



Para ver aviso legal de clic en el siguiente Hipervínculo  
(NECESITA CONEXIÓN A INTERNET)  
<http://cijulenlinea.ucr.ac.cr/condicion.htm>

**INFORME DE INVESTIGACIÓN CIJUL**

**TEMA: TRANSPORTE AEREO EN EL COMERCIO INTERNACIONAL**

**RESUMEN**

El presente informe contiene el tema de transporte aéreo en el comercio internacional. Se empieza con la doctrina costarricense que regula este tema, para luego pasar a un concepto más amplio de lo que es transporte en general, lo que son los contratos de transporte aéreo y la naturaleza jurídica del mismo.

**SUMARIO:**

NORMATIVA .....	2
1. TRANSPORTE AEREO .....	2
a. LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL.....	2
DOCTRINA.....	15
1. Concepto de Transporte.....	15
2. Contratos de Transporte Aéreo.....	17
a. Naturaleza Jurídica Del Contrato De Transporte Aéreo....	19
FUENTES UTILIZADAS .....	20



**DESARROLLO:**

**NORMATIVA**

**1. TRANSPORTE AEREO**

**a. LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL<sup>1</sup>**

Artículo 36.- Las aeronaves civiles se clasifican en aeronaves de servicio comercial y aeronaves de servicio particular o privado.

Son aeronaves de servicio comercial:

- a) Las destinadas a transporte remunerado.
- b) Las destinadas a servicios agrícolas.
- c) Las destinadas a la enseñanza de pilotaje.
- d) Las destinadas a cualquier otra actividad lucrativa.

Todas las demás aeronaves civiles se consideran de servicio particular o privado.

Artículo 54.- Se prohíbe el transporte aéreo internacional de todos los artículos que, según los tratados y convenios vigentes o de acuerdo con las leyes nacionales, no sean de libre tráfico.

Artículo 55.- En aeronaves de transporte público no podrán viajar personas bajo los efectos de licor intoxicante o de estupefacientes; se exceptúa de esta disposición a los enfermos bajo control médico y en caso de emergencia muy calificada. El transporte de cadáveres y enfermos contagiosos o mentales sólo podrá efectuarse ajustándose a la reglamentación respectiva.

Artículo 56.- Se prohíbe transportar en aeronaves civiles armas y municiones de guerra, explosivos y materiales inflamables, excepto mediante permiso otorgado por la autoridad competente y de acuerdo con el reglamento respectivo.

Artículo 100.- Los servicios aéreos se clasifican en:

- a) Servicios aéreos de transporte público.
- b) Aviación agrícola.



c) Aviación particular.

d) Vuelos especiales.

Artículo 101.- Los servicios aéreos de transporte público se subdividen en:

a) Transporte aéreo nacional.

b) Transporte aéreo internacional.

Ambas clases de servicios pueden ser regulares o no regulares.

Artículo 102.- El servicio aéreo de transporte regular es una serie de vuelos que:

a) Se realizan en aeronaves para el transporte de pasajeros, correo o cosas, por remuneración, de manera tal que el público tiene accesibilidad permanente a ellos.

b) Se llevan a cabo con el objeto de servir el tráfico de personas y cosas entre dos o más puntos, que son siempre los mismos, ajustándose a un horario de vuelos publicado, mediante operaciones tan regulares, o frecuentes, que pueden constituir y reconocerse como serie sistemática.

Artículo 103.- Los servicios aéreos no regulares son aquellos no comprendidos en los horarios de vuelo de las líneas de aerotransporte, su clasificación será la que señale el reglamento respectivo.

Artículo 104.- Los fletes y las tarifas para la prestación de los servicios aéreos de transporte no regular serán fijados por la empresa y aprobados previamente por el Consejo Técnico de Aviación Civil, conjuntamente con las tarifas para los servicios aéreos regulares.

Artículo 133.- Las empresas de transporte aéreo tendrán la obligación de proporcionar a las personas interesadas que lo soliciten, los informes precisos que tengan acerca de sus aeronaves accidentadas o perdidas.

Artículo 159.- Cuando concurren solicitudes para la explotación de un servicio de transporte aéreo se dará preferencia al solicitante que garantice mayor seguridad, eficiencia y continuidad del servicio, de conformidad con las necesidades del público. Se entiende que hay concurrencia de solicitudes cuando se pretende



establecer servicios de transporte aéreo entre puntos de una misma ruta o dentro de la misma zona, y las solicitudes posteriores se presenten dentro de los cinco días siguientes a la presentación de la primera.

Artículo 167.- Empresa de transporte aéreo es toda persona física o jurídica que mediante certificado de explotación realice servicios remunerados de transporte aéreo.

Artículo 168.- Se considera local todo transporte en el cual, el lugar de partida y el lugar de destino estén situados dentro del territorio costarricense.

Artículo 169.- Cuando el lugar de partida y el lugar de destino están situados dentro del territorio nacional, el transporte no perderá su carácter local por el hecho de que la aeronave, a causa de fuerza mayor, tenga que efectuar un aterrizaje en territorio extranjero.

Artículo 170.- El transporte aéreo de pasajeros y mercancías está sometido en lo no previsto en la presente ley, a las disposiciones del Código de Comercio y leyes especiales relacionadas con el transporte, en cuanto sean aplicables y no estén en contradicción con las disposiciones de esta ley.

Artículo 171.- Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre Costa Rica y un estado extranjero, o entre dos puntos del territorio costarricense con aterrizaje intermedio en un estado extranjero.

Artículo 172.- Los certificados que el Consejo Técnico de Aviación Civil extienda para la explotación de servicios internacionales de transporte aéreo, además de ajustarse a las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, se otorgarán con sujeción a los tratados o convenios que sobre Aviación Civil hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno de Costa Rica. El otorgamiento de dichos certificados se ajustará al principio de equitativa reciprocidad y a las disposiciones del reglamento respectivo.

Artículo 173.- Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar una ruta o parte de ella, sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Artículo 174.- Las empresas nacionales de transporte aéreo están obligadas a rendir mensualmente a la Dirección General de Aviación Civil un informe detallado de las horas de vuelo, kilómetros volados, número de pasajeros y carga transportados y demás datos



estadísticos que exijan los reglamentos respectivos. Las empresas extranjeras darán información mensual sobre el movimiento de pasajeros y carga efectuada en Costa Rica.

Artículo 175.- Todo servicio aéreo regular de transporte público, local o internacional, deberá prestarse con sujeción a itinerarios, frecuencias de vuelo, horarios y tarifas autorizadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Artículo 176.- Las empresas de transporte aéreo regular, local o internacional, deberán de hacer del conocimiento público sus itinerarios y tarifas.

Artículo 177.- Las empresas de transporte aéreo costarricense están obligadas a someter a estudio y aprobación de la Dirección General de Aviación Civil, su manual de operaciones de vuelo.

Artículo 178.- Las empresas de transporte aéreo deberán conservar los libros relacionados con las operaciones de sus aeronaves a disposición de la Dirección General de Aviación Civil durante el tiempo prescrito en el reglamento respectivo.

Artículo 179.- Las personas físicas o jurídicas costarricenses son las únicas que tienen derecho a explotar servicios aéreos locales de transporte público, ya sean éstos servicios regulares o no regulares. Para tener derecho a explotar el servicio en él establecido, las personas jurídicas a que se refiere el párrafo anterior, deberán reunir, además, los siguientes requisitos:

a) El 51% de su capital, por lo menos, debe pertenecer a costarricenses; y

b) El control efectivo de la empresa y la dirección de la misma deberán estar igualmente en manos de costarricenses, no pudiendo en consecuencia formar parte de la Junta Directiva ningún extranjero.

Artículo 180.- Para los efectos de la determinación de una ruta aérea internacional, bastará con precisar los aeropuertos de entrada y salida dentro del territorio costarricense, así como el punto del estado extranjero que la aeronave toque antes del arribo a territorio nacional e inmediatamente después de salir de él. Tratándose de servicios internacionales troncales, el Consejo Técnico de Aviación Civil exigirá que se describa la ruta de terminal a terminal y las escalas intermedias.

Artículo 181.- Cuando una empresa de transporte aéreo pretenda realizar un vuelo o una serie de vuelos entre puntos servidos por



una empresa de transporte aéreo regular, la autorización correspondiente sólo se otorgará en caso de que la empresa establecida no esté en condiciones de prestar el servicio.

Artículo 182.- Toda empresa de transporte aéreo que cuente con certificado de explotación, podrá realizar vuelos especiales o expresos entre puntos situados dentro de sus propias rutas o fuera de ellas, previo permiso que en cada caso deberá obtener de la Dirección General de Aviación Civil y con sujeción al reglamento respectivo.

Artículo 183.- Las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que operan en Costa Rica deberán acreditar permanentemente en el país un representante con poder generalísimo suficiente para poder atender los negocios de la compañía. El hecho de operar esas empresas en Costa Rica implica de pleno derecho su sometimiento a las leyes del país y su renuncia consecuente a la intervención diplomática.

Artículo 184.- Inmediatamente después de que una nave procedente del extranjero aterrice en territorio costarricense, el comandante de la aeronave cerrará su plan de vuelo. El mismo comandante o el agente terrestre de la empresa, presentará a las autoridades respectivas los siguientes documentos:

- a) Lista de la tripulación;
- b) Lista de pasajeros y relación de equipajes personales;
- c) Manifiesto de carga;
- d) Guías de correspondencia;
- e) Despacho y permiso de salida del último lugar de procedencia.

Si una aeronave procede de un lugar o país afectados por una epidemia, se le exigirá, además, el certificado de sanidad correspondiente. En este caso, quedará sujeta la aeronave, su tripulación y pasajeros, a las disposiciones sanitarias de la República y a los convenios internacionales que rijan esta materia. Para las compañías que operen con certificados de explotación autorizado en el país, no son aplicables los incisos b) y e).

Artículo 185.- El comandante de una aeronave de transporte público que se dirija al extranjero, o en su defecto el agente autorizado de la empresa, deberá presentar a las autoridades competentes, por



lo menos treinta minutos antes de iniciar el vuelo, los siguientes documentos:

- a) Plan de vuelo;
- b) Lista de la tripulación;
- c) Lista de pasajeros y relación de equipajes personales;
- d) Manifiesto de carga;
- e) Guía de correspondencia;
- f) Despacho y permiso de salida; y
- g) Permiso de sanidad, cuando se requiera.

Para las compañías que operen con certificado de explotación autorizado en el país, no son aplicables los incisos c), d) y f).

Artículo 188.- Por contrato de transporte aéreo el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas y a entregar éstas al consignatario.

Artículo 189.- Para los efectos de esta ley, se reputará como porteador a toda empresa que reúna los requisitos indicados en el artículo 162(\*), sea o no propietario de la aeronave. Empleado es todo agente o dependiente del porteador que actúa en nombre y por cuenta del mismo mientras realice las funciones que correspondan a su empleo, estén o no dentro del campo de sus atribuciones. (\*) De acuerdo con la reforma de ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 167.

Artículo 190.- En todos los casos en que el transporte se efectúe por varios porteadores, se considerará como último porteador al que realice la etapa final del transporte consignada en el contrato respectivo. Sin embargo, cuando el transporte termine efectivamente en un punto anterior al del destino previsto en el contrato, se reputará como último al porteador de esta etapa.

Artículo 191.- Se considera que constituye un solo transporte el que varios porteadores ejecuten sucesivamente por vía aérea, cuando las partes lo hayan contratado como operación única.

Artículo 192.- En el transporte de pasajeros el porteador tiene la obligación de expedir boletos de pasaje que deberán contener las especificaciones mínimas siguientes:



- a) Número de orden.
- b) Lugar y fecha de emisión.
- c) Punto de partida y destino.
- d) Nombre y domicilio del porteador.

Artículo 193.- El boleto de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato del transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del boleto no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las disposiciones de la presente ley. Sin embargo, si con el consentimiento del porteador, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el boleto de pasaje, el porteador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad.

Artículo 194.- En toda aeronave que transporta personas deberá llevarse una lista de pasajeros, en duplicado y uno de sus tantos debe conservarse a bordo y ser presentada cuando lo soliciten los funcionarios que tengan a cargo la inspección del tráfico aéreo.

Artículo 195.- En transporte a países extranjeros, el porteador no podrá embarcar a los pasajeros que no estén provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.

Artículo 196.- El transporte de equipaje facturado se comprueba con un talón de equipaje que el porteador deberá expedir en doble ejemplar. No serán incluidos en él los objetos personales que el viajero conserve bajo su custodia. Un ejemplar del talón de equipaje serán entregado al viajero; el otro lo conservará el porteador.

Artículo 197.- El talón de equipaje deberá contener:

- a) Número de orden.
- b) Lugar y fecha de emisión.
- c) Punto de partida y destino.
- d) Nombre y dirección del porteador.
- e) Numeración del boleto de pasaje.



- f) Peso y cantidad de bultos.
- g) Monto del valor declarado, en su caso.
- h) Nombre el propietario del equipaje.

Artículo 198.- El talón de equipaje hace fe, salvo prueba en contrario, de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las disposiciones de la presente ley. Sin embargo, si el porteador recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje o si éste no contuviera la indicación del número del boleto de pasaje y del peso y cantidad de los bultos; el porteador no tendrá derecho de ampararse a las disposiciones de la presente ley que excluyen o limitan su responsabilidad, sin perjuicio de la validez del contrato.

Artículo 199.- Todo porteador de mercancía, sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo, tiene derecho a pedir al cargador la expedición o entrega de un documento denominado "carta de porte aéreo" la cual puede ser emitida al portador, a la orden o nominativamente, transfiriéndose de la manera y con los efectos previstos en el Código de Comercio para los títulos de esa naturaleza. Sin embargo, la falta, irregularidades o pérdidas de dicho documento, no afectan la existencia ni la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las disposiciones de la presente ley sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 199(\*).

(\* ) De acuerdo con la reforma de ley N° 7251 de 13 de agosto del 1991, se refiere al artículo 204.

Artículo 200.- La expedición de la carta de porte se sujetará a las reglas siguientes:

- a) Se extenderá por el cargador en tres ejemplares originales y se entregará con la mercancía.
- b) El primer ejemplar llevará la indicación para el porteador y estará firmado por el cargador. El segundo ejemplar llevará las indicaciones para el consignatario; estará firmado por el cargador y el porteador y acompañará a la mercancía. El tercer ejemplar estará firmado por el porteador y será entregado por el cargador después de aceptada la mercancía.



c) La firma del porteador deberá estamparse desde el momento de la aceptación de la mercancía y podrá reemplazarse por un sello.

d) La firma del cargador podrá ser impresa o reemplazada por un sello.

e) Si, a petición del cargador, el porteador extendiera la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que actúa por cuenta del cargador.

Artículo 201.- El porteador tiene derecho de pedir al cargador la expedición de cartas de porte separadas cuando se trate de varios bultos.

Artículo 202.- La carta de porte aéreo deberá contener las indicaciones siguientes:

a) El lugar en que el documento ha sido expedido y la fecha de expedición.

b) Los bultos de partida y de destino.

c) Las escalas previstas, con reserva de la facultad del porteador de estipular que podrá modificarse en caso de necesidad.

d) El nombre y dirección del cargador.

e) El nombre y dirección del primer porteador.

f) El nombre y dirección del consignatario, cuando el caso lo requiera.

g) La naturaleza de la mercancía.

h) El número de bultos, la forma de empaque, las marcas especiales o numeración de los bultos.

i) El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía.

j) El estado aparente de la mercancía y del empaque.

k) El plazo del transporte si se ha estipulado, la fecha y el lugar de pago y la persona que debe pagar.

l) Si el envío se hace contra reembolso, el precio de la mercancía y eventualmente el costo total de los fletes.



- m) El importe del valor de la mercadería, cuando se haya declarado.
- n) El número de ejemplares de la carta de porte aéreo.
- o) Los documentos transmitidos al porteador para acompañar la carta de porte aéreo.
- p) El plazo para el transporte y una breve relación de las vías a seguir, si así ha sido estipulado.

Artículo 203.- Si el porteador aceptare la mercancía sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contuviere todas las indicaciones señaladas en el artículo 197(\*), del inciso a), al inciso l) inclusive, o las contenidas en el inciso p), el porteador no tendrá derecho a acogerse a las estipulaciones de esta ley que excluyen o limitan su responsabilidad.

(\*) De acuerdo con la reforma de ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 202.

Artículo 204.- El cargador es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones relativas a las mercancías que asiente en la carta de porte aéreo. En consecuencia, sobre él recaerá la responsabilidad de todo daño sufrido por el porteador, o por cualquier otra persona con motivo de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

Artículo 205.- La carta de porte aéreo hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la recepción de la mercancía y de las condiciones del transporte. Las indicaciones de la carta de porte aéreo relativas al peso, dimensiones y empaque de la mercancía, así como el número de bultos, se presumen ciertas, salvo prueba en contrario; las que se refieren a la cantidad, volumen y estado de la mercancía no constituirán prueba contra el porteador más que en caso de verificación efectuada por él en presencia del cargador y hecho constar en la carta de porte aéreo o que se trate de manifestaciones relativas al estado aparente de la mercancía.

Artículo 206.- La falta, irregularidad o pérdida de la carta de porte aéreo, no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, que continuará rigiéndose por las disposiciones de la presente ley.

Artículo 207.- El cargador tendrá derecho, siempre que cumpla con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la mercancía, bien sea retirándola del aeródromo de



partida o de destino, o deteniéndola en el curso de la ruta en caso de aterrizaje, o haciendo que se entregue en el punto de destino o en el curso de la ruta a persona distinta del consignatario indicado en la carta de porte, o pidiendo su regreso al aeródromo de partida, cuando el ejercicio de ese derecho no perjudique al porteador ni a otros cargadores y con la obligación de rembolsar los gastos que se originen por esas causas.

Artículo 208.- En el caso de que sea imposible ejecutar las órdenes del cargador, el porteador deberá darle aviso de ello inmediatamente.

Artículo 209.- Si el porteador se ajusta a las órdenes de disposición de la mercancía del cargador, sin exigirle la presentación del ejemplar de la carta de porte entregada a éste, será responsable, salvo la acción contra el cargador, del perjuicio que pudiera causarse por este hecho al tenedor regular de la carta de porte.

Artículo 210.- El derecho del cargador o remitente cesa desde el momento en que comienza el del consignatario. Sin embargo, si el consignatario rehusare la carta de porte o la mercancía, o si no fuere localizado el cargador recobrará su derecho de disponer de la mercancía.

Artículo 211.- Salvo en los casos indicados en los artículos precedentes, el cargador tendrá derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a pedir al porteador que le remita la carta de porte y que le entregue la mercancía, previo al pago de fletes y el cumplimiento de las condiciones de transporte indicados en la carta de porte.

Artículo 212.- Salvo estipulación en contrario, el porteador deberá dar aviso al consignatario de la llegada de la mercancía.

Artículo 213.- Si el porteador reconociere que la mercancía ha sufrido extravío, o si al terminar un plazo de siete días, después de aquel en que la mercancía debería haber llegado, ésta no se recibe, el consignatario quedará autorizado para hacer valer con relación al porteador los derechos que le otorgue el contrato de transporte.

Artículo 214.- El porteador y el consignatario podrán hacer valer los derechos que les confieran, respectivamente, los artículos 208, 210 y 212(\*), cada uno en su propio nombre, a condición de cumplir con las obligaciones que el contrato les imponga.



(\*) De acuerdo con la reforma de ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere a los artículos 213, 215 y 217.

Artículo 215.- Lo dispuesto en los artículos 202 a 209(\*), ambos inclusive, no perjudicarán de manera alguna a las relaciones del cargador y del consignatario entre sí, ni a las relaciones de terceros cuyos derechos se deriven del porteador o del consignatario.

(\*) De acuerdo con la reforma de ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere a los artículos 207 a 214.

Artículo 216.- Cualquier cláusula que implique renuncia o modificación a las estipulaciones de los artículos 202 a 209(\*); ambos inclusive, deberá constar en la carta de porte.

(\*) De acuerdo con la reforma de ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere a los artículos 207 a 214.

Artículo 217.- El cargador estará obligado a proporcionar los datos y anexar a la carta de porte aéreo los documentos que, antes de remitir la mercancía al consignatario, sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de aduana, portuarias, de policía y de sanidad. El cargador será responsable ante el porteador de todos los perjuicios que pudieren resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dichos datos y documentos, salvo en el caso de que la culpa sea imputable al porteador o a sus dependientes. El porteador no tendrá obligación de cerciorarse si estos datos y documentos son exactos o suficientes.

Artículo 259.- La responsabilidad civil de las empresas extranjeras o nacionales en el transporte internacional se regirá por las convenciones internacionales vigentes en la República.

Artículo 260.- Las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que operen en Costa Rica deberán demostrar la existencia de sus pólizas de seguros vigentes, que en ningún caso podrán ser inferiores a las establecidas por esta ley.

Artículo 264.- La empresa de transporte no será responsable de los daños que provengan de accidentes provocados intencionalmente por la víctima, ni por lo que sufra un pasajero al subir o bajar de la aeronave con notoria imprudencia.

Artículo 265.- La Dirección General de Aviación Civil cuidará que los seguros por daños en el transporte aéreo se mantengan vigentes



por el plazo del certificado de explotación o autorización respectivas.

Artículo 267.- El porteador estará obligado a indemnizar por los daños y perjuicios sufridos por un pasajero como consecuencia de retraso en el transporte, si el retraso tuviere lugar dentro del período 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. Cualquier retraso o desviación de la ruta convenida entre las partes o de la orden para el viaje en cuestión, que se deba a razones fundadas en la protección de la vida humana, a motivos de seguridad o condiciones meteorológicas adversas u otras causas de caso fortuito o fuerza mayor, no se considerarán como infracción del contrato de transporte, ni implicarán responsabilidad alguna para la empresa.

Artículo 268.- En caso de retraso de una aeronave, la responsabilidad del porteador se limitará a una suma máxima equivalente al 50 % del precio del boleto de pasaje, de acuerdo con el contrato de transporte respectivo.

Artículo 269.- En caso de daños causados a un pasajero con motivo de retraso en el transporte, la reclamación deberá hacerse dentro de los ocho días siguientes a la fecha en que ocurrió el retraso. Los pasajeros que hayan hecho reservación para un vuelo y no hagan uso de su boleto en el mismo ni hayan cancelado su reservación con antelación de veinticuatro horas de la salida prevista, serán objeto de un cobro equivalente al diez por ciento del importe del boleto reservado, que la empresa queda autorizada para cobrar como indemnización fija.

Artículo 286.- El porteador estará obligado a indemnizar por los daños y perjuicios resultantes de la pérdida, destrucción, avería o retraso de la carga o el equipaje facturado, si el hecho que causó los daños tuvo lugar durante el período de transporte. Para los efectos del párrafo anterior, el período de transporte se contará desde el momento en que el porteador recibe la carga o el equipaje facturado, hasta el momento de su entrega al consignatario.

Artículo 287.- El porteador estará obligado a indemnizar por los daños y perjuicios ocurridos en caso de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano, si el hecho que causó los daños tuvo lugar en el transcurso del viaje y por culpa del porteador.

Artículo 288.- La responsabilidad prevista en los artículos 281 y 282 (\*) se aplicará también a los daños y perjuicios sufridos



después de terminarse los respectivos períodos de transporte especificado en dichos artículos. Si tales daños fueren el resultado directo de un hecho ocurrido durante uno de tales períodos. (\*) De acuerdo con la reforma de la ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere a los artículos 286 y 287.

Artículo 289.- En caso de pérdida, destrucción, avería o retraso de la carga o el equipaje facturado, la responsabilidad del porteador por concepto de indemnización, se limitará a la suma máxima de tres días de salario mínimo por cada kilogramo de peso bruto de carga. En caso de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano, la responsabilidad del porteador por concepto de indemnización al propietario del equipaje de mano, se limitará a la suma máxima equivalente a dos salarios mínimos.

Artículo 290.- La recepción del equipaje o carga sin protesta alguna por parte del pasajero o consignatario hará presumir que los recibe en buen estado y de conformidad con el contrato de transporte. No se presumirá tal cosa si en el momento de la recepción el pasajero o consignatario presentare un escrito, dirigido al porteador en el sentido de que el equipaje o la carga no han sido examinados.

Artículo 291.- En caso de avería de equipaje o carga, la persona con derecho a que se le entreguen los efectos transportados, deberá hacer su reclamación ante el porteador dentro de los tres días siguientes a la fecha de su recepción, en el caso de equipaje y dentro de los siete días siguientes en caso de carga.

Artículo 292.- La reclamación por pérdida o retraso del equipaje o carga deberá hacerse dentro de los 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 hiciera la entrega.

## **DOCTRINA**

### **1. Concepto de Transporte<sup>2</sup>.**



Se han dado muchas opiniones sobre qué es realmente el transporte, porque aunque todos tenemos una vaga idea de lo que es, en realidad no podemos darle una definición clara y concisa. Y es sumamente importante que se hable con términos exactos para así no estar sujetos a interpretaciones análogas ni a conceptos vagos que eventualmente producen problemas para la aplicación de las normas del caso.

Lo primero que debemos tomar en cuenta es que se han dado a través de la historia una increíble cantidad de términos para designar la misma función. La movilización de un objeto o una persona, o ambas, de un punto A a un punto B. Sin embargo, la doctrina jurídica allegado a la conclusión de que el mejor término para ajustarse a sus intereses es el de transporte. Ahora veremos porqué.

Decía nuestro ilustre jurista don Alberto Brenes Córdoba dándonos una definición de lo que es transporte:

"Transporte es una forma de arrendamiento de servidos, es un contrato en virtud del cual un individuo o una empresa que recibe el nombre de porteador, se obliga a conducir, de un lugar a otro, personas o cosas, mediante cierto precio."

Nos parece que nuestro predecesor falló ligeramente en sus intenciones. Es obvio, y así se desprende de la lectura del texto, que en realidad lo que está definiendo es el Contrato de Transporte, y no el transporte en sí. Pero definitivamente utiliza aquí puntos fundamentales en una definición del transporte. Nos habla de:

- 1 Conducción.
2. Dos puntos, uno de procedencia y otro de destino.
3. Los objetos del traslado, que son objetos o cosas.

VARANGOT demuestra en su definición como estos son los tres puntos esenciales de una definición de transporte:

Habrà transporte, citando se conduzca o provoque el desplazamiento de personas o cosas desde un punto o lugar a otro distante del primero; o bien: transporte es el acto por el cual se trasladan personas o cosas desde un punto a otro.

Por su lado, dice MALAGARRIGA:

"El transporte consiste en hacer recorrer un itinerario a una cosa o a una persona; es la operación de transferir de un lugar a otro cosas o personas"



Por supuesto que existen unas diferencias lingüísticas entre las dos definiciones anteriores. Malagarriga llama itinerario a la línea que se forma entre el punto de partida y el de destino. Además, él habla de "hacer recorrer", mientras que Varangot habla de conducir. Sin embargo, en ambos casos estamos hablando esencialmente de lo mismo.

Pero es muy diferente hablar de transporte como un hecho simple y llano de la vida diaria en nuestra sociedad, que ponerlo en perspectiva en cuanto a nuestra disciplina. Podemos tomarlo entonces en dos perspectivas, una jurídica y otra económica. Aunque la necesidad de la jurídica se explica por el hecho de que ese es el enfoque y la razón de ser de esta investigación. En cuanto a la segunda, nos parece necesaria para así poder diferenciar el transporte oneroso del gratuito.

Podemos decir que se da transporte, en un sentido económico, cuando un transportista lleva, conduce, o hace recorrer, a una o varias personas o cosas de un punto de partida a un punto de llegada, resultando de esa traslación inducida una ganancia de tipo económico debido a la mayor utilidad marginal de las cosas o personas en el punto de llegada comparada con la que tenían en su punto de partida.

En un sentido estrictamente jurídico podemos decir que el transporte es aquella operación en la cual se traslada inducidamente a una(s) persona(s) o cosa(s) de un punto de partida a un punto de llegada al amparo de una norma

## **2. Contratos de Transporte Aéreo<sup>3</sup>**

Por contratos de transporte aéreo, se entiende aquellos en los que su objeto sea transportar por vía aérea a pasajeros, equipaje, o carga. Los requisitos que cada una de las cinco legislaciones aeronáuticas centroamericanas exige en el cumplimiento de este tipo de contratos, varía en aspectos de meras formalidades.

En vista de que estos requisitos no entorpecen en mayor medida en fluido desempeño de las operaciones comerciales, no resulta de relevancia para efectos de esta investigación ahondar más allá de los riesgos generales que se presentan en común en las legislaciones.

El requisito más importante con que se exige en el cumplimiento de



estos contratos de transporte aéreo, es que necesariamente deben constar por escrito. Si bien en las legislaciones de Costa Rica, El Salvador, Honduras y Nicaragua, no se establece este requisito de forma expresa, se desprende con el sólo hecho de tomar en cuenta que en el momento histórico en que fueron promulgadas esas leyes, no había la posibilidad de que fuera de otra forma. Sin embargo, el artículo 18 de la Ley de Aviación Civil guatemalteca, establece que si bien el contrato de transporte aéreo debe constar por escrito, el billete o boleto de pasaje puede ser reemplazado por medios electrónicos, los cuales tendrán la misma validez y efectos para terceros

La posibilidad de reemplazar los boletos por medios electrónicos, resulta muy importante desde el punto de vista de los usuarios, dada la rapidez y agilidad que se requiere en la celebración de estos servicios, sobre todo para aquellos viajeros que tienen el transporte aéreo como una parte integral de sus actividades comerciales y laborales.

Requisitos básicos además del anterior, con los que deben cumplir los Nitratos de transporte aéreo de pasajeros, son:

- Número de boleto
- Lugar y fecha de emisión
- Punto de partida y destino
- Nombre del pasajero y del transportista
- Precio del pasaje
- Peso y cantidad de bultos, y
- Principales condiciones del pasaje

En todas las legislaciones se establece que la ausencia, pérdida o irregularidad del contrato de transporte aéreo, no acarrea la invalidez o nulidad del mismo.

En cuanto al contrato de transporte aéreo de equipaje, es obligación del transportista emitir un talón de equipaje para el pasajero. Se excluye de esta obligación los objetos personales que el pasajero guarde bajo su custodia en el transcurso del viaje. Este requisito se encuentra, de nuevo en todas las legislaciones. Los requisitos de contenido de esta colilla de equipaje, son similares a los del boleto de transporte de pasajeros. En cuanto a la pérdida, ausencia o regularidad de la colilla de equipaje, tampoco hay exención de responsabilidad para el transportista

Para el transporte aéreo de carga, la carta de porte o guía aérea



resulta el título legal entre el transportista y el destinatario. En el caso de Costa Rica, Honduras y Nicaragua, la regulación para este contrato es bastante extensa y compleja. A diferencia, en el caso salvadoreño, se regula este contrato de manera más general y laxa, aunque en todos los casos, se exigen similares requisitos de contenido de la carta de porte aéreo

#### **a. Naturaleza Jurídica Del Contrato De Transporte Aéreo<sup>4</sup>**

El contrato de transporte aéreo, es de naturaleza consensual, bilateral, de carácter adhesivo, oneroso en la mayoría de los casos, pues se presenta la particularidad del transporte gratuito, que será analizada posteriormente.

La naturaleza consensual, se traduce, en la libertad para efectuar o no el contrato y para elegir la otra parte del mismo. En la práctica, esa libertad para contratar y para elegir no es tan absoluta, puesto que si alguien necesita un servicio de traslación urgente, debe recurrir al medio aéreo y someterse a la limitación de contratar con las únicas empresas que cubran una determinada línea. Es esta la situación que se presenta en los contratos de adhesión, típica forma de contratación calificada como moderna en doctrina, pues rompe con la clásica autonomía o libertad de las partes en la celebración del contrato

Las Empresas presentan un clausulado, de acuerdo con los requisitos que establecen los Convenios Internacionales cuando se trata de este tipo de transporte o con las legislaciones internas de los países en los demás casos.

Por el carácter de bilateralidad, se derivan derechos y obligaciones para ambas partes contratantes. Para el transportista, la obligación de realizar el traslado en las condiciones convenidas y para el usuario, obedecer las indicaciones del primero en razón de sus conocimientos técnicos además de la obligación de pago, que permite calificar como onerosa aquella contratación.

El carácter adhesivo del contrato de transporte aéreo ha tenido repercusión como demostraremos oportunamente, en algunos fallos de nuestros Tribunales, por lo que es conveniente abundar sobre este tipo de contratos.

En ellos para repetir una expresión muy difundida, una de las partes, ofrece e impone a su vez, sus condiciones a la otra, que no tiene más remedio que rechazarlas o aceptarlas en su totalidad, sin poder entrar a discutir las mismas



El oferente en estos casos, y este es el caso de las Empresas de transporte aéreo, goza de un monopolio de hecho o de derecho y de una gran pujanza económica

El aceptante por su parte, se ve constreñido a aceptar las condiciones propuestas; no puede modificar la oferta, no es posible la libre discusión de las cláusulas de la Convención, y tampoco puede rechazarlas, puesto que frecuentemente, no puede esperar encontrar mejores o similares condiciones.

Entre otras interrogantes, los tratadistas se preguntan si constituye un verdadero contrato o sólo un acto unilateral. La doctrina se inclina por aceptar que la adhesión implica un acto de consentimiento, suficiente para configurar un contrato, ya que la parte puede facultativamente, no aceptar las condiciones

Esta facultad como vimos, aparece sumamente limitada. A criterio del LiC. Mario Ramírez, el aspecto sui generis de estos contratos, surge cuando ante un hecho derivado de la contratación, deben interpretarse las reglas fijadas por el principal interesado

En ese caso, cede la interpretación en beneficio de la parte más débil contractualmente, aspecto realmente novedoso en el Derecho Civil

#### **FUENTES UTILIZADAS**



- 
- <sup>1</sup> LEY No 5150 del 14 de mayo de 1973. Ley General de Aviación Civil.
- <sup>2</sup> BAEZ ASTUA, Carlos. La empresa mercantil y el transporte aéreo. Tesis para optar por el título de licenciado en derecho. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, Facultad de derecho. 1995. pp. 60-63.
- <sup>3</sup> GIRALT FALLAS, José Antonio. La regulación del transporte aéreo en Centroamérica a la luz de los procesos de integración regional. Tesis para optar por el título de licenciado en derecho. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, Facultad de derecho. 2001. pp. 280-283.
- <sup>4</sup> VILLAVICENCIO PIZARRO, Wilber. El contrato de transporte aéreo internacional y nacional. Tesis para optar por el título de licenciado en derecho. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, Facultad de derecho. 1975. pp. 11-13