

Capítulo tercero

La responsabilidad civil en la legislación aérea de Costa Rica 121

1. Normas fundamentales	121
2. Panorama general sobre el estudio de la responsabilidad civil aeronáutica en la legislación de Costa Rica	124
3. La responsabilidad contractual en la legislación aérea de Costa Rica	125
4. La responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie.	141
5. La responsabilidad civil de los servicios de la infraestructura	148

CAPÍTULO III

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE COSTA RICA

1. NORMAS FUNDAMENTALES

Legislación básica, estado de ratificación de los convenios internacionales

La legislación anteriormente vigente en Costa Rica estaba constituida por la Ley General de Aviación Civil número 762, de 18 de octubre de 1949. La ley actual tiene el número 5150 y rige desde el año 1973.

La responsabilidad se encuentra regulada en el título vi que constituye el penúltimo título de la ley, el cual se encuentra dividido en dos capítulos. El primero de ellos trata “De la Responsabilidad Civil” y el segundo se refiere a las “Infracciones y Penas”.

El capítulo sobre responsabilidad civil comprende los artículos 243 y 287 y se encuentra dividido a su vez en cinco secciones que son las siguientes:

Sección I. Disposiciones Generales.

Sección II. De la Responsabilidad por Daños a Pasajeros y Tripulantes.

Sección III. De la Responsabilidad por Daños y Perjuicios a Pasajeros por Retraso en el Transporte Aéreo.

Sección IV. De la Responsabilidad por los Daños causados a Terceros en la Superficie Territorial.

Sección V. De la Responsabilidad por Daños causados al Equipaje y a las Mercancías Transportadas.

La distribución general que se ha hecho de las materias no es la más conveniente, ya que parece preferible, como lo hace la ley de Honduras, entre otras, tratar de agotar primeramente la re-

gulación de la responsabilidad en materia contractual y posteriormente dar las normas que competen a la responsabilidad extracontractual o responsabilidad por daños causados a la persona o propiedad de los terceros que se encuentran en la superficie.

Las normas señaladas no agotan la reglamentación existente ya que la propia ley al regular el contrato de transporte, título IV, capítulo II, artículos 183 a 212, también da algunas normas sobre la materia. Así, el artículo 188 hace perder al porteador el beneficio de la limitación de responsabilidad cuando con su consentimiento, un pasajero se embarca sin el boleto correspondiente. El artículo 193 contiene una disposición similar relativa al talón de equipaje y el artículo 198 hace igualmente perder el beneficio de la limitación de la responsabilidad cuando no se expide la carta de porte aéreo o cuando ésta no contienen las indicaciones que la ley exige.

Al regularse en el título ya citado, capítulo III, los contratos de fletamiento y arrendamiento, se encuentran nuevamente disposiciones sobre responsabilidad, entre las cuales deben mencionarse los artículos 215 y 216.

Finalmente, en este panorama general sobre las normas aplicables en materia de responsabilidad aeronáutica en la legislación de Costa Rica, es necesario tener presente lo dispuesto en el artículo 243 que a la letra expresa:

La responsabilidad civil de las empresas nacionales o extranjeras en el transporte aéreo interacional se regirá en orden sucesivo por:

- a. Las disposiciones de este capítulo en los casos previstos.
- b. Los Convenios Internacionales aprobados y ratificados por la República.
- c. Las leyes comunes aplicables, cuando el accidente hubiera ocurrido en territorio costarricense.

Esta disposición debe entenderse como complemento a lo señalado en el artículo 165 que, en materia de contrato de transporte aéreo, hace aplicables las disposiciones del Código de Comercio y las leyes especiales referentes al transporte, en lo no previsto por la Ley General de Aviación Civil y siempre que no estén en contradicción con ésta.

Debe asimismo tenerse presente el artículo 249 que entrega directamente a la regulación de la legislación común la determinación de la responsabilidad que emane de los daños y perjuicios ocasionados por una aeronave en tierra.

Volviendo a lo dispuesto en el artículo 243, debe coincidirse con Mapelli, en el sentido de que la disposición es criticable por variadas razones. En primer término se refiere sólo a la responsabilidad que emana del transporte aéreo internacional; en segundo término, existe cierta incongruencia entre esta norma y lo señalado en el artículo 254 que determina que la responsabilidad civil de las empresas, sean nacionales o extranjeras, en el transporte aéreo internacional, se regirán por las convenciones internacionales vigentes en la República.³⁶

En lo que respecta a las convenciones internacionales que se han celebrado en materia de responsabilidad aeronáutica, Costa Rica adhirió a la Convención de Varsovia, con fecha 10 de octubre de 1969, y aparece ratificando el Protocolo de Guatemala de 1971, con fecha 20 de diciembre de 1972. Este último no ha entrado aún en vigencia por no haber obtenido el número de ratificaciones necesarias. Por su parte LACSA, Líneas Aéreas Costarricenses ha suscrito el Acuerdo de Montreal de 1966.

Las disposiciones de la nueva ley de Costa Rica no guardan armonía con ciertos principios básicos que constituyen la columna vertebral de la Convención de Varsovia. Es así como el artículo 250 establece que la obligación del porteador de indemnizar los daños y perjuicios provenientes de la muerte o de cualquier lesión sufrida por el pasajero, con motivo del transporte, se aplica aun al caso de los daños causados por caso fortuito o fuerza mayor. Como se sabe la Convención de Varsovia, en cambio, permite la exención de responsabilidad del porteador en casos como los indicados. A ello hay que agregar que otro de los principios fundamentales de la Convención, cual es el de la limitación de la responsabilidad del porteador, no se encuentra consagrado por la legislación aeronáutica costarricense. En efecto, el artículo 251 de la Ley General de Aviación Civil establece, para el caso de muerte o de incapacidad total o permanente del pasajero, una cifra que constituye una indemnización mínima y acepta la posibilidad de que a través de una acción judicial, por los medios legales pertinentes, o sea los que establece el derecho común, pueda probarse que los daños son mayores y se pueda reclamar, por tanto, una suma que no tiene limitación alguna en la ley.

³⁶ Mapelli López, Enrique: *Las aplicaciones nacionales de la Convención de Varsovia*, p. 50 y 51. Trabajo presentado a la XI Conferencia interamericana de Derecho Aeronáutico y VII Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Español, celebradas en la ciudad de México, en junio de 1974.

Comparando las normas actuales en materia de responsabilidad con aquéllas contenidas en la ley del año 1949, cualquiera que sea nuestra posición sobre la legislación vigente, es indudable que representan un avance en relación a las regulaciones anteriores que evidentemente adolecían de muchos vacíos y que tampoco normaban adecuadamente la materia.³⁷

Las normas de la legislación aérea de Costa Rica, en materia de responsabilidad, deben entenderse complementadas por lo dispuesto en el Código Civil del año 1886. Este texto legal en su libro IV relativo a los contratos, cuasicontratos, delitos y cuasidelitos, título VI, capítulo II, artículos 1175 a 1182 regula el contrato de transporte. En ese mismo libro, título II se dan normas para determinar la responsabilidad proveniente de delitos y cuasidelitos civiles, artículos 1045 a 1048.

Por su parte el Código de Comercio de Costa Rica del año 1964, contiene también normas que se refieren a la responsabilidad del porteador aéreo, cuya aplicación subsidiaria prefiere a las del Código Civil cuando el contrato de transporte es realizado por una empresa comercial. Estas normas están contenidas en el libro I, título III, capítulo V, artículos 323 a 348.

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

El estudio de la responsabilidad civil en la legislación aérea de Costa Rica exige realizar ciertas distinciones previas para un desarrollo didáctico de la materia.

Debe comenzarse por señalar que debe distinguirse entre los daños causados por una aeronave en tierra de los daños causados por una aeronave en vuelo.

De acuerdo a lo prescrito por el artículo 249, ya citado, si los daños son causados por una aeronave que está en tierra la indemnización de perjuicios está sujeta al derecho común, vale decir, fundamentalmente a lo que disponga sobre el particular el Código Civil de Costa Rica.³⁸

³⁷ La responsabilidad en la ley núm. 762 de 1949 se encontraba regulada en la parte IV, título I, artículos 99 a 108.

³⁸ El artículo 1048 del Código Civil, párrafo quinto, establece que la empresa o persona explotadora de un medio de transporte puede liberarse de responsabilidad si prueba fuerza mayor o culpa de la persona muerta o lesionada.

La Ley de Aviación General de Costa Rica no define cuando una aeronave debe entenderse en tierra y, como sucede en la generalidad de los casos, la aclaración es producto de saber cuándo debe entenderse que la aeronave se encuentra en vuelo.

Sobre el particular, el artículo 267 determina cuándo una aeronave se encuentra en vuelo. Por su parte, los artículos 250, 281 responsabilizan al porteador por los daños que sufren los pasajeros, el equipaje o la carga durante el período del transporte. Más adelante, corresponderá examinar estas normas en detalle.

Una vez determinado que no se trata de daños producidos por una aeronave que se encuentra en tierra y, por tanto, que se trata de situaciones reguladas por la Ley General de Aviación Civil de Costa Rica, surge nuevamente el imperativo de distinguir entre responsabilidad emanada del contrato de transporte y responsabilidad emanada de los daños causados a la persona o a la propiedad de terceros en la superficie. Aunque la legislación costarricense no sigue estrictamente este programa según se deduce del orden de las respectivas secciones de la ley, este es el plan de estudio que parece más conveniente. Ahora, dentro de la responsabilidad contractual, respetando la distinción que hace la ley, habrá que analizar separadamente los siguientes tipos de responsabilidad: por muerte y lesiones de los pasajeros; por daños y perjuicios causados al pasajero por retraso en el transporte aéreo; y por daños causados al equipaje y a las mercancías transportadas.

En materia de responsabilidad por daños causados a la persona o a los bienes de terceros en la superficie, deberá hacerse especial mención a las normas existentes en materia de abordaje que es una materia que se encuadra dentro de la regulación general existente en este campo, pero que contiene algunas normas adicionales que interesa destacar.

3. LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE COSTA RICA

A. PERSONAS RESPONSABLES

Determinación de la responsabilidad en los contratos de arrendamiento y fletamiento

El porteador aéreo es la persona que debe responder por los daños y perjuicios que se occasionen con motivo del transporte aé-

reo y el artículo 183 entiende por tal, la persona que “se obliga por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas y a entregar éstas al consignatario.”

Para ser porteador no es necesario ser propietario de la aeronave, pero si es indispensable que se trate de una empresa a la cual se le haya otorgado un certificado de explotación que le permita realizar transporte aéreo en forma remunerada, según prescriben los artículos 162 y 184. De tal manera que es perfectamente posible ser arrendatario de una aeronave y tener la calidad de porteador.

Debe tenerse en claro además que no tiene trascendencia que el contrato de transporte haya sido suscrito directamente o no por el porteador. Por esta razón, por ejemplo, si un contrato de pasaje ha sido suscrito por un pasajero con una agencia de viajes, no significa que esta última revista la calidad de porteador. La agencia de viajes tiene únicamente la calidad de mandatario de la empresa aérea por cuya cuenta actúa. De tal manera que es la compañía la que tiene la calidad de porteador.³⁹ Lo que señala para las agencias de viajes es también aplicable a las compañías aéreas que venden boletos correspondientes a rutas que son servidas por otras empresas aéreas.⁴⁰

En los casos citados precedentemente la determinación de la persona del porteador no reviste mayores dificultades. Sin embargo la situación puede complicarse cuando una compañía aérea, que originalmente actuaba como porteador, ha endosado el boleto de pasaje a otra compañía, caso en el cual adquiriría la calidad de explotador ésta última.

Mayor complejidad puede presentarse aún en los transportes sucesivos que son aquellos que se realizan por vía aérea, en forma sucesiva, por varios porteadores. Si hay lesiones o muerte de un pasajero o daños al equipaje y a la carga, se plantea el problema de determinar si la empresa responsable es aquella con la cual se celebró primitivamente el contrato o bien la que realizaba el servicio cuando ocurrieron los hechos que originan la responsabilidad.

La ley de Costa Rica en el caso del transporte sucesivo, en

³⁹ De acuerdo al artículo 181, las agencias de viajes que contemplen dentro de sus actividades la venta de boletos para el transporte aéreo de pasajeros deben tener para ello la autorización del Consejo Técnico de Aviación Civil.

⁴⁰ Mapelli López, Enrique, *El contrato de transporte aéreo internacional*, Madrid, Editorial Tecnos, 1968, p. 53.

los artículos 186, 185, se limita únicamente a señalar que constituye un sólo transporte cuando las partes lo han contratado como una operación única e indica también qué debe entenderse por último porteador. Éste es el que realiza el tramo final consignado en el contrato o bien el que realiza de hecho el último tramo final cuando el viaje termina con anticipación a lo convenido.

No determina tampoco en la legislación aérea de Costa Rica la persona que debe responder en el caso de los transportes combinados, en que hay una sucesión de transportistas de distinta clase, aéreos, terrestres o marítimos.

Por aplicación subsidiaria de lo estipulado en el artículo 324 del Código de Comercio debe entenderse que en los transportes sucesivos o combinados hay responsabilidad solidaria entre el porteador original, persona que celebró el contrato con el usuario, y el porteador que efectuaba el transporte cuando se produjeron los daños. Lo indicado no impide que el porteador que ha celebrado el contrato, y que fue obligado a indemnizar, pueda repetir en contra del porteador que es verdaderamente culpable de los daños o perjuicios.

Es necesario igualmente determinar la responsabilidad en los contratos de arrendamiento y fletamiento, los cuales se encuentran tratados en el título IV, capítulo IV.

En materia de contrato de arrendamiento no hay normas precisas al respecto pero no hay duda de que la responsabilidad es del arrendatario de acuerdo a lo que determinan los artículos 217 y 218. Según estas disposiciones el arrendamiento de aeronaves puede hacerse temporalmente por empresas costarricenses, con permiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Este organismo concede el permiso sólo cuando la petición se fundamenta en la falta de equipo y, naturalmente, será la empresa beneficiaria del permiso la que tendrá que responder por los daños y perjuicios que se produzcan a raíz del contrato de transporte. A mayor abundamiento, el artículo 218 inciso segundo agrega que el arrendador no tiene obligación de equipar la aeronave y que basta que la mantenga en condiciones de uso. Por otra parte, tanto la tripulación como la conducción técnica de la aeronave quedan bajo la dirección, y dependencia del arrendatario. Siendo el arrendatario el verdadero explotador de la aeronave es consecuencial que las responsabilidades consiguientes tenga él que enfrentarlas.

Hay que advertir, sin embargo, que en materia de daños causados a terceros en la superficie, el artículo 266 letra "c" considera

operadores de una aeronave tanto al propietario como al arrendatario u operador de la aeronave y los hace a ambos responsables en forma conjunta. Ello no obsta, en nuestra opinión, para que en estos casos el propietario obligado a responder pueda repetir contra el arrendatario en forma posterior.

Respecto al contrato de fletamiento la situación reviste mayor nitidez. En efecto, el artículo 215 hace recaer sobre el fletador todas las responsabilidades, a que se refiere la ley, relacionadas con el contrato de transporte. Ello es consecuencia de que el contrato de transporte se ha celebrado precisamente con el fletador.

Esta norma general tiene excepciones, ya que si se trata de indemnizaciones por daños a pasajeros existe responsabilidad solidaria entre fletante y fletador. De esta manera se ha querido proteger al pasajero de una posible insolvencia del fletador y al mismo tiempo facilitarle el ejercicio de su acción. A la pregunta de sobre quién en definitiva debe recaer la responsabilidad hay que contestar, en conformidad a la misma disposición, que será el fletador.

La responsabilidad solidaria entre el fletador y fletante existe también para el caso de daños a terceros en la superficie. En este punto no se concuerda con la legislación de Costa Rica, ya que lo lógico será en estos casos que el fletante responda. El fletador no tiene ningún vínculo con los terceros en la superficie y además no depende de él la tripulación ni tiene tampoco la conducción técnica de la aeronave. Es por ello que no se puede justificar una acción en contra de él. En esta última situación la responsabilidad debería en definitiva pesar sobre el fletante.

Finalmente la ley se pone en el caso de que el fletador hubiera estado autorizado para ceder a otra persona el fletamiento de la aeronave. En esta última circunstancia el último fletador responde en la misma forma que el primitivo, según se trate de responsabilidades emanadas del contrato de transporte en general, del contrato de transporte de pasajeros o de daños causados a terceros en la superficie. El último fletador y los fletantes anteriores, dentro de los cuales deben entenderse comprendido el primitivo fletador son responsables solidariamente cuando se trata de daños a los pasajeros o a los terceros en la superficie.

B. LA RESPONSABILIDAD POR MUERTE O LESIONES DE LOS PASAJEROS

Periodo por el cual se responde

El artículo 250 de la Ley se encarga de determinar el periodo durante el cual debe responder el porteador por la muerte o por las lesiones que se produzcan al pasajero. Su inciso primero expresa sobre el particular:

El porteador está obligado a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados por la muerte o por cualquier lesión sufrida por un pasajero con motivo del transporte, si el hecho que causó los daños tiene lugar durante el periodo transcurrido, desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave, hasta el momento en que desembarca de la misma y aún cuando tal aeronave esté estacionada en cualquier aeropuerto u otro lugar de aterrizaje, incluso el lugar de un aterrizaje forzoso o accidental.

De tal manera que se incluye no sólo el periodo del transporte sino también las operaciones anteriores o posteriores a él. Lo que la ley entiende por periodo de transporte es fundamentalmente acertado. Se prefiere, sin embargo, la terminología y la redacción empleada por la Convención de Varsovia, con las modificaciones introducidas por el Protocolo de Guatemala de 1971, que habla de daños producidos "a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque." La frase anotada incluye también los daños causados a los pasajeros en caso de un aterrizaje no previsto en el contrato o en caso de aterrizaje forzoso o accidental, situaciones que con esmero se preocupó de señalar el legislador en la Ley de Costa Rica.

La responsabilidad del porteador se puede extender más allá de las operaciones de desembarque si el daño fuese una consecuencia directa de un hecho ocurrido durante tal periodo. Lo expuesto sobre el particular por el artículo 258 es conveniente expresarlo, ya que por la vía de la interpretación sería un tanto problemático, para la víctima o sus sucesores, reclamar una indemnización en esos casos.

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

Durante el periodo señalado el porteador debe responder por la muerte del pasajero o por cualquier tipo de lesiones que haya

sufrido el pasajero, entendiendo por tales no sólo las de carácter corporal sino también las de naturaleza orgánica o funcional, como expresamente indica el inciso tercero del artículo 250.

La norma indicada es bastante similar al artículo 22 de la Ley de Honduras y ambos se inspiran en el anteproyecto de Código Civil para Centroamérica que elaborara la Organización de la Aviación Civil Internacional. El artículo 220 es, sin embargo, mucho más completo ya que abundando sobre la materia se encarga de expresar que deben entenderse comprendidas también las lesiones que afecten a las facultades mentales. La legislación de Costa Rica, en cambio, no comprende las alteraciones psíquicas y se refiere únicamente a las corporales.

En lo atinente a los límites de responsabilidad por los distintos tipos de daños el artículo 251 señala que en caso de muerte o de lesiones que implican incapacidad total o permanente el porteador responderá por la suma de 100,000 colones.⁴¹ No aparece afortunado el criterio de distinción que se ha seguido en este punto. El caso de muerte debe ser equiparado al de incapacidad total permanente pero no al de incapacidad parcial permanente, además debería existir un límite expreso para los casos de incapacidad parcial.

El límite de responsabilidad es totalmente excedible, ya que se puede probar ante los tribunales que los perjuicios ocasionados por la muerte o por la lesión son mayores y obtenerse, consecuentemente una indemnización mayor.

Para garantizar el pago de esta indemnización, cada porteador, mientras dure el tiempo de operación de la aeronave, deberá contratar un seguro con el Instituto Nacional de Seguros de Costa Rica. Si éste último tiene problemas legales para celebrarlo se puede contratar un seguro en el exterior, pidiéndose una autorización previa al Consejo Técnico de Aviación Civil.⁴²

⁴¹ Un dólar equivale a 8.60 colones.

⁴² El Consejo Técnico de Aviación Civil de acuerdo al artículo 5º de la ley está constituido por cinco miembros del Poder Ejecutivo y sus facultades son bastante amplias.

La ley contiene igualmente algunas disposiciones complementarias en materia de seguros. Así, por el artículo 255, se establece que las compañías internacionales de aviación deberán demostrar la vigencia de pólizas de seguro que no pueden ser inferiores a las establecidas por el artículo 251. Además, el artículo 260 establece que la Dirección de Aviación Civil de Costa Rica deberá velar porque las pólizas estén vigentes por los plazos que correspondan a los permisos para operar que se hayan concedido. Por su parte, el artículo 246 señala que las garantías que

En el caso de muerte la indemnización por los 100,000 colones deberá ser entregada de inmediato al juez civil respectivo para que éste la distribuya a la brevedad entre los acreedores alimentarios del fallecido, en conformidad con lo prescrito en el artículo 1084 del Código Civil de Costa Rica y sin necesidad de que sea necesario recurrir a los procedimientos ordinarios que se siguen en caso de sucesión por causa de muerte.

Sobre el límite de responsabilidad hay que insistir que no se trata de una suma máxima, como establecen las convenciones internacionales o la mayor parte de las legislaciones nacionales. Es una suma mínima que se puede exceder si se prueban perjuicios de mayor envergadura. Por ello mismo, la Ley de Costa Rica no se preocupa en distinguir si hubo dolo o culpa del porteador o de sus dependientes. Asegurada la indemnización mínima el tribunal podrá alzarla a cifras mayores, aun cuando el accidente se deba a fuerza mayor o caso fortuito.

Se ha preocupado en cambio el legislador de que el daño haya sido el producto de dolo o culpa de un tercero. En ese evento, según el artículo 253, si el juez ha fijado una indemnización más allá de los 100,000 colones, el exceso correspondiente será de exclusiva responsabilidad de ese tercero, sin perjuicio de que además deberá responder frente al asegurador por las sumas pagadas por concepto de póliza, con intereses moratorios a razón de 8% anual.

La ley prohíbe en el artículo 257, toda cláusula por la cual los porteadores pretendan exonerarse de responsabilidad o fijar sumas inferiores a las determinadas por ella. La nulidad de estas cláusulas no afectan la validez del contrato de transporte respectivo.

Sistema de responsabilidad, causales de exención

Se desprende con claridad meridiana que el sistema de responsabilidad establecido por la ley de Costa Rica en materia de responsabilidad por muerte o lesiones de los pasajeros, es un sistema de carácter objetivo e ilimitado.

Es objetivo porque el porteador responde en todo caso, con independencia de que haya habido o no culpa de su parte. En este sentido existe una abierta discrepancia entre la legislación costa-

se hayan prestado para responder por todo tipo de perjuicios que se hayan ocasionado, de orden contractual o extracontractual, quedan sujetas en forma especial preferentemente al pago de las indemnizaciones respectivas.

rricense y las legislaciones nacionales que siguen las orientaciones de la Convención de Varsovia que consagra, como se sabe, un sistema de orden subjetivo y limitado, con inversión del peso de la prueba a favor del pasajero o de sus herederos. Para que no haya duda alguna sobre lo aseverado el inciso segundo del artículo 250 de la Ley expresa que la obligación de indemnizar incluye también "la de indemnización por daños debidos a caso fortuito o fuerza mayor." De tal manera que para reclamar la indemnización bastará probar que la muerte o las lesiones del pasajero provienen de hechos ocurridos con motivo y durante el periodo de transporte. Probada esta circunstancia nace de inmediato la obligación de indemnizar.

El sistema además es de naturaleza ilimitada, ya que no existen disposiciones que limiten la responsabilidad del porteador. Como se recordará la Convención de Varsovia de 1929, y el Protocolo de La Haya que la modifica, establecen limitaciones a esta responsabilidad que se pueden cubrir razonablemente con seguros. Incluso el Protocolo de Guatemala de 1971, que es la concreción de la aspiración de los países que luchaban por superar los límites establecidos por las convenciones anteriores, aunque eleva considerablemente los montos y cambia de un sistema de responsabilidad subjetivo a otro de orden objetivo, establece de todas maneras ciertos límites máximos. No se puede estar de acuerdo con la posición sustentada en esta materia por la ley de Costa Rica. Se ha sostenido reiteradamente que el transporte aéreo comercial se basa en cuatro pilares fundamentales que son la seguridad, regularidad, eficiencia y economía. El no establecimiento de límites atenta contra la economía del transporte aéreo en el sentido de que los accidentes aéreos pueden llevar a una empresa aérea a la quiebra. Por otra parte, saber con certeza los límites hasta los cuales se debe responder produce una mejor ordenación económica del transporte aéreo y da mayores garantías a los usuarios. En efecto, la determinación de los límites permite contratar seguros de un valor más bajo, que se distribuyen en los costos de una manera menos gravosa para los pasajeros y que permite a éstos tener la certeza de que habrá una indemnización cierta para ellos o para sus familiares en el caso de accidentes graves.

A lo expuesto hay que agregar que el no establecimiento de límites máximos constituye también un paso atrás en el camino por lograr la uniformidad de las normas que regulan la actividad aérea. Ha existido un gran esfuerzo por lograr la uniformidad de

las normas sobre derecho aeronáutico, con el objeto de que una actividad que se desenvuelve con tanta rapidez y que pasa en tan poco tiempo a ser regulada por diferentes legislaciones no tenga que afrontar una multiplicidad de normas dictadas bajo distintos criterios. Al encontrarnos, por tanto, como uno de los frutos concretos de estos esfuerzos, con convenciones internacionales y con una abrumadora mayoría de leyes nacionales que consagran sistemas limitados de responsabilidad, sostener una posición diversa, es apartarse de este camino de uniformidad que ha permitido a la aviación, en general, y al transporte aéreo, en particular, desenvolverse en forma armoniosa.

Sin embargo, hay una crítica que debe escucharse en materia de límites de responsabilidad. Queda la duda sobre la justificación de imponer a las víctimas o a sus familiares un sacrificio pecuniarío a favor de las empresas aéreas. Se puede argumentar que es preferible la indemnización total de los usuarios, que no tienen tantos recursos económicos como las compañías, y que no tienen como éstas el usual apoyo del Estado. Sobre el tema hay que expresar que si se ha establecido un sistema de orden objetivo, que nos parece que es el que da mayores garantías a los usuarios, la objeción pierde su fuerza ya que es preferible tener la certeza de una indemnización pagada rápidamente, aunque sea limitada, a embarcarse en un litigio de resultados hipotéticos.

Por otra parte, este sacrificio parcial de los usuarios más que un sacrificio a favor de las compañías aéreas constituye una manifestación más de la supremacía del interés social sobre el individual, entendiéndose que el interés social no es el interés de las compañías de aviación sino fundamentalmente el interés de la comunidad o del Estado, porque haya un desarrollo adecuado del transporte aéreo.

Frente a un sistema de orden objetivo y limitado se ha argumentado también que la limitación de la responsabilidad del porteador es una contrapartida a su obligación de indemnizar y que consecuentemente el usuario, que tendría la certeza de ser indemnizado, debe a su vez realizar el sacrificio de no obtener esta indemnización total. No parece la expuesta una razón valedera ya que en el fondo es el mismo usuario el que tiene como carga el valor del seguro. En efecto, el porteador al hacer su estudio de costos para fijar el valor de los pasajes toma en cuenta el valor de los seguros que deberán contratarse.

Por lo expuesto, al contrario del criterio seguido por la ley de

Costa Rica, parece preferible que en materia de indemnización exista una limitación de la responsabilidad del porteador. Ello supone, sin embargo, que se fije un límite que sea realmente justo, que permita, por ejemplo, a la familia de una persona fallecida en un accidente aéreo subsistir decorosamente y supone también un régimen de responsabilidad que obligue a las compañías aéreas a responder. De esta manera el Estado estará cumpliendo su obligación de velar por el desarrollo del transporte aéreo y de garantizar una efectiva y razonable indemnización a los usuarios o a sus familiares.

La ley permite al porteador eximirse de responsabilidad, de acuerdo al artículo 259, cuando los daños han sido provocados intencionalmente por el pasajero o si hay notoria imprudencia de éste al subir o bajar de la aeronave.

No habrá tampoco responsabilidad del porteador cuando la muerte o las lesiones se hayan debido al estado de salud del pasajero ya que el artículo 250 sólo exige la indemnización cuando ellas se hayan producido con motivo del transporte.

Indemnización en caso de lesiones o muerte de los tripulantes

La ley ha tratado en una misma sección los daños ocasionados a los pasajeros y a los tripulantes.⁴³ La indemnización que se establezca no puede ser inferior a los 100,000 colones ya aludidos anteriormente.

No se coincide tampoco en este punto con la ley costarricense. Los principios que inspiran la indemnización de perjuicios en caso de lesiones o muerte de un pasajero son distintos a los principios que deben guiar la indemnización de los trabajadores aeronáuticos. En el primer caso hay una actividad que ocasiona riesgos ciertos. Pese a los altos índices de seguridad que se han alcanzado en materia de transporte aéreo siempre existe la posibilidad de un accidente. El Estado tiene interés en cubrir ese riesgo para evitar que haya familias desamparadas. En el caso del tripulante que fallece, la obligación de indemnizar tiene aún más fuerza y obedece a la

⁴³ Artículo 256. "Las empresas de aviación o dueños de aeronaves serán responsables por la lesión o muerte que sufrieren los tripulantes en las operaciones de sus aeronaves, quedando obligados a protegerlos mediante el régimen de riesgos profesionales cuya indemnización, en ningún caso, será inferior a lo establecido en el artículo 251.

obligación que tiene todo empleador, quien recibe los beneficios de una actividad lucrativa, de responder por los perjuicios que puedan experimentar sus dependientes. El empleador, quien necesita de la actividad de sus dependientes, al contrario de lo que sucede en el caso de los pasajeros, debe soportar pecuniariamente los costos del seguro, y además la indemnización debe ser más alta que la que se da a un pasajero. Obliga a ello no sólo el hecho de que la compañía aérea origina el riesgo y se beneficia con el trabajo de su dependiente, sino también porque el riesgo al cual se expone la tripulación es permanente, ya que las condiciones de trabajo del personal del aire presentan diferencias de consideración, con las de la mayoría de otra clase de trabajadores, por verse expuestos a cambios de climas y de altitudes que producen efectos desagradables sobre su salud; y especialmente porque las severas condiciones de trabajo acortan su vida laboral.

Por estas razones no parece aconsejable tratar en forma conjunta la indemnización civil de la muerte o lesiones de los pasajeros con la relativa a las tripulaciones, de carácter laboral y por tanto se inspira en principios y en un contexto jurídico, político y social de naturaleza diferente. Hay que agregar que por ello no significa que las disposiciones de orden laboral que afectan a los trabajadores aeronáuticos deban ser ajenas a las leyes aéreas. Al contrario, sin duda alguna es conveniente incluir en los textos aéreos normas especiales necesarias para el personal aeronáutico, pero ello debe hacerse como un estatuto jurídico distinto, dentro de una sección, capítulo o título aparte, que en forma armónica y sistemática contengan las normas especiales que la experiencia y la justicia social aconsejen incluir. Sostener que estas disposiciones deben contenerse en otras leyes significa desconocer lo dicho por Ambrosini, en orden a que el derecho aéreo es como todo el derecho reducido a un objeto que es la actividad aérea.

Caducidad y prescripción de las acciones

El legislador se ha preocupado por establecer normas especiales de caducidad de las acciones en la mayoría de los casos que se presentan. Para el evento de muerte o de lesiones de los pasajeros este plazo, según el artículo 261, es de un año y se cuenta desde la fecha en que ocurrió el hecho que da origen a la reclamación. El

plazo de prescripción respectivo es de dos años según el artículo 244.

C. LA RESPONSABILIDAD POR RETRASO EN EL CONTRATO DE PASAJE

Periodo durante el cual debe presentarse el retraso

El legislador ha reservado la sección III del capítulo I del título VI para regular separadamente la responsabilidad que emana para el porteador aéreo en el caso de daños y perjuicios al pasajero por retraso en el transporte aéreo.

Se comienza tratando de especificar cuándo debe entenderse que hay retraso y el artículo 262 inciso primero establece que habrá retraso cuando éste "tuviere lugar en el periodo transcurrido desde el momento en que debió haber comenzado el vuelo de acuerdo con lo previsto en el contrato de transporte, hasta el momento en que termina el viaje."

La determinación del periodo durante el cual debe producirse el retraso, aparentemente de fácil solución, presenta en realidad algunas dificultades y se ha prestado para interpretaciones diversas. Así, frente a lo dispuesto sobre el particular por la Convención de Varsovia, Perucchi afirma que se han sostenido al menos tres interpretaciones. De acuerdo a una primera interpretación sólo deben considerarse como retraso las demoras que ocurran mientras los pasajeros —equipaje o mercancías— están transportadas por aire. Esta interpretación de carácter restrictivo pareciera haber inspirado a los redactores de la ley de Costa Rica. Una segunda posición estima que el periodo durante el cual puede producirse el retraso comienza en el momento en que los pasajeros —equipaje o mercancías— se hayan bajo la custodia del transportador. Perucchi encuentra más acertada una tercera interpretación que afirma que habrá retardo —de acuerdo siempre a la Convención de Varsovia— en "cualquiera situación en la cual el transporte por aire de los pasajeros o de las mercancías es completado en una época más tardía que la que debía haber sido bajo el contrato de transporte".⁴⁴ De

Como se ha expresado el artículo 262 inciso primero, parece hasta tal manera que sería indiferente el momento en que se produjo el hecho que ocasionó el retardo.

⁴⁴ Perucchi, Héctor, *op. cit.*, *supra*, nota 3, p. 68.

Como se ha expresado el artículo 262 inciso primero, parece haber seguido la primera posición que restrinje el retraso al periodo del vuelo mismo. Hay que agregar que de acuerdo a esta disposición no deben tomarse tampoco en cuenta los atrasos posteriores al viaje mismo.

Sistema y límites de responsabilidad. Exenciones. Caducidad y prescripción

No basta el atraso para que haya derecho a perseguir la responsabilidad del porteador. Para ello es necesario que se hayan producido daños o perjuicios para el pasajero y éste debe probarlos, sobre él recae el peso de la prueba. La indemnización comprende no sólo los daños que se hayan sufrido sino también todo perjuicio efectivo ocasionado al pasajero por la demora. Probados los daños el porteador responde objetivamente por ellos, a menos que acredeite la existencia de las causales de exención contempladas en la ley.

La indemnización en todo caso está limitada y de acuerdo al artículo 263 no puede exceder el doble del valor del precio del boleto respectivo.

El legislador se ha preocupado de establecer algunas causales de exención de responsabilidad del porteador. Según el artículo 262, inciso segundo, si el retraso o la desviación de la ruta se ha debido “a razones fundadas en la protección de la vida humana, a motivos de seguridad o condiciones meteorológicas adversas”, no hay responsabilidad alguna para el transportador aéreo.

El artículo 264 señala finalmente que la reclamación en caso de retraso debe hacerse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que ocurrió el mismo retraso. El plazo de prescripción, al tenor del artículo 244, de aplicación general para estos casos, es de dos años.

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

Generalidades

Como se ha expresado, la regulación de la responsabilidad que hace la ley de Costa Rica no contempla una secuencia con la que

pueda concordarse. En efecto, las normas que regulan la responsabilidad del porteador por los daños causados al equipaje y a las mercancías transportadas no completa el cuadro de la responsabilidad contractual sino que se encuentra tratada en la sección quinta, después de haberse intercalado las disposiciones correspondientes a la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie.

Otra observación de índole general que es preciso realizar consiste en advertir que aunque se trata en una misma sección, la responsabilidad en relación con el equipaje de mano, por una parte, y el equipaje facturado y las mercancías, por otra, es distinta. Hay algunas normas comunes aplicables a ambas clases de transportes, pero hay diferencias mucho más fundamentales, ya que en un caso se acepta un régimen de responsabilidad basado en la culpa y en el otro se prefiere hacer responder objetivamente al transportador.

Periodo por el cual se responde

Será nuevamente necesario distinguir entre equipaje confiado a la custodia del pasajero —o equipaje de mano— y equipaje confiado a la custodia del porteador —o equipaje facturado. El caso de mercancías transportadas por carga aérea se asimila a la situación del equipaje facturado.

El periodo por el cual se responde por los daños y perjuicios que provengan de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano es más corto y comprende, al tenor del artículo 282, “el transcurso del viaje”, no aclarándose qué debe entenderse por tal. Hubiera sido preferible asimilar este periodo de responsabilidad al establecido por el artículo 250 en lo que respecta a los pasajeros.

Si se trata ahora de daños y perjuicios resultantes de la pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje facturado o de la carga, el periodo es más amplio. Comprende desde el momento en que el porteador ha recibido estas especies hasta el momento en que las entrega al consignatario. El criterio que se sigue al respecto es distinto al aceptado por la Convención de Varsovia en el artículo 18, que pone el acento en el hecho de que el equipaje facturado o las mercancías se encuentren bajo la custodia del transportador. La distinción tiene cierta importancia, ya que de acuerdo a la ley costarricense un transportador tendría responsabilidad por lo que pueda haber sucedido en aduana antes de entregarse la mercancía

al consignatario. En cambio, de acuerdo a la Convención de Varsovia, en un evento similar no cabría responsabilidad para el transportador ya que las especies no estarían en ese momento bajo su custodia.

El artículo 283 de la ley contiene una norma que es común al equipaje de mano, al equipaje facturado y a las mercancías. Expresa que los daños y perjuicios que se hayan experimentado después de los respectivos períodos de transportes y que fueren el resultado directo de un hecho ocurrido durante uno de tales períodos occasionarán también la responsabilidad del porteador aéreo. Esta norma es similar a la que existe sobre el particular en lo que respecta a los pasajeros.

Límites de responsabilidad y sistema de responsabilidad

Los límites de responsabilidad por los cuales responde el porteador se encuentran determinados en el artículo 284. Si se trata de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano el máximo hasta el cual se responde alcanza hasta 2,000 colones. En los mismos casos señalados precedentemente en lo que respecta a la carga o al equipaje facturado la responsabilidad asciende a 100 colones por kilo. Evidentemente estas son las sumas máximas hasta por las cuales debe responder el porteador y es por ello posible que si hay litigio el juez pueda hacer una determinación más baja. En este punto existe una gran similitud en la mayoría de las legislaciones nacionales, que concuerdan con la Convención de Varsovia en el sentido de establecer una suma determinada en relación con el equipaje de mano y una cantidad en función de los kilos tratándose del equipaje facturado o de la carga.

La gran diferencia del trato en relación al equipaje de mano y al equipaje facturado y a la carga radica en el sistema de responsabilidad que se adopta en ambos casos.

Si hay pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano, los daños y perjuicios que se causen deben ser indemnizados por el porteador, si hay culpa de su parte.

En cambio, si la pérdida, destrucción, avería o retraso afectan al equipaje facturado o a la carga, el porteador responde de todas maneras de los daños y perjuicios causados, independientemente que haya o no culpa de su parte, según prescribe el artículo 281.

Es muy clara la distinción que hace la ley de Costa Rica en lo

que respecta a las cosas transportadas. Lo que queda en duda es la razón que se ha tenido para adoptar un distinto criterio frente a estas dos situaciones. Es efectivo que en un caso, el del equipaje de mano, las especies están bajo la custodia directa del pasajero y en el otro bajo la tuición directa de la compañía aérea, pero no se comprende que habiendo culpa del transportador en un caso, ésta sea esencial para perseguir su responsabilidad y en el otro sea totalmente indiferente. Al observar el panorama de la legislación comparada se advierte que generalmente se da un trato similar a la responsabilidad emanada del transporte de cosas, optándose por un sistema objetivo o subjetivo, pero aplicándoles un mismo sistema a estos tipos de transportes.

Caducidad y prescripción

En esta materia la ley vuelve a dar un trato similar al equipaje, sea de mano o facturado, y a la carga.

Si el equipaje o la carga es recibida por el pasajero o por el consignatario sin protesta de su parte se presume que se ha recibido "en buen estado y en conformidad con el contrato de transporte". Esta presunción es meramente legal y, por tanto, admite prueba en contrario. La misma disposición, el artículo 285, permite al pasajero o al consignatario impedir que se constituya esta presunción a favor del porteador si presenta al momento de la recepción, un escrito dirigido a este último en que deja constancia de que el equipaje o la carga no han sido examinados.

Si existe avería de las especies transportadas el pasajero o consignatario debe hacer una reclamación dentro de tres días si ella afecta al equipaje, de cualquier tipo que él sea, y de siete días si la avería se refiere a la carga. Si estas reclamaciones no se realizan hay caducidad de la acción correspondiente.

Si hay pérdida o retraso del equipaje o de la carga los plazos de caducidad son más largos. La reclamación debe ahora hacerse dentro del plazo de treinta días siguientes "a la fecha en que, de acuerdo con el contrato de transporte, los efectos debieron haberse puesto a disposición del pasajero o del consignatario, o de quien tuviere derecho a que se le hiciere la entrega", según determina el artículo 287.

La ley no ha señalado plazos de prescripción de las acciones. Consecuentemente cabe aplicar la norma común contenida en el ar-

título 244 que, refiriéndose tanto a la responsabilidad contractual como extracontractual aérea, en general, en la sección correspondiente a disposiciones generales, establece el plazo de dos años contados a partir desde la fecha en que ocurrió el hecho que dio origen a los daños o desde la fecha en que comenzó el transporte durante el cual se realizó el mencionado hecho.

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

A. GENERALIDADES

Aeronave en vuelo

Como se ha expresado anteriormente la legislación aérea de Costa Rica regula la responsabilidad por daños causados por aeronaves a la persona o propiedad de terceros en la superficie cuando los daños o perjuicios hayan sido ocasionados por una aeronave en vuelo. Sobre el particular el artículo 267 distingue entre aeronaves más pesadas o más ligeras que el aire. Si se trata de una aeronave más pesada que el aire —aviones, planeadores, etcétera— se entienden que se encuentran en vuelo “desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje y que estacionada.” En el caso de las aeronaves más livianas que el aire —globos o dirigibles—, se entiende que se encuentran en vuelo desde el momento en que se desprenden de la superficie hasta aquél en que se quedan amarradas nuevamente a ésta.

Si una aeronave está en vuelo se aplica el régimen de responsabilidad que señala el título VI, capítulo I, sección IV de la ley. De lo contrario la responsabilidad quedará regulada por las normas contenidas en la legislación común que tienen disposiciones distintas.

B. PERSONAS RESPONSABLES

El artículo 265 hace recaer la responsabilidad sobre el operador de las aeronaves por los daños o perjuicios que se produzcan a terceros en la superficie y de acuerdo al artículo 266, debe entenderse por tal a los siguientes tipos de personas, según los casos:

- a. A las empresas de transporte aéreo.

b. Al porteador, o sea a las empresas que mediante certificado de explotación realicen servicios remunerados de transporte aéreo, de acuerdo a los artículos 184 y 162.

c. Al propietario de las aeronaves rentadas o alquiladas conjuntamente con el operador de las mismas.⁴⁵

d. Al propietario de la aeronave cuando se trata de aeronaves fumigadoras, de escuela o usadas en actividades comerciales o industriales, no comprendidas en los casos anteriores.

e. Al piloto y/o propietario de una aeronave de uso particular o privado.

Como se podrá advertir la norma citada no se caracteriza por su claridad ya que incurre en algunas repeticiones innecesarias.

A estas categorías de personas hay que agregar, según el artículo 268, al que sin tener la disposición de la aeronave la usa sin el consentimiento del operador. No obstante, el operador responderá solidariamente con el que ha hecho uso indebido de la aeronave a menos que pruebe que tomó las medidas necesarias para resguardar la aeronave de un uso ilegítimo de ella.

Debe recordarse también que en el caso del fletamiento se consideran operadores tanto al fletador como al fletante, los cuales responden en forma solidaria.

Finalmente, para el caso de que los daños producidos sean el resultado de un abordaje, el artículo 278 hace responder solidariamente a los respectivos operadores.

C. SISTEMA DE RESPONSABILIDAD. TIPOS DE DAÑOS POR LOS CUALES SE RESPONDE. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD. SEGUROS

La norma general en este campo está señalada en el artículo 265, inciso segundo, que consagra un régimen de responsabilidad objetivo y limitado. Al perjudicado o a sus causahabientes les basta con probar que los daños o perjuicios provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. Probada esta circunstancia existe la obligación del porteador de reparar los daños siempre que éstos sean inmediatos y directos. Si los daños no son consecuencia inmediata y directa de los hechos señalados anteriormente o se deben al mero paso de una aeronave por el espacio aéreo, de acuerdo a la reglamentación vigente, no hay responsabilidad.

⁴⁵ Sobre la responsabilidad en los contratos de arrendamiento y fletamiento ver el párrafo correspondiente en materia contractual.

La norma general tiene excepciones si los daños fueron ocasionados por culpa del operador o de sus dependientes, ya que el artículo 277 dispone que si hay resolución o sentencia firme al respecto se deberá responder ilimitadamente de acuerdo a lo indicado en el artículo 253.

De tal manera que lo normal será que el operador responda en forma objetiva y limitada. Perderá el beneficio de la limitación de responsabilidad y responderá hasta el monto efectivo de los daños o perjuicios ocasionados cuando éstos se hayan producido por dolo o culpa del transportista o de sus dependientes.

Hay que advertir que la redacción del artículo 265 inciso segundo induce a confusiones. Pareciera dar a entender que el régimen de responsabilidad objetivo sólo lo estableciera para el caso de muerte o lesiones de terceros y que omitiera del sistema a los daños causados a la propiedad de estos terceros en la superficie. De todas maneras hay que concluir que el régimen para ambos casos es similar, por lo dispuesto en el inciso primero, que obliga a indemnizar por todo daño o perjuicio que sufrieren las personas o propiedades de terceros en la superficie.

No se definen, en materia de responsabilidad contractual, los tipos de lesiones por los cuales hay que responder, como se hacía en el caso de lesiones a los pasajeros, pero debe entenderse, por la redacción del inciso primero del artículo 265, que debe responderse por todo tipo de lesiones sean orgánicas o funcionales. Queda la duda de determinar si las lesiones de orden psíquico quedan o no comprendidas. En el caso de lesiones de los pasajeros está claro que quedan excluidas. En cambio, podría argumentarse que a falta de definición de la ley sobre lo que debe entenderse por lesiones, dada la amplitud de los términos del artículo 265, inciso primero, deberá recurrirse a la interpretación del derecho común. Sin embargo, la interpretación conjunta de los artículos 265 y 250 da mayor fuerza al argumento de que las lesiones mentales no han sido consideradas.

En lo que toca a los daños y perjuicios, no sólo debe responderse por los daños efectivos sino también por los perjuicios que se occasionen. La ley exige que los daños deben ser inmediatos y directos y que no se deban al mero paso de una aeronave en conformidad con la legislación en vigor. De lo expuesto debe concluirse que los daños provenientes del ruido de las aeronaves o del estampido sónico no serán indemnizables si se han respetado las normas sobre tránsito y operación de aeronaves.

Los artículos 271 y 274 exigen, tanto a los operadores nacionales como extranjeros, que celebren contratos de seguros para responder por los daños o perjuicios que puedan ocasionar. Los seguros deben contratarse respectivamente con el Instituto Nacional de Seguros o con una entidad aseguradora del exterior, previo consentimiento del Consejo Técnico de Aviación Civil.

El seguro que debe contratarse está en relación con el peso de la aeronave,⁴⁶ el cual tiene importancia no sólo para estos efectos sino también para los efectos de determinar el límite de responsabilidad hasta el cual se responde normalmente. La adopción de este sistema coincide con los planteamientos de las Convenciones de Roma de 1933 y 1952, sobre daños causados a terceros en la superficie. Sin embargo, la ley de Costa Rica, en su artículo 272, introduce un nuevo elemento al distinguir entre las aeronaves privadas y las aeronaves comerciales o dedicadas a los trabajos aéreos.

Los límites y coberturas mínimas que fija el artículo 272 son los siguientes:

Aeronaves privadas	Por lesión o muerte de personas:	C. 25,000	por persona
	Por daños a la propiedad de terceros:		C. 50,000 por accidente
Aeronaves comerciales o dedicadas a los trabajos aéreos:	Hasta 2,000 kilos:	C. 25,000	por accidente
	Por lesión o muerte:		C. 30,000 por persona
	Mayor de 2,000 kg. hasta 4,500 kg.:	C. 60,000 por accidente	C. 30,000 por persona
	Por lesión o muerte:		C. 100,000 por accidente
	Por daños a la propiedad:	C. 50,000 por accidente	

⁴⁶ De acuerdo al artículo 273, se entiende por peso de una aeronave "el peso máximo de despegue especificado en el certificado de aeronavegabilidad".

Mayor de 4,500 kg. hasta 25,000 kg.:	Por lesión o muerte:	C. 30,000 por persona
	Por daños a la propiedad:	C. 200,000 por accidente
Mayor de 25,000 kg.:	Por lesión o muerte:	C. 100,000 por accidente
	Por daños a la propiedad:	C. 30,000 por persona
	Por lesión o muerte:	C. 300,000 por accidente
	Por daños a la propiedad:	C. 150,000 por accidente

El análisis del artículo 272 despierta algunas dudas, porque en algunos casos se ha omitido señalar los límites en caso de daños a la propiedad de terceros en la superficie. Si se observan las normas relativas a las aeronaves privadas y las relativas a aeronaves comerciales, o dedicadas a trabajos aéreos de más de dos mil kilos, se advierte que hay una distinción según se trate de lesiones o muerte de pasajeros o de daños a la propiedad de terceros. En cambio en el caso de las aeronaves de hasta 2,000 kilos de peso no se hace tal distinción y queda la duda de si se quiso o no fijar límites en el caso de daños a terceros en la superficie. Interpretando la intención del legislador, que claramente trata de poner límites, puede concluirse que en el caso de las aeronaves comerciales, o dedicadas a los trabajos aéreos, si hay daños a la propiedad de terceros el límite de responsabilidad debe alcanzar hasta 60,000 colones por accidente. Sin embargo, el argumento no otorga plena convicción ya que tanto al comienzo como al final de la disposición se hace la distinción anotada. Pareciera más bien una laguna jurídica cuya razón no aparece justificada.

Las cantidades enunciadas precedentemente son los límites mínimos por los cuales las empresas deben asegurarse para responder por los daños que se produzcan a la persona o propiedad de terceros en la superficie. Además los seguros contratados por las compañías, según prescribe el artículo 246 —tanto para el caso de la responsabi-

lidad contractual como extracontractual— están sujetos especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones que correspondan. Por lo expuesto hay que concluir que las compañías pueden contratar seguros más altos, pero en caso de accidente debido a caso fortuito o fuerza mayor no están obligados a responder más allá de esas sumas. No debe olvidarse, sin embargo, que si hay culpa o dolo del operador o de sus dependientes, las sumas son excedibles y debe responderse por el monto efectivo de los daños o perjuicios causados de acuerdo a las pruebas que se rindan en el juicio correspondiente y que apreciará el tribunal de acuerdo a la legislación común.

La ley se pone en el caso de que haya varios lesionados o muertos en un accidente y determina que al respecto no pueden excederse los límites que señala el artículo 272. Ello significa que los perjudicados deben distribuirse proporcionalmente los daños de acuerdo a la magnitud del perjuicio que hayan sufrido. La redacción de este artículo deja fuera de esta limitación el caso de daños a la propiedad de terceros en la superficie. No se cree que esta haya sido la intención del legislador, dado lo estipulado en el artículo 272, pero evidentemente hay una clara omisión.

D. LA RESPONSABILIDAD EN CASO DE ABORDAJE

La ley ha contemplado asimismo el caso del abordaje y determina en los artículos 278, 279 y 280 las responsabilidades consiguientes. La acción por daños o perjuicios puede ejercitarse contra cualquiera de los operadores, ya que al respecto hay responsabilidad solidaria.

Si el abordaje se debe a culpa de una aeronave y el que indemnizó los perjuicios es el operador de otra aeronave, la ley le concede el derecho a repetir contra el operador de la aeronave causante del accidente. Si hay culpa concurrente o si el accidente se ha debido a fuerza mayor o caso fortuito y uno de los operadores ha tenido que responder por la totalidad de las indemnizaciones, tiene el derecho a accionar contra el otro u otros operadores por la parte proporcional que les corresponda afrontar.

E. CAUSALES DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

Como se ha expresado el sistema de responsabilidad consagrado en la ley es de orden objetivo y el operador responde de todas ma-

neras. La ley sólo acepta que el operador se exima o disminuya su responsabilidad cuando la persona ofendida hubiere sido causante o contribuido a causar los hechos que han originado responsabilidad. Igualmente no hay responsabilidad del operador cuando los daños sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles o si hubiera sido privado del uso de la aeronave por un acto de autoridad pública. Todo ello según lo disponen los artículos 269 y 270.

Tampoco hay responsabilidad si los daños se deben al mero paso de una aeronave en conformidad con las normas de tránsito de acuerdo al artículo 265.

F. CADUCIDAD Y PRESCRIPCIÓN

La ley no ha estipulado plazos especiales de caducidad ni de prescripción para las acciones que sea necesario interponer por daños a la persona o propiedad de terceros en la superficie y es menester por ello recurrir a las disposiciones generales que en materia de responsabilidad señalan los artículos 247 y 244.

El primero de ellos exige que toda reclamación por concepto de daños y perjuicios debe notificarse por escrito al porteador interesado, pero no indica plazo alguno para ello. Los plazos correspondientes a cada reclamación, tanto en el caso de lesiones o muerte del pasajero, retraso del pasajero, averías, pérdidas o retrasos del equipaje o de la carga, se determinan en la sección correspondiente. Surge entonces la duda de determinar, en el caso de daños a la persona o propiedad de terceros en la superficie, si es necesaria o no esta reclamación por escrito o si basta que la acción se interponga dentro del plazo de prescripción de dos años que fija el artículo 244, el que comienza a contarse desde la fecha en que ocurrió el hecho que causó los daños o desde la fecha en que comenzó el transporte durante el cual se realizó el mencionado hecho.

Se estima, sobre el particular, que dados los términos tan perentorios del artículo 247 debe existir una reclamación previa al operador por escrito, que no tiene plazo pero que tiene la limitación de interponerse antes del plazo de dos años que se fija para la prescripción por el artículo 244.

5. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS SERVICIOS DE LA INFRAESTRUCTURA

El capítulo VI del título III de la ley se refiere a los servicios auxiliares para la navegación aérea. El artículo 122 define como tales los que garantizan su seguridad y regularidad. Entre estos servicios se mencionan el control de tránsito aéreo, las radiocomunicaciones y telecomunicaciones aeronáuticas, los informes meteorológicos y los servicios de balizamiento. Todos estos servicios están bajo el control de la Dirección General de Aviación Civil y como resultado de sus órdenes o informes incorrectos es posible que ocurra un accidente. Surge entonces el problema de determinar si se puede o no perseguir en estos casos la responsabilidad civil del organismo responsable o del Estado.

No se contempla en la legislación aeronáutica de Costa Rica una disposición que solucione específicamente el problema, por lo cual es necesario recurrir a las normas de la legislación común. Sobre el particular debe dejarse constancia que el artículo 1048 del Código Civil, en su párrafo tercero, señala que:

el que encarga a una persona el cumplimiento de uno o muchos actos, está obligada a escoger una persona apta para ejecutarlos y a vigilar la ejecución en los límites de la diligencia de un buen padre de familia; y si descuidarse esos deberes, será responsable solidariamente de los perjuicios que su encargado causare a un tercero, con una acción violatoria del derecho ajeno, cometida con mala intención o por negligencia en el desempeño de sus funciones, a no ser que esa acción no se hubiere podido evitar con todo y la debida diligencia en vigilar.

Por aplicación de esta disposición es posible perseguir la responsabilidad del Estado o del organismo encargado de la atención de estos servicios que en Costa Rica y Centroamérica es fundamentalmente un organismo multinacional denominado COCESNA.

Debe agregarse que el convenio constitutivo de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, de 26 de febrero de 1960, establece que el organismo es responsable civilmente frente a terceros por la actividad que desarrolla. El artículo 5 del citado cuerpo legal obliga a COCESNA, desde el momento mismo en que inicia sus actividades, a cubrirse respecto de los riesgos resultantes de la responsabilidad frente a terceros, mediante la contratación de seguros aprobados por el Consejo Directivo del Organismo.

COSTA RICA: RESPONSABILIDAD EMANADA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Causa de la responsabilidad	Periodo por el cual se responde	Sistema de responsabilidad y monto hasta el cual se responde	Causales de exención de responsabilidad del porteador	Caducidad y prescripción
Muerte o lesiones corporales, orgánicas o funcionales del pasajero. Artículo 250.	Desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave hasta que desembarca. Se incluye cualquier aeropuerto o lugar de aterrizaje forzoso o accidental. Artículo 250.	Objetivo y sin limitaciones:	a) Si los daños han sido provocados intencionalmente por el pasajero. b) Si hay notoria imprudencia de éste al subir o bajar de la aeronave. Artículo 259.	Caducidad: 1 año desde la fecha del hecho que dio origen a la reclamación. Artículo 281.
Nota: no se mencionan las lesiones puramente psíquicas o mentales.	Se responde incluso más allá de las operaciones de desembarque si el daño es consecuencia directa de un hecho ocurrido durante tal periodo. Artículo 258.	b) Se faculta al titular de la acción de indemnización para pedir ante los tribunales, una indemnización mayor. Artículo 251.		Prescripción: 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. Artículo 244.
	La ley exige que las lesiones o la muerte se hayan producido con motivo del transporte. Artículo 250.	Si los daños son causados por culpa o dolo de un tercero más allá de los 100,000 colones será necesario accionar contra éste. Artículo 253.		Nota: si hay fraude del porteador no hay plazo de caducidad. Artículo 248.
Retraso en el transporte de pasajeros.	El porteador es responsable por el retraso que tuviere lugar en el periodo transcurrido desde el momento en que debió haber comenzado el vuelo, de acuerdo con el contrato, hasta el momento en que termine el viaje. Artículo 262.	Objetivo y limitado. Artículo 262.	Si el retraso o la desviación de la ruta se ha debido a razones fundamentadas en la protección de la vida humana, o motivos de seguridad o a condiciones meteorológicas adversas. Artículo 262 párrafo segundo.	Caducidad: 30 días desde la fecha en que ocurrió el retraso. Artículo 264. Prescripción: Dos años. Artículo 244.
Equipaje de mano: pérdida, destrucción, avería o retraso.	Durante el transcurso del viaje. Artículo 282.	Subjetivo y limitado. Monto: Hasta 2,000 colones. Artículo 284.	No hay causales.	Caducidad: — Equipaje de mano o facturado: averías 3 días a contar de recepción. — Equipaje de mano, facturado o carga: pérdida o retraso 30 días a contar desde la fecha en que de acuerdo con el contrato los efectos debieron haberse puesto a disposición del pasajero o consignatario. Artículo 287. Prescripción:
Equipaje facturado y carga: pérdida, destrucción, avería o retraso.	Desde el momento en que el porteador ha recibido las especies hasta el momento que las entrega al consignatario. Artículo 281 párrafo primero.	Objetivo y limitado. Artículo 281. Monto: Hasta 100 colones por kilo de peso bruto . Artículo 284 párrafo primero.	No hay causales especiales.	Dos años desde los hechos que dieron origen a los daños o desde que comenzó el transporte. Artículo 246. Si hay fraude no hay plazo de caducidad. Artículo 248.

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

<i>Personas responsables</i>	<i>Sistema de responsabilidad y montos.</i>	<i>Causales eximentes de responsabilidad</i>	<i>Caducidad y prescripción</i>
<p>El operador de la aeronave y debe entenderse por tal:</p> <ul style="list-style-type: none">— A las empresas de transporte aéreo.— Al porteador, o sea a la empresa que mediante certificado de explotación realice servicios remunerados de transporte aéreo (184-162).— Al propietario de las aeronaves rentadas o alquiladas conjuntamente con el operador de las mismas.— Al propietario cuando se trata de aeronaves fumigadoras, de escuela o usadas en actividades comerciales o industriales no comprendidas en los casos anteriores.— Al piloto y/o propietario de una aeronave de uso particular o privado. Artículo 266.— Al que sin tener la disposición de la aeronave la usa sin el consentimiento del operador. Artículo 268.	<p>Sistema objetivo y limitado. Artículo 265 párrafo segundo.</p> <p>Para determinar el monto hay que distinguir si los daños han sido causados por:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Aeronaves privadas:<ul style="list-style-type: none">— lesiones o muerte— daños a la propiedad.b) Aeronaves comerciales, de escuela o fumigadoras. para la determinación del monto se atienda en primer término al peso máximo de despegue de las aeronaves. <p>Nota: ver al respecto la tabla del cuadro de la página 144. Artículo 272.</p> <p>Si hay dolo o culpa del operador o de sus dependientes se responde sin limitación por el valor real de los daños y perjuicios. Artículo 277.</p>	<ul style="list-style-type: none">a) Si la persona ofendida hubiere sido el causante o contribuido a causar los daños que han originado responsabilidad. Artículo 269.b) Cuando los daños sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles. Artículo 270.c) Cuando se ha privado del uso de la aeronave por un acto de autoridad pública. Artículo 270.d) Si hay uso ilegítimo de la aeronave por un tercero y se han tomado las previsiones para que ello no ocurra. Artículo 268.e) Si los daños no son inmediatos y directos o se deben al mero paso de la aeronave en conformidad con las normas de tránsito vigente. Artículo 265.	<p>Caducidad:</p> <p>No hay plazo en la ley pero el artículo 247 exige reclamación notificada por escrito al porteador.</p> <p>Prescripción:</p> <p>Dos años a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio origen a los daños o desde aquella en que comenzó el transporte durante el cual se realizó el mencionado hecho. Artículo 244.</p>