,000 dólares, más tres dólares por cada kilogramo que pase de los 20,000 kilogramos, para aeronaves que pesen más de 20,000 y no excedan de 50,000 kilogramos;
- e. 200,000 dólares, más dos dólares por cada kilogramo que pase de los 50,000 para aeronaves que pesen más de 50,000 kilogramos.

Estos montos no pueden excederse por ningún tribunal, sea que la causa de los daños o perjuicios se deba a caso fortuito o fuerza mayor, o a culpa del operador o de sus dependientes.

La disposición está complementada por los artículos 248 y 250, que dan una solución a las diversas alternativas que pueden presentarse.

Las situaciones que se observan respecto a la indemnización de los terceros en la superficie, son las siguientes:

- a. Cuando al aplicarse las normas del artículo 214 y determinarse la indemnización de cada uno de los perjudicados por concepto de lesiones o muerte, la suma total de ellas no excede la indemnización límite que para cada clase de aeronave señala el artículo 244. En esta alternativa no hay problema alguno, ya que se respetan los montos máximos de responsabilidad que fijan ambos artículos.

¹⁰⁸ Artículo 245.

- b. También puede suceder que al aplicarse previamente la escala determinada por el artículo 214, el monto total de las indemnizaciones que se deba por concepto de muertes o lesiones sea superior a los límites que en cada caso establece el artículo 244. La solución la da el artículo 248, al establecer la repartición proporcional entre los que tengan derecho a la indemnización, sobre la base de las cantidades que se deba pagar a cada uno, las cuales serán reducidas en forma equitativa y matemática.
- c. Puede ocurrir, igualmente, que a la vez se hayan producido lesiones o muerte de terceros en la superficie y daños cuantiosos en las propiedades de terceros en la superficie. Para resolver este asunto no basta ya el artículo 248 sino que es necesario recurrir a lo preceptuado por el artículo 250, que reserva las dos terceras partes para la reparación de los daños causados a las personas y la tercera parte para la reparación de los daños causados a los bienes.

No se puso el legislador en el caso, como lo hace el Convenio de Roma de 1952, de que hubiera excedentes en cualquiera de estas dos cuotas. Si así ocurriera en una de las dos porciones y la otra tuviera déficit, habría también que repartir proporcionalmente el excedente que quedara. Aunque algo incompleta, la norma citada es indispensable para resolver los problemas originados por daños conjuntos a las personas y propiedades de terceros en la superficie. Podrá discutirse la proporción que se ha fijado, pero es indudable su utilidad.¹⁰⁷

El Código permite variaciones a los montos expuestos en los artículos 214 y 244. Estas variaciones significan en algunos casos disminuirlos y en otros aumentarlos. Así, el artículo 243 permite eliminar o disminuir la indemnización, si la persona que haya sufrido los daños los hubiera causado o contribuido a causarlos. Tampoco hay responsabilidad del operador si los daños han sido consecuencia directa de conflictos armados o de disturbios civiles, o bien si el operador ha sido privado del uso de la aeronave por un acto de autoridad pública. Debe recordarse que no podrá demandarse, asimismo, indemnización cuando los daños no sean consecuencia directa del acontecimiento que los haya originado o cuando se deban al mero paso de una aeronave, en conformidad con la reglamentación de tránsito vigente.

El monto de la indemnización a favor de los terceros en la superficie puede ser también ilimitado cuando ha habido dolo por parte del operador o de sus dependientes.¹⁰⁸ La determinación que

¹⁰⁷ Ver artículo 14, letra b, del Convenio de Roma de 1952.

¹⁰⁸ Artículo 249 del Código.

haga el juez en estos casos, si hay lesiones o muerte de terceros, no puede ser inferior a la responsabilidad por culpa que para el caso de lesiones o muerte de los pasajeros establecen los artículos 214 y 217.

Para garantizar el pago de las cantidades a los terceros por concepto de indemnización, el legislador ha incluido en la sección los artículos 246 y 247, referentes a seguros. Por el primero se establece que el operador de cualquiera aeronave civil que vuele sobre territorio nicaragüense deberá haber contratado seguros que garanticen su responsabilidad respecto a daños a terceros en la superficie, de acuerdo al límite que corresponda según el paso de la aeronave. La obligación pesa por igual sobre los operadores de todo tipo de aeronaves civiles, sean éstas nacionales o extranjeras. El artículo 247, por su parte, determina que el seguro debe conformarse a las disposiciones del Código, es decir, debe respetar los límites que se han fijado, y debe referirse a los daños y perjuicios indemnizables; además, debe haber sido aceptado por el Ministerio de Aviación. Si se trata de operadores extranjeros la compañía aseguradora debe estar aceptada por el país de matrícula de la aeronave.

Debe recordarse, asimismo, que en la sección quinta, sobre “disposiciones comunes” en asuntos de responsabilidad, se han incluido otras normas referentes a seguros, según las cuales el Ministerio de Aviación puede aceptar de los operadores otro tipo de garantías que pueden consistir en depósitos en dinero, garantía otorgada por un banco reconocido u otra garantía real, amplia y eficaz. La aceptación de otro tipo de garantías, como se ha advertido, puede significar una responsabilidad personal para el ministro de Aviación si en circunstancias normales la garantía no ha sido suficiente para cubrir los daños. También tiene responsabilidad personal el ministro del ramo cuando haya permitido operaciones aéreas sin garantías suficientes.¹⁰⁹

Finalmente hay que tener presente que el Código otorga a las víctimas de un accidente, ya sea pasajeros, cargadores, consignatarios o terceros en la superficie, el derecho a ser pagados especial y preferentemente con las garantías que ha constituido el operador para cubrir su responsabilidad.¹¹⁰

¹⁰⁹ Artículos 257 y 258 del Código.

¹¹⁰ *Idem*.

D. LA RESPONSABILIDAD EN CASO DE ABORDAJE

El abordaje de dos aeronaves, que es un caso especial de daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie, plantea siempre ciertos problemas particulares. Así, se plantea el problema de los terceros de no saber contra quién interponer la acción por no saber cual operador es la persona responsable del accidente, o bien existe el problema de determinar como deben repartirse entre los operadores las indemnizaciones que se deben a los terceros de la superficie.

Por estas razones es frecuente que las leyes o los códigos aéreos establezcan normas que regulen estas situaciones. El Código nicaragüense ha compartido este criterio y ha reservado en la sección cuarta, del capítulo IV, relativo a la responsabilidad, los artículos 251 a 253, para regular el abordaje.

No define el Código lo que debe entenderse por abordaje y habrá, por tanto, que hacer un esfuerzo interpretativo. Se puede sostener que para que haya abordaje es necesario que haya colisión entre dos o más aeronaves y que ellas estén en vuelo. De no reunirse esta última circunstancia la regulación de los daños queda entregada al derecho común, según lo dispone el artículo 260.

Producidos los daños, si éstos son efecto de un abordaje, las víctimas pueden dirigir su acción contra cualquiera de los operadores, con independencia de que éstos hayan o no sido culpables del accidente. El operador demandado debe responder por el límite máximo de responsabilidad que a él le corresponda por la aeronave que participó en la colisión, de acuerdo a las tablas que señalan los artículos 214 y 244. Además, deberá responder por el valor total de las indemnizaciones que debían pagar la otra u otras aeronaves que intervinieron en el abordaje. El artículo 251 debe examinarse con algún cuidado. El procedimiento consiste en determinar primeramente los daños por lesiones o muerte de cada uno de los terceros que hayan sido víctimas en la superficie, de acuerdo a la tabla determinada en el artículo 214. A estas sumas hay que agregar el valor de los posibles daños causados a la propiedad de terceros en la superficie. Enseguida, se aplica la tabla del artículo 244, que fija los límites máximos de responsabilidad por accidente. Si el valor total de las indemnizaciones fijadas no excede la suma de los límites máximos correspondientes a todas las aeronaves que entraron en colisión, cualquiera de los operadores deberá responder por ese total. Si el valor total de las indemnizaciones excede los lí-

mites máximos de responsabilidad de las dos aeronaves, partes del abordaje, se responderá solamente por la suma de las cantidades máximas por las cuales cada operador debe responder, según el peso de la aeronave.

El operador que haya pagado la totalidad de las indemnizaciones tiene derecho a recuperar lo que le corresponda pagar al otro operador. Sobre este punto los artículos 252 y 253 resuelven varias situaciones que corresponde analizar.

Es posible, en primer término, que el abordaje se haya debido a caso fortuito o fuerza mayor. En esas circunstancias cada operador responde por los daños causados a los terceros en la superficie dentro de los límites que le corresponden en conformidad al peso de su aeronave, según la tabla ya conocida. Naturalmente quien se haya visto obligado a responder solidariamente por la totalidad de los daños indemnizables tendrá derecho a reclamar del otro operador lo que haya tenido que pagar en exceso.

Pero el abordaje también puede haber sido culpable. En este evento hay ciertas variables que considerar. Así, si el abordaje ha sido culpa de los dos operadores, la situación es idéntica al abordaje debido a caso fortuito o fuerza mayor.

En un segundo caso de abordaje culpable, la culpa puede haber sido del operador que respondió por la totalidad de los daños indemnizables. Lógicamente, no tendrá derecho a reclamar devolución alguna.

Una tercera situación que puede presentarse es que la culpa del abordaje sea únicamente del operador que no fue requerido de pago por las víctimas. El Código concede, ahora, al operador inocente el derecho a recobrar la totalidad de las indemnizaciones que haya debido cancelar, tanto las que pagó por la participación en el abordaje del operador culpable, como las indemnizaciones que le correspondió pagar por su concepto.

Por último, debe advertirse que las disposiciones sobre seguros y sobre garantías que el Código establece, para salvaguardar los derechos de las víctimas en el caso de daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie, son igualmente aplicables al caso de abordaje.

E. PRESCRIPCIÓN

El artículo 255 establece un plazo de prescripción de dos años, que se cuenta desde la fecha en que ocurrió el hecho que dio

origen a los daños. El Código expresa que este término se suspende en caso de fraude de parte del porteador. La disposición, por tanto, no sería aplicable al caso de los daños a los terceros en la superficie, ya que aquí no se puede presentar el caso de fraude sino de dolo, o sea de intención de dañar.

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

El título I, capítulo VII, artículos 54 a 57 se refiere a los servicios auxiliares de la navegación aérea, que son los encargados de garantizar la seguridad y regularidad de la navegación aérea. Estos servicios, según el artículo 54, consisten en el control de tránsito aéreo, radiocomunicaciones aeronáuticas y servicios de balizamiento diurnos o nocturnos.

Para velar por la seguridad del vuelo, estos servicios en algunos casos dan órdenes y en otros casos proporcionan información vital para la dirección de las aeronaves. Incluso el comandante o piloto de una aeronave que desobedece estas órdenes puede ser sancionado en forma severa.

Es posible, sin embargo, que debido a órdenes erróneas o informaciones inexactas suceda un accidente, y se plantea el problema de determinar si el Ministerio de Aviación, cuando tiene a su cargo estos servicios, debe o no responder.

No se encuentra en la legislación aérea de Nicaragua una disposición que resuelva el problema, por lo cual es necesario recurrir a las normas de la legislación común. El Código Civil de Nicaragua no contempla tampoco una norma que se refiera específicamente al asunto y la única disposición en que podría basarse una acción de esta naturaleza es el artículo 2509, que obliga a indemnizar a todo aquel que cause un daño por falta, negligencia o imprudencia, o por un hecho malicioso. Como se comprenderá no hay una sólida fundamentación legal que posibilite obtener una resolución favorable y es necesario dictar las normas que regulen apropiadamente la materia.

Debe tenerse presente que en Nicaragua, igualmente, opera la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea y que, de acuerdo a su convenio constitutivo, el organismo es civilmente responsable por los daños que produzca.

NICARAGUA: LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE AÉREO

<i>Causa de la responsabilidad</i>	<i>Periodo por el cual se responde</i>	<i>Sistema de responsabilidad y monto hasta el cual se responde</i>	<i>Causales de exención de responsabilidad del porteador</i>	<i>Caducidad y prescripción</i>
<p>Muerte y lesiones del pasajero.</p> <p>Se comprenden las lesiones corporales orgánicas o funcionales y las de orden mental.</p> <p>Artículo 213.</p>	<p>Desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave hasta que desembarca de ella.</p> <p>Se incluye cualquier aeropuerto o lugar de aterrizaje forzoso o accidental.</p> <p>Artículo 213.</p> <p>Se responde incluso más allá de las operaciones de desembarque si el daño es consecuencia directa de un hecho ocurrido durante tal periodo.</p> <p>Artículo 221.</p>	<p>Objetivo y limitado.</p> <p>Situaciones según la causa del accidente:</p> <p>a) caso fortuito o fuerza mayor de empresas de servicios aéreos privados, y servicios aéreos de transporte público no regular.</p> <p>— Muerte: 5,000 dólares.</p> <p>— lesiones: — invalidez total permanente: 6,000 dólares — invalidez parcial permanente hasta 4,000 dólares. — invalidez parcial temporal hasta 2,000 dólares. — demás lesiones hasta 1,000 dólares.</p> <p>b) caso fortuito o fuerza mayor. Empresas de servicios aéreos de transporte público regular. 100% de aumento.</p> <p>Artículo 214.</p> <p>c) culpa del porteador o de sus dependientes. 50% más de aumento sobre montos anteriores.</p> <p>Artículo 216.</p> <p>d) Dolo del porteador o de sus dependientes: responsabilidad ilimitada. En ningún caso puede ser inferior a la del caso de culpa.</p> <p>Artículo 217.</p>	<p>a) Si los daños han sido provocados intencionalmente por el pasajero;</p> <p>b) Si se deben a hechos ilícitos de un tercero;</p> <p>c) Si hay notoria imprudencia del pasajero o infracción de éste a los reglamentos de seguridad al subir o bajar de la aeronave.</p> <p>Artículo 223.</p>	<p>Caducidad:</p> <p>1 año desde la fecha del hecho que dio origen a la reclamación.</p> <p>Artículo 226.</p> <p>Prescripción:</p> <p>2 años desde la fecha del hecho que dio origen a los daños o desde la fecha en que comenzó el transporte durante el cual se realizó el hecho.</p> <p>Artículo 255.</p> <p>La ley señala que en caso de fraude del porteador se suspende el plazo de prescripción.</p> <p>Artículo 255.</p> <p>Nota: la moneda nacional de Nicaragua se denomina Córdoba.</p>

NICARAGUA: 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>
El operador de cualquiera aeronave civil y se entiende por tal:	Objetivo y limitado.	a) Si la persona que sufrió los daños los ha causado o contribuido a causarlos. Artículo 243.	Caducidad: No hay plazo en la ley.
— La empresa de transporte aéreo. El porteador de acuerdo al Artículo 153 La persona a cuyo favor se extendió autorización cuando se trata de servicios aéreos privados por remuneración.	Primero, se aplican los montos máximos de responsabilidad que para lesiones o muerte de personas establece el Artículo 214 y que se refieren a empresas de servicios aéreos privados por remuneración y servicios aéreos de transporte público no regular.	b) Si los daños son consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles o si se ha privado del uso de la aeronave por acto de autoridad pública. Artículo 242.	Prescripción: 2 años a partir de la fecha en que ocurrió el evento que dio origen a los daños y en su defecto desde que comenzó el transporte en el que se realizó el mencionado hecho. Artículo 255.
— El propietario de la aeronave privada destinada a usos particulares del propietario y sin remuneración. Artículo 239.	Segundo, si se trata de servicios aéreos de transporte público regular hay un aumento de 100%. Artículo 214.	c) Si hay uso ilegítimo y se han tomado las medidas adecuadas para evitarlo. Artículo 241.	
— El que sin tener la disposición de la aeronave la usa sin el consentimiento del operador. Artículo 241.	Tercero, si hay culpa de la empresa o de sus empleados hay un aumento del 50% en los dos casos anteriores. Artículo 216. Cuarto, si hay dolo, no hay limitación de responsabilidad. Artículo 249 y 217. Quinto, el monto total por accidente no puede exceder de los límites que señala el artículo 244, los cuales se establecen de acuerdo al peso de la aeronave.	d) No hay responsabilidad si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave en conformidad con las normas de tránsito. Artículo 238.	