

Capítulo sexto

<i>La responsabilidad civil en la legislación aérea de Honduras . . .</i>	194
1. Normas fundamentales	194
2. Panorama general sobre el estudio de la responsabilidad civil aeronáutica en la legislación de Honduras	198
3. La responsabilidad contractual en la legislación aérea de Honduras	200

CAPÍTULO SEXTO

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE HONDURAS

1. *NORMAS FUNDAMENTALES*

Antecedentes Históricos. El sistema de responsabilidad en las primeras leyes aéreas de Honduras

La primera Ley de Aviación de Honduras fue aprobada en el año 1930 por Decreto número 217 del Congreso Nacional.⁷⁷ El capítulo v se refería al problema de la responsabilidad y adoptaba para todos los casos un sistema de responsabilidad subjetivo. El artículo 67 señalaba que no había responsabilidad alguna si los daños ocurrían por caso fortuito o fuerza mayor, pero sí había obligación de indemnizar cuando los perjuicios se producían por defectos de la aeronave o por culpa o negligencia de la tripulación.

Si se alegaba caso fortuito o fuerza mayor la prueba se regía por las reglas establecidas en el derecho común. En este sentido el artículo 1495 del Código Civil de Honduras, siguiendo el aforismo de que incumbe probar las obligaciones o su extinción el que alega aquéllas o éstas, determina que el que alega estas circunstancias es el que debe rendir las pruebas correspondientes para poder eximirse de responsabilidad.

El decreto citado determinaba además en el artículo 59 que eran solidariamente responsables, el propietario y el arrendatario de la aeronave, la empresa que la administraba o el comandante de la aeronave. De tal modo que el perjudicado podía accionar indistintamente contra cualquiera de las personas señaladas sin distinguir de quién específicamente emanaba la culpa.

Se puede, por tanto, concluir que el sistema de responsabilidad establecido por la primera ley de aviación del país era un sistema

⁷⁷ La publicación del texto citado se realizó con fecha 14 de mayo de 1930 en la *Gaceta* núm. 8194.

de responsabilidad subjetivo con todos los caracteres que este ordenamiento tiene comúnmente. Vale decir, era necesario que el perjudicado probara la culpa o negligencia del responsable e incumbía a este último rendir la prueba si alegaba fuerza mayor o caso fortuito. El sistema se aplicaba además indistintamente, provinieran los daños de la celebración del contrato de transporte aéreo o de perjuicios producidos a terceros en la superficie. No existía consecuentemente una diferencia entre la responsabilidad contractual y extracontractual.

El Decreto número 217 fue derogado por el Decreto número 121 del Congreso Nacional, de fecha 17 de marzo de 1950⁷⁸ que se denomina ahora Ley de Aeronáutica. A diferencia de la ley anterior que reservaba un corto capítulo para tratar el problema de la responsabilidad, la nueva ley contempla la materia en el capítulo iv relativo a la navegación aérea y más precisamente en su sección cuarta sobre accidentes y emergencias. Desde este aspecto las normas anteriores tenían una ubicación más acertada ya que, aún cuando en forma fragmentaria, se legislaba en forma especial sobre tan trascendente tema. Sin embargo, la legislación aprobada por el Decreto número 121 representa indudablemente un progreso sobre la situación anterior ya que aprovecha la experiencia acumulada para legislar en forma más conveniente. No obstante, no se puede compartir la idea de que la responsabilidad sólo pueda emanar de un accidente de aviación, ya que es perfectamente posible y habitual que las pérdidas, averías o destrucción del equipaje se produzcan sin que exista accidente. Desde otro prisma, esta misma posición implica sostener un concepto de accidente de aviación que excede y va más allá de lo que debe entenderse por tal.

Para estudiar adecuadamente las normas sobre responsabilidad contenidas en el texto referido es necesario tener presente, como observación de carácter general, que nuevamente se prescinde de la distinción entre responsabilidad contractual y extracontractual y el sistema que se aplica en ambos casos es de naturaleza objetiva. Producido un daño se debe responder de los perjuicios que de ello derivan independientemente de que haya o no culpa.

El decreto hace una serie de distinciones para regular la responsabilidad. En primer término, distingue entre transporte aéreo

⁷⁸ El decreto señalado fue publicado en la *Gaceta* núm. 14.114, con fecha 29 de mayo de 1950.

interno y transporte aéreo internacional. Si se trata de transporte aéreo internacional, sea desarrollado por empresas nacionales o extranjeras, el artículo 83 hace aplicables en forma prioritaria las convenciones internacionales que Honduras haya ratificado y en defecto de tales tratados, si el accidente o los daños o perjuicios han ocurrido en territorio hondureño, rige la Ley de Aeronáutica Civil y las demás leyes aplicables en la república.

Tratándose de transporte aéreo interno —o sea el realizado entre dos puntos del territorio de Honduras—⁷⁹ para determinar cuál es la legislación aplicable, es necesario distinguir si los daños han sido producidos por una aeronave en tierra o en vuelo. Respecto a los perjuicios causados por una aeronave en tierra, el artículo 84 del decreto número 121 establece que las empresas son responsables de acuerdo a las disposiciones del Código de Comercio.

Si el daño, en cambio, ha sido producido por una aeronave en viaje se aplican las disposiciones de la Ley de Aeronáutica.⁸⁰

La distinción tiene importancia ya que el Código de Comercio contempla un sistema distinto en que la responsabilidad generalmente es ilimitada. En cambio, si se trata de una aeronave en vuelo, o siguiendo la terminología empleada por la ley, si se trata de una aeronave en viaje, el estatuto legal tiene caracteres muy distintos. En efecto, la ley consagra un sistema de responsabilidad que hace diferencias y que al menos en lo que respecta a los pasajeros es de carácter limitado.

Siguiendo en el análisis de los rasgos fundamentales del sistema de responsabilidad que establece el decreto número 121 debe expresarse que para efectos didácticos debe distinguirse entre la responsabilidad que emana del contrato de transporte, sea de pasajeros, equipaje o carga, y la responsabilidad que emana de daños causados a terceros en la superficie. En todo caso, el sistema de responsabilidad es objetivo; se responde de todas maneras, haya o no culpa, pero no siempre se responde de la misma manera y en la misma medida. En efecto la responsabilidad en algunos casos es limitada y en otros no tiene limitaciones. El régimen de responsabilidad contractual debe dividirse entre responsabilidad por daños causados a los pasajeros, o bien al equipaje y a la carga.

⁷⁹ La definición expuesta supone que no haya una escala fuera del territorio de la república, ya que de lo contrario se estaría en presencia de un caso de transporte aéreo internacional.

⁸⁰ El artículo 77 expresa que “la aeronave se considerará en viaje desde que pone en marcha sus motores en el punto de embarque o carga hasta que, al término del aterrizaje, detiene sus motores y cesa completamente de estar en movimiento”.

Si hay lesión o muerte del pasajero se responde en forma limitada ya que el artículo 163 del decreto establece que la empresa, por cada pasajero muerto, debe responder a los herederos con la suma de 10,000 lempiras. Si hay lesiones y éstas son de carácter grave o se traducen en impedimentos físicos o mentales permanentes, la indemnización no debe bajar de 5,000 lempiras.⁸¹

En lo que respecta a los daños sufridos por el equipaje o la carga, el artículo 80 determina que la empresa es responsable si la destrucción, pérdida o avería se produce durante el transporte aéreo.⁸² Por la forma en que está redactada la disposición y por lo señalado en el artículo 191 debe entenderse también que el sistema de responsabilidad es objetivo, pero no establecen, como en el caso de los pasajeros, límites al monto de los perjuicios por los cuales debe responderse. De tal manera que deberá responderse por el monto total de lo que representan los daños.

Legislación básica y estado de ratificación de los convenios internacionales

La actual Ley de Aeronáutica Civil de Honduras, Decreto número 146 de 3 de septiembre de 1957, trata el problema de la responsabilidad en el capítulo iv, en el cual se contemplan normas que involucran una solución completa y coherente sobre la materia.⁸³

Esta nueva legislación constituye un gran progreso en relación a las normas que regían anteriormente. El Decreto número 217 de 1930, como se comprenderá, se caracterizaba por lo incompleto y fragmentario de sus disposiciones; el tratamiento posterior establecido en el Decreto número 121 de 1950, adolecía también de muchos vicios. Así, partía de la premisa de que la responsabi-

⁸¹ Un dólar americano equivale dos lempiras.

⁸² Se entiende por duración del transporte aéreo, en lo que respecta a la carga y equipajes manifestados, en conformidad al artículo 181, "desde el momento del recibo hasta el de su entrega". Hay un concepto distinto de duración del transporte para el caso del pasajero y su equipaje de mano, ya que el artículo 183 establece que comprende el tiempo transcurrido desde que el pasajero queda bajo la dirección de un empleado de la empresa para embarcarse en la aeronave hasta el momento en que cesa de estar bajo la dirección de un empleado de la empresa en relación con el desembarque.

⁸³ El decreto núm. 146 fue publicado en la *Gaceta* núm. 16.314, de 20 de octubre de 1957.

lidad emanaba del hecho de que ocurriera un accidente de aviación y formalmente incluía las reglas sobre responsabilidad en este campo, en circunstancias de que no es indispensable que ocurra un siniestro para que haya responsabilidad. El Decreto número 121, además, era un tanto vago y oscuro en la regulación de ciertas materias, ya que no distingue claramente, en algunos casos, las disposiciones comunes a la responsabilidad contractual y extracontractual. En cambio, el Decreto número 146 supera los inconvenientes y vacíos de la legislación anterior y otorga una solución coincidente con las tendencias del derecho aéreo.

Las disposiciones complementarias de la ley en materia de responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo, en el orden interno, se encuentran contenidas en el libro IV, título II, capítulo IX, artículos 1070 al 1104 del Código de Comercio. Estas disposiciones son aplicables en forma subsidiaria de acuerdo a lo estipulado en el artículo 162 de la ley. Según lo prescrito en el artículo 268, sección quinta del capítulo IV de la ley, que se refiere a las disposiciones comunes sobre responsabilidad contractual o extracontractual, se aplicaron las disposiciones del derecho común en todo aquello no previsto por la ley. La referencia debe entenderse hecha en este último caso a las normas contenidas sobre el particular en el Código Civil de Honduras. En materia de daños a la propiedad o persona de terceros en la superficie, tienen aplicación subsidiaria las normas sobre indemnización de perjuicios provenientes de delitos y cuasidelitos que se encuentran contempladas en los artículos 2236 y siguientes del Código Civil.

En materia de convenciones internacionales sobre responsabilidad, Honduras ha suscrito sin ratificar la Convención de Guadalajara sobre responsabilidad del transportador de hecho y el Protocolo de Guatemala de 1971. En el aspecto extracontractual se adhirió al Convenio de Roma de 1952, con fecha 5 de octubre de 1960. Las empresas TAN Airlines y Servicios Aéreos de Honduras, S. A. son partes del Acuerdo de Montreal de 1966, el cual ha sido suscrito por más de cuatrocientas veinte compañías.

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

La Ley de Aeronáutica Civil de Honduras, al regular la responsabilidad civil en el campo de la actividad aérea, contempla en

el capítulo IV del título II, cinco secciones que son las siguientes:

- I. Daños a pasajeros.
- II. Daños al equipaje facturado y a la carga.
- III. Daños a las personas o bienes de terceros en la superficie.
- IV. Daños causados a terceros en la superficie en caso de abordaje o colisión.
- V. Disposiciones comunes.

La estructura señalada desde un comienzo, permite visualizar que la Ley de Aeronáutica Civil hace una clara distinción entre la responsabilidad contractual aérea y la responsabilidad que emana de daños causados a la propiedad o persona de terceros en la superficie. Prueba de ello es que las dos primeras secciones se destinan a regular la responsabilidad que emana del contrato de transporte aéreo, comprendiendo en dicha expresión el contrato de pasaje, de equipaje y de carga. Las dos secciones siguientes, la tercera y la cuarta, tienen por objeto reglamentar la responsabilidad que emana de los daños que se produzcan a terceros en la superficie. Finalmente, se reserva la sección quinta para contemplar algunas normas comunes a ambos tipos de responsabilidades, vale decir la contractual y la extracontractual.

La ley parte de la premisa que todo daño ocasionado por una aeronave debe ser indemnizado, exista o no un vínculo contractual entre la persona que sufrió el daño y el transportador aéreo. En síntesis, siguiéndose la tendencia de la legislación comparada y del derecho aéreo actual, se consagra en términos generales un régimen de responsabilidad objetivo. Se responde, por tanto, en toda circunstancia independientemente de que haya o no culpa del porteador aéreo. El régimen de responsabilidad se caracteriza además por ser limitado. El legislador como contrapeso a la imposición que hace al transportador para que responda en todo caso, aun si hay fuerza mayor o caso fortuito, ha determinado que la responsabilidad, tanto contractual como extracontractual, sea de carácter limitada. Consecuentemente, se responde hasta el monto de los daños que establece la Ley de Aeronáutica Civil. De esta manera se cumplen dos objetivos que consisten en que, por una parte se garantiza la indemnización de las víctimas y además, se impide la ruina del transportador aéreo al indicarse al empresario aéreo el monto hasta el cual deberá asegurarse de riesgos para que su em-

presa pueda desenvolverse adecuadamente. Con lo expresado se favorece el progreso y desarrollo de la actividad aérea.

Hay ciertos casos en que el transportador aéreo deberá responder en forma ilimitada y ello ocurre cuando de parte de la empresa o de sus dependientes ha existido dolo. En estas circunstancias no se respetan los topes máximos de responsabilidad determinados por la ley y el juez está en condiciones de determinar con libertad la suma total que cubre la plena y total indemnización de los perjuicios que se han ocasionado. El artículo 220 establece esta sanción para el transportador aéreo en materia contractual y el artículo 256 establece el mismo sistema para el caso de daños causados a terceros en la superficie. La culpa no es totalmente indiferente para el legislador ya que se establecen montos mayores de responsabilidad para el transportador cuando haya falta de prudencia o cuidado de la empresa o sus dependientes.

La exposición del sistema de responsabilidad determinado por la legislación actual hace necesario destacar que la regulación de la responsabilidad es distinta tratándose de materia contractual o de daños causados a terceros en la superficie. Aun cuando el sistema es en ambos casos de carácter objetivo y limitado, hay normas particulares cuyo contenido debe estudiarse separadamente.

3. LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE HONDURAS

El contrato de transporte aéreo. Consideraciones generales

El artículo 161 de la ley da una definición del contrato de transporte aéreo que es necesario tener presente. Señala que: "Por el contrato de transporte aéreo el porteador se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por la vía aérea, pasajeros o cosas y a entregar éstas al consignatario."

La ley después de dar este concepto clasifica al contrato en transporte aéreo interno e internacional. Para estos efectos debe entenderse por transporte aéreo interno, en conformidad con lo indicado por el artículo 162, "todo transporte en el cual, por consecuencia de acuerdo entre las partes, el lugar de partida y de destino están situados dentro del territorio nacional." En lo que respecta al transporte aéreo internacional, dado lo señalado en el artículo 163 que sigue los postulados de la Convención de Varsovia de 1929

sobre responsabilidad del porteador aéreo, debe considerarse el que por acuerdo entre las partes, consiste en que el “lugar de partida y de destino están situados en territorio de un mismo Estado, estando previstos uno o más aterrizajes en el territorio de otro Estado.”

La distinción expresada anteriormente se aplica tanto al transporte de pasajeros, equipaje y carga y tiene trascendencia ya que la legislación aplicable es distinta. Para el transporte interno rigen prioritariamente las normas de la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras y sus reglamentos y, en lo no dispuesto en estos textos, hay que atenerse a lo que prescribe el Código de Comercio. El transporte aéreo internacional, por el contrario, se rige por los convenios multilaterales o bilaterales que están vigentes y a falta de ellos por lo señalado en la Ley de Aeronáutica Civil y sus reglamentos. Sin embargo, hace excepción a esta última regla el caso en que el pasaje haya sido comprado en Honduras ya que en esta circunstancia, cualquiera que fuese el lugar de partida o de destino del viaje o el lugar donde hubieran ocurrido los daños, se entrega jurisdicción a las autoridades hondureñas para resolver los juicios relativos a lesiones o muerte de un pasajero de acuerdo a las normas establecidas en la propia Ley de Aeronáutica Civil.

Es interesante, por último, reiterar lo señalado en el artículo 268 de la ley que se encuentra ubicado entre las disposiciones comunes del capítulo de la responsabilidad civil. Allí se expresa que en todo lo no previsto por el decreto 146 serán aplicables las disposiciones del derecho común.

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

De los artículos 157 y 158 de la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras se puede extraer un concepto de porteador. Según estas normas debe entenderse por tal toda empresa de transporte aéreo que mediante certificado de explotación o autorización otorgados por el Poder Ejecutivo realiza servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga o correos con carácter regular o no regular. Para estos efectos no interesa que se trate de una persona natural o jurídica ni tiene tampoco trascendencia que éstas sean o no propietarias de las aeronaves.

Sobre el caso de las agencias de viaje que están facultadas por

las compañías para vender boletos hay que recordar que sólo revisten el carácter de mandatarios y que no pueden considerarse por tanto como porteadores.⁸⁴

La ley se ha preocupado también de definir lo que debe entenderse por último porteador. Señala al respecto en el artículo 159 que es aquél que realiza la etapa final del transporte consignada en el contrato respectivo o bien el que termina efectivamente el transporte en un punto anterior al de destino estipulado. La determinación del último porteador tiene importancia para determinar las responsabilidades consiguientes. Así por ejemplo, el consignatario de la carga despachada por vía aérea puede accionar contra este último. Como la legislación aérea de Honduras no resuelve enteramente los problemas relativos contra quién se debe accionar y sobre quién en definitiva pesa la responsabilidad, será necesario recurrir a lo dispuesto en el Código de Comercio. Lo expuesto vale igualmente para los transportes combinados.

Para precisar a las personas responsables en los contratos de arrendamiento y fletamento es necesario recurrir a lo determinado en el título II, capítulo III de la ley, referente a los contratos sobre aeronaves.

Según prescribe el artículo 205, inciso segundo, el arrendador no tiene bajo sus órdenes ni a la tripulación ni a la aeronave. De ello se desprende que el responsable es el arrendatario. Sin embargo, para que el contrato de arrendamiento pueda producir efectos respecto de terceros es necesario que el título, sea escritura pública o un documento privado, se inscriba en el Registro de Propiedad Aeronáutico. De tal manera que si el contrato no está inscrito la persona que reclama la indemnización, podrá dirigirse indistintamente contra el arrendador o el arrendatario. Naturalmente, si el arrendador se ve obligado a responder, posteriormente podrá accionar en contra del arrendatario responsable para que le devuelva lo pagado. Lo expuesto es válido tanto para el caso de responsabilidad que emana del contrato de transporte como para la responsabilidad proveniente de daños causados a terceros en la superficie.

En el contrato de fletamento, el artículo 203, indica que recaerán sobre el fletador todas las responsabilidades emanadas del contrato de transporte. Esta norma general se ha establecido en

⁸⁴ Ver al respecto lo señalado en el párrafo correspondiente al analizarse la legislación de Costa Rica.

atención a que las obligaciones emanadas del contrato de transporte sólo deben afectar al fletador y a las personas que con él contratan. No deben afectar en cambio al fletante, al cual sólo lo liga una relación contractual con el fletador. Sin embargo, la misma disposición más adelante señala que habrá responsabilidad solidaria entre fletante y fletador cuando se trata de indemnizaciones por daños a pasajeros, equipaje facturado, carga o daños a terceros en la superficie. De lo expuesto se concluye que sólo en el caso del equipaje de mano, o equipaje confiado a la custodia del pasajero, se aplica la norma general. En los casos restantes, que constituyen en realidad la mayoría, existe responsabilidad solidaria. El legislador ha explicado en la exposición de motivos que la responsabilidad solidaria del fletante y del fletador constituye una mayor garantía para el público. De acuerdo al artículo 203, ya citado, la responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo pesa en definitiva sobre el fletador. Es por ello que el fletante al cumplir con la indemnización resultante de la celebración de un contrato de transporte podrá repetir contra el fletador. Ello puede constituir una injusticia si el fletante, persona que tiene bajo su cargo a la tripulación y la dirección técnica de la aeronave, es realmente culpable del hecho que originó los daños.⁸⁵

Si existen daños a la persona o propiedad de terceros en la superficie la disposición ya comentada establece que el fletante y el fletador responden en forma solidaria.

En lo relativo a los derechos y obligaciones que emanan del contrato de fletamento, de acuerdo a lo señalado en el artículo 200, inciso segundo, el fletador no puede cederlos a menos que ello sea expresamente convenido. Si se ha autorizado la cesión, el artículo 204 reglamenta las responsabilidades de esta nueva situación y vuelve a indicar que las responsabilidades que surgen del contrato de transporte aéreo recaerán en definitiva sobre el último fletador sin perjuicio de que pueda perseguirse solidariamente la responsabilidad del último fletante y fletador en los casos de daños a los pasajeros, al equipaje facturado, a la carga o a terceros en la superficie.

⁸⁵ Artículo 200. "El fletamento es un contrato por el cual el fletante, mediante remuneración, cede a otra persona el uso 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, reservándose la dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de la misma aeronave.

Los derechos y obligaciones derivados del fletamento no podrán cederse, total o parcialmente, si tal facultad no fuere expresamente convenida."

B. LA RESPONSABILIDAD POR MUERTE O LESIONES DE LOS PASAJEROS

Periodo por el cual se responde

Producida la muerte o la lesión de un pasajero la empresa tendrá siempre que responder de los perjuicios ocasionados, pero para que ello ocurra es menester que el hecho que causó los daños haya tenido lugar durante el periodo transcurrido desde el momento que el pasajero se embarca en la aeronave hasta el momento en que desembarca de la misma. En el artículo 220 se ha cambiado el criterio sustentado en la ley anterior en el cual el elemento considerado para determinar si había responsabilidad o no del porteador era el que el pasajero estuviera bajo la dirección de los empleados de la empresa. El nuevo criterio, por disposición de lo señalado en el artículo 229, agrega que también responderá el transportador si los daños son el resultado directo de un hecho ocurrido durante el periodo del embarque y desembarque.

Analizando el periodo por el cual responde el porteador debe señalarse que hay coincidencia, en términos generales, entre lo establecido por la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras y el Protocolo de Guatemala ya que el artículo v de éste, que modificó el artículo 17 de la Convención de Varsovia, señala que se deberá responder siempre que el hecho que haya causado la muerte o lesión del pasajero se produzca estando el pasajero a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque. Sin embargo, hay una diferencia de relevancia ya que la ley hondureña también hace responsable al porteador cuando se trata de daños que sean el resultado directo de un hecho ocurrido durante el periodo de embarque o desembarque.

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

En la legislación anteriormente vigente se exigía que las lesiones que sufriera el pasajero debían ser graves y permanentes. Este criterio ha variado sustancialmente en las nuevas normas ya que ahora se responde por todo tipo de lesiones, sean corporales o que afecten a las facultades mentales. Entre las lesiones corporales se incluyen además expresamente tanto las de orden orgánico como funcional. En resumen, el porteador debe responder por la muerte

del pasajero y por cualquier tipo de lesiones según prescribe el artículo 220. Es necesario tener presente que, en todo caso, las lesiones o la muerte deben ser ocasionadas con motivo del transporte. Con ello se quiere expresar que si la muerte o la lesión es producto exclusivo de la enfermedad del pasajero, por ejemplo, no puede perseguirse la responsabilidad del porteador.

Sistema y límites de responsabilidad

El sistema de responsabilidad que se establece por la ley para el caso de indemnización de la muerte o de las lesiones de los pasajeros, distingue fundamentalmente tres situaciones: si los hechos han ocurrido por caso fortuito o fuerza mayor; si hay culpa de la empresa o de sus empleados; y si hay dolo de la empresa o de sus dependientes.

Si los hechos han ocurrido por caso fortuito o fuerza mayor se aplica la tabla contenida en el artículo 221 que es la siguiente:

Por muerte del pasajero	20,000 lempiras
Por lesiones que ocasionen incapacidad total permanente	25,000 lempiras
Por lesiones que ocasionen incapacidad parcial permanente hasta un máximo de	15,000 lempiras
Por lesiones que ocasionen incapacidad temporal hasta un máximo de	8,000 lempiras
Por otro tipo de lesiones hasta un máximo de	5,000 lempiras

La clasificación de las lesiones que se hace en los artículos 220 y 221 es bastante acertada porque comprende todo tipo de lesiones y además hace una adecuada calificación de ellas de acuerdo a su gravedad.

La segunda situación contempla el caso de que haya culpa de la empresa o de sus dependientes. En este evento, de acuerdo al artículo 223, las sumas anteriores se aumentan en un 50%. No se señala por qué clase de culpa debe responder el porteador y por tanto será necesario determinarla recurriendo a las reglas del fuero común.

Finalmente, en el caso de que medie dolo de la empresa o de sus empleados la responsabilidad será ilimitada. Debe advertirse,

sin embargo, que el tribunal no puede fijar una suma más baja que la señalada por la ley para el caso de culpa de la empresa o de sus dependientes.

Se pierde asimismo el beneficio de la limitación de responsabilidad, de acuerdo al artículo 168, si el porteador acepta al pasajero sin que le haya expedido el boleto correspondiente.

De lo expuesto se concluye claramente que en materia de responsabilidad por lesiones o muerte de los pasajeros se ha consagrado un sistema de responsabilidad objetivo y limitado. Sin embargo, este sistema no es totalmente ortodoxo ya que para el legislador no es indiferente que haya culpa de la empresa o de sus dependientes y es por ello que establece unos límites más altos de responsabilidad para estos últimos casos. Se trataría por tanto de un sistema fundamentalmente objetivo pero de naturaleza mixta.

La ley permite al porteador eximirse de responsabilidad si los daños han sido provocados intencionalmente por la víctima; si se deben a hechos ilícitos de un tercero, si son sufridos por el pasajero al subir o bajar de la aeronave, estacionada o en marcha, cuando realiza estas operaciones con notoria imprudencia o con infracción a los reglamentos de seguridad. Estas causales de exención, en términos generales son lógicas. No se comparten, sin embargo, el criterio seguido en el artículo 230 de eximir de responsabilidad cuando los daños se deban a hechos ilícitos de un tercero ya que la empresa tiene el deber de tratar de impedirlos y de adoptar las medidas razonables para que no ocurran. No obstante, el legislador exime a la empresa en ese caso prescindiendo de si ha tomado o no precauciones.

Seguros

Para garantizar el pago de los daños correspondientes a lesiones o muerte de los pasajeros, el porteador tiene la obligación de contratar un seguro en una compañía debidamente autorizada por la Secretaría de Comunicaciones, Obras Públicas y Transportes. La obligación pesa tanto para los porteadores nacionales o extranjeros según prescriben los artículos 222 y 226. Estos seguros deben mantenerse vigentes mientras rijan los permisos de explotación o autorizaciones correspondientes. La infracción es sancionada con multa.⁸⁶

⁸⁶ Artículos 273, letra “d”, y 276, letra “d”.

Las garantías prestadas en conformidad a la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras para reparar daños provenientes de responsabilidades contractuales y extracontractuales están sujetas especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones que se establecen por el mismo texto legal.⁸⁷

Hay que agregar que la preocupación del legislador por la seguridad de los pasajeros se manifiesta una vez más en el artículo 232, por el cual se exige al contrato de seguro de pasajeros de todo impuesto, contribución o carga pública

Caducidad y prescripción

La interpretación conjunta de los artículos 233 y 262, que establecen plazos distintos para ejercer la acción de indemnización en los casos de muerte o lesión de los pasajeros, hace concluir que la primera de las disposiciones establece un término de caducidad y la última un plazo de prescripción. Aunque la redacción de los artículos citados no es suficientemente explicativa, confirma la conclusión anotada el hecho de que el artículo 236 en el caso de indemnización por retraso al pasajero y los artículos 243 y 244 en el caso de daños o retrasos del equipaje o de la carga establecen también otros plazos especiales que no pueden estimarse como de prescripción sino como de caducidad.

El término de caducidad para reclamar ante el transportador la indemnización que se debe por muerte o lesiones de un pasajero es de un año contado desde la fecha en que ocurrió el hecho que dio origen a la reclamación.

El plazo de prescripción aplicable es de dos años y se refiere a todas las situaciones en que se pueda pedir indemnización sean de orden contractual o extracontractual. El término se cuenta según el artículo 262, a partir de la fecha en que ocurrió el evento que dio origen a los daños y en su defecto desde la fecha en que se inició el transporte en el que se produjo el mencionado hecho.

El sistema ideado por el legislador, de acuerdo a lo dispuesto en las normas citadas y a lo señalado en los artículos 265 y 266, exige siempre que el perjudicado o sus causahabientes deben entablar una reclamación por escrito al porteador. Ello se ha establecido probablemente con el objeto de inducir a las partes a bus-

⁸⁷ Artículo 264.

car un entendimiento extrajudicial. Si no hay reclamación dentro de los plazos que para cada caso especial señala la ley no se puede entablar acción judicial contra el porteador. La excepción al caso señalado lo constituye el caso de fraude de este último ya que en tal situación no hay plazo de caducidad y sólo quedaría vigente el plazo de prescripción.

Similitudes y diferencias entre la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras y el Protocolo de Guatemala

El análisis comparativo del sistema creado por la ley en relación, al contrato de transporte aéreo interno, revela coincidencias importantes con lo establecido por el Protocolo de Guatemala en lo relativo al contrato de transporte aéreo internacional. Ambos textos legales establecen para el contrato de pasaje un sistema de responsabilidad objetivo y limitado, en que hay criterios similares para definir el periodo por el cual el porteador debe responsabilizarse por la lesión o muerte del pasajero. Hay también similitudes en el sentido de que no se admiten limitaciones de responsabilidad si hay dolo de la empresa o sus dependientes. Las diferencias de más importancia que se pueden señalar son las siguientes: la culpa del porteador es indiferente para el Protocolo en el caso de lesiones o muerte del pasajero, en cambio en la ley significa que el transportador deberá responder por límites superiores en un 50% más altos cuando el hecho haya ocurrido por fuerza mayor o caso fortuito; en lo atinente a las menciones del contrato de pasaje el Protocolo las simplifica considerablemente; en lo que respecta a los topes de responsabilidad son considerablemente más altos los establecidos por el Protocolo; en materia de lesiones el Protocolo sólo contempla las de carácter corporal y no hace distinción sobre la gravedad de éstas dejando al criterio del juez la determinación del monto dentro de los límites máximos establecidos, en cambio en la ley se establece la indemnización no sólo para el caso de las lesiones corporales sino también para aquéllas de naturaleza mental, y además se distingue entre el tipo de incapacidad o la gravedad de cada una de ellas.

C. LA RESPONSABILIDAD POR RETRASO EN EL CONTRATO DE PASAJE

La ley de Aeronáutica Civil ha contemplado también el caso de perjuicios ocasionados al pasajero por retraso en el cumplimiento

del contrato. El sistema de responsabilidad que establece, para este efecto, es de carácter objetivo. Es decir, habiendo retraso y perjuicios, existe la obligación de la empresa de indemnizar al pasajero. Para que ello ocurra será necesario, según el artículo 234, que el retraso tenga lugar durante el periodo transcurrido desde el momento en que debió haber comenzado el vuelo hasta el momento en que terminó el viaje. Con lo expuesto se da a entender que el retraso debe producirse en el momento de iniciarse el vuelo o durante el mismo y que no habría retraso si éste se preve con anticipación y ello se pone en conocimiento del pasajero.

La disposición es imperativa en el sentido de que habrá obligación de indemnizar, sin embargo, se exime de responsabilidad a la empresa cuando el retraso o la desviación de la ruta se ha producido por razones fundadas en la protección de la vida humana, a motivos de seguridad o a condiciones meteorológicas adversas. De tal manera, en caso de retraso, al pasajero le corresponderá probar la existencia del contrato, los perjuicios y el retraso; y la empresa, si desea eximirse de responsabilidad, deberá probar que existieron en la realidad las causales de exención contempladas en el inciso segundo del artículo 234. El Protocolo de Guatemala sobre la materia contempla un régimen más favorable a las compañías ya que éstas podrán eximirse de responsabilidad si se prueba que se tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas, según prescribe el artículo vi del Protocolo que vino a sustituir el antiguo artículo 20 de la Convención de Varsovia. La diferencia fundamental consistiría en un sistema de responsabilidad objetivo en el cual la empresa para eximirse de responsabilidad podría apelar a las causales establecidas en su texto, y en cambio en el Protocolo habría un régimen de responsabilidad subjetiva, ya que si se prueba por la empresa que no hubo culpa en el retraso, no habría consecuentemente responsabilidad.

El monto por el cual debe responderse al pasajero en caso de retraso, se limita a una suma máxima que no puede exceder el doble del valor del boleto de pasaje y se exige al demandante para que pueda prosperar su acción, que la reclamación la realice dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que ocurrió el retraso.

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

Periodo por el cual se responde. Sistema y límites de responsabilidad

La sección II de la Ley de Aeronáutica Civil regula la responsabilidad del porteador en lo que respecta al equipaje de mano, al equipaje facturado y a la carga. En este sentido corresponde examinar separadamente el caso del equipaje de mano, es decir de los bultos que el viajero lleva personalmente consigo, ya que en este punto la legislación hondureña vigente establece normas que se apartan del régimen general de responsabilidad que se consagra en la ley mencionada.

En conformidad a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 241 el porteador aéreo es responsable de los daños y perjuicios ocurridos en caso de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano, sólo si el pasajero prueba que el daño se debió a culpa del porteador o de sus empleados. Por lo expuesto se determina un régimen de responsabilidad subjetivo en el cual todo el peso de la prueba recae sobre el pasajero que debe acreditar la culpa del transportador o de sus dependientes. El periodo por el cual se responde es igual al de la responsabilidad por lesiones o muerte del pasajero que establece el artículo 220 y que se encuentra reiterado para el equipaje de mano por el artículo 238. Se responde, por tanto, “durante el periodo transcurrido desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave hasta el momento en que desembarca de la misma, y aun cuando tal aeronave esté estacionada en cualquier aeropuerto u otro lugar de aterrizaje, incluso el lugar de un aterrizaje forzoso o accidental.” El artículo 239, al igual también que en el caso de los pasajeros, hace responsable al transportador por los daños o pérdidas del equipaje de mano cuando los daños fuesen el resultado directo de un hecho ocurrido durante los respectivos periodos de transporte.

Distinta es la regulación que hace la ley para el caso del equipaje facturado o de la carga, ya que en estos casos se vuelve al sistema central de responsabilidad establecido por la ley que es de naturaleza objetiva. En efecto, el artículo 237 establece que el porteador está obligado a indemnizar los daños y perjuicios resultantes de la pérdida, destrucción, avería o retraso de la carga o equipaje facturado cuando los hechos hayan ocurrido desde el momento

en que el porteador recibe la carga o el equipaje facturado hasta el momento de su entrega al consignatario. De acuerdo a lo prescrito en los artículos 237 y 239 también se responde por los daños que fuesen resultado directo de un hecho ocurrido durante el periodo de transporte.

Respecto al monto de responsabilidad se fijan límites máximos: el equipaje de mano no puede exceder de 600 lempiras; y el equipaje facturado y la carga se limita a una suma que no puede exceder de 32 lempiras por kilo de peso bruto. Las sumas señaladas en la Ley de Aeronáutica Civil en lo que respecta a la carga y al equipaje confiado a la custodia del transportador equivalen a USA \$16 por kilo bruto, suma que es bastante similar a los USA \$16.60 que establece, aproximadamente, para el mismo caso la Convención de Varsovia, para el transporte aéreo internacional, y que es un límite que no fue excedido por el Protocolo de Guatemala de 1971. Hay diferencias notorias en cambio en lo que respecta al límite máximo establecido para el equipaje facturado ya que en la ley equivale a USA \$500, en circunstancias que de acuerdo al Protocolo el límite máximo ascendería a una cantidad cercana a los USA \$1,000. Por otra parte, la ley no reglamenta en el transporte de mercaderías las declaraciones especiales de valor hechas por el expedidor. En todo caso el artículo 263 permite convenios especiales a través de los cuales pueden acordarse límites más altos de responsabilidad. Por su parte el Protocolo de Guatemala trata especialmente el problema en el artículo VIII, que sustituye el antiguo artículo 22, y establece que el expedidor puede hacer este tipo de declaraciones en el momento de la entrega del bulto al transportador. Tal declaración obligará al porteador aéreo a pagar el importe de la suma declarada de acuerdo al Protocolo, a menos que pruebe que el valor declarado es superior al valor real en el momento en que se le hizo entrega de la mercadería. En conformidad a los artículos 171 y 177, si el porteador ha aceptado equipaje facturado o carga sin expedir el talón de equipaje o la carta de porte aéreo, no tiene derecho a acogerse a las disposiciones de la ley que excluyen o limitan su responsabilidad.

En materia de exención de responsabilidad, la ley permite al porteador eximirse de ella probando que los daños sufridos por el equipaje facturado y la carga se deben a vicios de la mercancía, a hechos ilícitos de un tercero o de hechos intencionales del propio cargador. De acuerdo al Protocolo de Guatemala en cambio, tratándose de todo tipo de equipaje, inclusive el confiado al pasajero, el transportador se puede eximir de responsabilidad si el

daño se debe exclusivamente a la naturaleza o vicio propio del equipaje, para el caso de las mercancías, el transportador no responderá por la destrucción, pérdida, avería o retraso si prueba que tanto él como sus dependientes tomaron todas las medidas para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

Existe pues en el Protocolo de Guatemala, tratándose de transporte de mercancías, una conservación del régimen de responsabilidad subjetiva con inversión del peso de la prueba en contra del transportista, tal como se establecía en la Convención de Varsovia de 1929.

Para terminar con el régimen de responsabilidad que establece la ley para el equipaje facturado y la carga, es menester señalar las disposiciones que se contemplan en materia de prueba de daños. La ley establece que la recepción del equipaje o carga sin protesta alguna por parte del pasajero o consignatario constituye una presunción legal de que los efectos se entregaron en buen estado y en conformidad con las estipulaciones contenidas en el contrato de transporte. Esta presunción es de carácter simplemente legal, por lo cual admite prueba en contrario, pero la legislación hondureña posibilita el pasajero o consignatario impedir que pese en contra suya esta presunción. Así se permite a las personas mencionadas presentar una reserva por escrito dirigida al porteador aéreo en que se deje constancia que el equipaje o la carga no han sido examinados.

Caducidad y prescripción

La ley reglamenta también la institución de la protesta al transportador en los artículos 243 y 244, que en el caso de avería del equipaje deberá hacerse dentro de los tres días siguientes a la fecha de la recepción y dentro de los siete días siguientes en el caso de la carga. La reclamación, en cambio, por pérdida del equipaje o carga es necesario realizarla dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que, de acuerdo a los términos del contrato, deberían haberse entregado los efectos a la persona que tenía derecho a retirarlos.

En todo caso la protesta debe realizarse por escrito y es indispensable efectuarla dentro de los plazos precedentemente mencionados, ya que de lo contrario, según lo establece el artículo 266 no se podrá entablar acción alguna en contra del porteador, salvo que haya existido fraude. De tal manera que si no hay protesta

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

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

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

A. GENERALIDADES. AERONAVE EN VUELO

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

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

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