 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO Ciencia, educación y desarrollo	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 1 de 29

RESPONSABILIDAD DE LAS AEROLINEAS EN LOS ACCIDENTES AEREOS.

LINA MARCELA PEDRAZA FRANCO

E-mail: linapedraza92@gmail.com

CAROLINA PELAEZ ALVAREZ

E-mail: carolinapelaez_93@hotmail.com

MARIA YIRLEY VANEGAS VANEGAS

E-mail: mariavanegas17@hotmail.com

Institución Universitaria de Envigado

2015

Resumen: El objetivo de esta investigación es identificar el régimen de la responsabilidad civil contractual y los elementos que la constituyen, siendo estos los que nos orientaran a definir como se aplica en el régimen del derecho aeronáutico teniendo en cuenta las normas que rigen este tema. De lo anterior podremos ver la necesidad implementar para nuestro ordenamiento un bloque normativo mucho más extenso, debido a la falta de cohesión entre las normas nacionales e internacionales y la insuficiencia de las actuales normas.

Palabras claves: accidente aéreo, aerolínea, afectados, contrato de transporte aéreo, convenios, derecho aeronáutico, indemnización, nexos causal, normas, responsabilidad civil contractual, teoría del riesgo, víctimas.


Abstract: the objective of this investigation is to identify the regimen of the civil contractual responsibility and the elements that constitute it, those elements will guide us to define how the aeronautic regimen is apply counting with the norms that integrate this subject. It is necessary to implement in our system a more extensive norm block, due to the lack of cohesion between national and international norms and to the insufficiency of the national current rules.

Key words: aerial accident, airline, affected, aerial transportation contract, aeronautic law, compensation, causation, norms, civil contractual responsibility, risk theory, victim.

1. Introducción

Hoy en día el transporte aéreo lidera los medios de transporte, pudiendo afirmar del mismo que es uno de los medios más seguros de los existentes, al cual se le exigen el cumplimiento de rigurosos parámetros para la

implementación de medidas de seguridad que se deben cumplir todos los que se vean inmersos en la actividad del transporte aéreo. Es cierto que en caso de accidente aéreo la probabilidad de sobrevivencia es mínima en relación a los demás, y existiendo una constante alza en la movilización de personas alrededor del mundo haciendo uso del transporte

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 2 de 29

aéreo resulta de suma importancia abordar varios temas claves, pero a la vez específicos es el caso del contrato de transporte aéreo y el régimen de la responsabilidad civil contractual que aplica tanto a las aerolíneas como al pasajero en razón de la ejecución de la actividad de transporte y la producción de un resultado cuando en alguno de estos puede ser dañado el pasajero; la responsabilidad civil contractual es de suma importancia por ser la herramienta que se nutre a partir de ley, jurisprudencia, doctrina y derecho comparado permitiéndonos así visibilizar de una forma más clara su ámbito y su forma de aplicación.

Al respecto, el tema de la responsabilidad civil que se desarrollará en el este artículo, se orientara a la

responsabilidad que deberían asumir las aerolíneas cuando en el desempeño de su objeto, el cual es transportar, ocurre un accidente en donde las personas que transportan, denominados pasajeros, pueden resultar lesionadas o muertas por causas ajenas a la aerolínea, o por causas mismas del pasajero o por hechos que aun actuando con pericia y diligencia no pudieron evitar los miembros de la tripulación.

La necesidad de determinar la responsabilidad contractual de la aerolínea a la hora de indemnizar a las víctimas o a sus afectados nace porque en principio la aerolínea siempre será la llamada a responder por los daños y desde luego a resarcirlos, existiendo entonces la necesidad de comprender cuales son esos eventos y circunstancias específicas en

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 3 de 29

los que en realidad se debería imputar la responsabilidad a la aerolínea sin que esta en ocasiones, resulte ser la aparentemente responsable, teniendo en cuenta la mediación de un contrato de transporte aéreo que suscriben la aerolínea, el transportador y la persona, el pasajero, mismo que por sí solo y por el hecho de haber sido aceptado por ambas partes, de aquí la bilateralidad, genera unos efectos que comprenden obligaciones de la aerolínea y del pasajero y que en sí encarna una expectativa de resultado mas no de medio.

Es menester apuntar que Colombia, es el único país de Iberoamérica que no tiene una normatividad específica acerca del transporte aéreo de personas, sino que aparece dentro del código de comercio como un título más y que a pesar de su

extensión de artículos, en ocasiones se queda corto en la regulación de este tipo de transporte, siendo conscientes que la intención del legislador fue regular de forma general ante una imposibilidad comprensible de puntualizar y regular cada situación que se pueda presentar en el curso del transporte aéreo de personas.

Por lo anterior se hace evidente que aunque bien internacionalmente se evidencia la amplia normatividad que existe en el tema a tratar, Colombia carece de un ámbito jurídico suficiente y aunque este se encuentre suscrito en los convenios, se hace necesario un código único y especial para el tema. Además de la creación de un ente superior que unifique el tema para todos los países.

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 4 de 29

En concreto para el tema de la presente investigación el régimen de la responsabilidad civil nos va a permitir definir cuando existe responsabilidad de una y de otra parte de la relación contractual, desde luego apoyándonos en otras herramientas concordantes, además entraremos en el campo del nexo causal que es la manera que se establece por la ley para así lograr en veces exonerarse de responsabilidad, o en veces, atenuarla y de esta manera poder imputarla y establecer claramente el régimen de indemnización.

2. Contrato de transporte aéreo de personas.

Antes de entrar a en la materia del contrato de transporte aéreo de personas, es necesario dejar claro en primer lugar qué es el derecho aeronáutico, la razón de

ello es que el tema que se desarrollara a lo largo de esta artículo guarda estricta unión con este y de ahí la necesidad de analizarlo brevemente. El derecho aeronáutico es una rama del derecho que ordena las condiciones en las que debe utilizarse el espacio aéreo, así como las regulaciones jurídicas relacionadas con la actividad aeronáutica; es el conjunto de principios y normas de derecho público o privado de orden interno o internacional que rige las instituciones y relaciones jurídicas que nacen de la actividad aeronáutica.

Para Lemoine (2011), el derecho aeronáutico es la rama del derecho que determina y estudia las reglas del derecho, que regula la utilización y circulación de las aeronaves así como las obligaciones de emanan de ellas.

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 5 de 29

El derecho aeronáutico es caracterizado por la internacionalidad, la integralidad, la autonomía, el dinamismo, entre otras.

Una vez dicho esto podemos con toda tranquilidad hablar del contrato de transporte aéreo de personas.

Uribe (2011) lo define como:

Aquel mediante el cual una empresa de transporte aéreo o un transportista o transportador, en determinadas condiciones, se compromete a trasladar de un lugar a otro, por vía aérea y en una aeronave equipada para este fin, a una persona y su equipaje, generalmente mediante remuneración (P. 36)

En esta definición encontramos unos intervinientes los cuales son la empresa de transporte, mejor llamada aerolínea para el presente caso, quien es la que pone a disposición toda la infraestructura

humana y física para ejecutar las operaciones de transporte aéreo, la aerolínea es a la vez el transportador y sobre esta calidad podemos afirmar que es quien se obliga a transportar al pasajero sano y salvo de un lugar a otro, está obligado a proporcionarle al pasajero el asiento que le corresponde por haber sido incluido en un itinerario de vuelo tras el pago del tickete y realizar el vuelo bajo las condiciones contratadas de tiempo y ruta.

El otro sujeto que nos encontramos en la definición aportada por Uribe es el pasajero y este es a quien va a conducirse de un lugar a otro determinado, su obligación principal es pagar el precio, además de presentarse a tiempo en el aeropuerto para su vuelo siguiendo las órdenes e indicación del comandante de la aeronave y su tripulación delegada.

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 6 de 29

Ellos serán entonces los sujetos que suscribirán el contrato de transporte aéreo, cuya formación material consiste simplemente en la expedición del tiquete aéreo ya sea impreso o digital, atendiendo a los avances tecnológicos que se han dado en los últimos años y que ha facilitado la adquisición de bienes y servicios vía internet, desde luego la expedición del tiquete es concomitante al pago, sin importar la modalidad en que este se haya efectuado, de esta manera se entenderá consolidado.

2.1 Regulación del contrato de transporte.

Los contratos en esencia son esos acuerdos de voluntades que las partes realizan, en donde se adquieren derechos y se contraen obligaciones sea de dar, hacer o no hacer de manera recíproca.

De esta manera y siguiendo lo preceptuado en el código civil de Colombia en el artículo 1602, encontramos que el contrato es ley para las partes (código civil, 2011), y podemos interpretar esto en el sentido de que el contenido del mismo será el que determine desde su creación, claramente cuales son los derechos y las obligaciones que se van a contraer, ya que cuando las partes dieron su consentimiento dejaron claras cuales eran sus expectativas.

Para efectos de regulación de la actividad aeronáutica, además de lo que estipula el Código de Comercio, se crea el reglamento de la Aeronáutica Civil de Colombia a través de la Resolución #01092 del 13 de marzo del 2007 que se aplica de manera general a toda actividad de aeronáutica civil y a toda persona

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 7 de 29

natural o jurídica, nacional o extranjera que las desarrolle; y de manera especial a las desarrolladas dentro del territorio nacional; o a bordo de aeronaves civiles de matrícula Colombiana o extranjeras que sean operadas por explotador Colombiano (Resolución N° 01092, 2007).

A través de la Ley 105 de 1.993 se estableció entre sus principios fundamentales la seguridad de las personas, lo cual constituye una prioridad del sistema y del sector transporte, siendo la seguridad aérea parte integrante de la planificación de las operaciones de los aeródromos y en su artículo 48, esta misma ley, indicó que la autoridad aeronáutica ejercerá funciones de reglamentación, control, supervisión y sanción sobre quienes presten los servicios aeroportuarios y en casos de

violación a sus normas o reglamentos conservará siempre la posibilidad de intervenirlos, pudiendo asumir directamente la prestación del servicio.

El Código de Comercio Colombiano respecto al contrato de transporte aéreo no aporta ninguna definición, sin embargo si plasma las obligaciones de la tripulación de la aeronave, define el concepto de aeronave en vuelo y plantea el régimen de las responsabilidades y de la indemnización, los cuales trataremos más adelante.

Existen algunos tratadistas que se han referido al tema de la definición y caracterización del contrato de transporte aéreo, como lo es Guerrero (2005), que en su obra lo presente de la siguiente manera;

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 8 de 29

(...) el contrato de transporte aéreo que es un contrato de resultado, se compromete, no solo a transportar al pasajero de un lugar a otro previamente convenido, y a hacerlo en el horario programado, sino a transportarlo sano y salvo, sin que sufra lesiones ni ningún otro perjuicio, de ahí que los daños que se produzcan en la persona del pasajero como consecuencia del transporte aéreo pueden considerarse un incumplimiento contractual. (p.34)

Por la carencia de definición de la norma al concepto de contrato de transporte es que nos apoyamos en definiciones de tipo doctrinal, las cuales aunque abarcan otros temas, logran sin embargo aportar claridad sobre el concepto.

3. Régimen de la responsabilidad civil contractual en los accidentes aéreos.

La responsabilidad es definida por la Real Academia de la Lengua Española (2015) como “Deuda, obligación de

reparar y satisfacer, por sí o por otra persona, a consecuencia de un delito, de una culpa o de otra causa legal”. Desde esta definición que no está propiamente orientada al área del derecho civil vemos que el solo concepto es referido como una acción de un sujeto que con una acción o una omisión ha generado un daño en otra persona o incluso en los bienes de la misma los cuales deberá de reparar.

Ubicando el término de la responsabilidad en el ámbito del derecho, acudiremos a la definición que nos aporta Rodríguez (2003) como “el deber de indemnizar los perjuicios causados por el incumplimiento de una obligación preexistente derivada de una relación contractual” (p.9) de esta manera, tomando en cuenta todos los

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 9 de 29


elementos que el autor aporta vemos que esa responsabilidad se deriva del incumplimiento de las obligaciones que se habían preestablecido en un contrato el cual las partes habían contraído con anterioridad.

Es de suma importancia fijarnos en lo que dice nuestro ordenamiento jurídico al respecto, nuevamente acudiremos al artículo 1602 de Código Civil (2011) que frente a la responsabilidad civil contractual establece que los contratos que se constituyen legalmente se convierte en ley para los contratantes, es por ello que ambos quedan sujetos a todos sus efectos.

A pesar del anterior acercamiento conceptual, es necesario decir que la

responsabilidad civil contractual a pesar de ser el instrumento que nos sirve para llegar a establecer esa responsabilidad del deudor, por desarrollos doctrinales, existe dualidad entre los elementos que la constituyen y no se refieren precisamente a elementos característicos sino más bien elementos que la fundan; para unos autores la culpa es sinónima de la responsabilidad y en estos casos además de mostrar el hecho dañoso también se debe probar la culpa, para otro sector de la doctrina la responsabilidad solo consiste en la inejecución de la obligación proveniente del contrato, en este sentido Planiol & Ripert (1952) plantean que;

Es necesario entender por culpa un acto sujeto a reproche en el sentido de que el deudor incurre en una censura por un hecho preciso de omisión o de comisión. Y la cuestión consiste en saber si una culpa así entendida, es necesaria para que haya responsabilidad

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 10 de 29

contractual. La respuesta es que hay casos en que el deudor solo es reprochable si ha cometido una culpa y caos en los que es responsable aunque sea irreprochable. (p. 377)

Los autores precitados nos ayudan a resolver esa dualidad doctrinal y por considerarla adecuada, sera la que servira de derrotero para nuestro entendimiento del concepto general de la responsabilidad, decimos que es considerado adecuado porque para aplicar una u otra teoria se tendra que medir la pertinencia desde el punto de vista de si se trata de una obligacion de medio o de resultado.

Ahora, ubicando el tema de la responsabilidad civil contractual en concreto a los accidentes aereos tomaremos en cuenta los elementos de la responsabilidad civil desde la óptica del derecho aeronáutico específicamente

encontramos que como los refiere Echeverri (2010) estas son; la conducta que son las acciones u omisiones que generan el accidente aéreo y pueden ser activas o por acción, que son hechos realizados por el hombre, como el mantenimiento mecánico del avión; y pasivas o por omisión, estos son los hechos que el agente omitió realizar, como dejar de cumplir el protocolo de vuelo.

Cabe resaltar que el contrato de transporte aéreo por normativa tanto nacional como internacional, esto último tomando en cuenta los muchos convenios, sobre la materia es sumamente protector del pasajero por considerarlo la parte frágil de la relación contractual en virtud de la actividad que tiene que desempeñar el transportador y la obligación intrínseca

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 11 de 29

que lleva el contrato de prestar el servicio con los mejores estándares de calidad y también garantizando todos los esfuerzos para ejecutar el contrato de forma segura, nos encontramos frente a una actividad peligrosa, debido a la responsabilidad del transportador de conservar al pasajero, por lo tanto de no ser así, se da incumplimiento íntegro del contrato, y los daños en la integridad física o moral causados en un accidente aéreo pueden reclamarse (Alessandri R., 1943).

En el capítulo III del convenio de Varsovia se habla de la responsabilidad del porteador, es así como en el capítulo 17 de este importante tratado nos encontramos con que se establece:

El porteador es responsable del daño ocasionado, que en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier


viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque. (El salvador, s.f, p.8)

A partir de este convenio vemos claramente el régimen de la responsabilidad civil y como debería aplicarse en el ámbito de los accidentes aéreos.

Además de este convenio existen otros muy relevantes a la materia que se han encargado también del tema del régimen de responsabilidades y otras áreas muy importantes que conciernen al transporte aéreo de personas, algunas de ellos son;

3.1 Convenios internacionales sobre transporte aéreo de personas:

3.1.1. Convenio Internacional de Navegación Aérea, CINA, de 1919.

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 12 de 29

Fue el primer gran marco jurídico internacional que reguló el transporte aéreo. Se encargó de definir el derecho soberano de los estados sobre los cielos de sus territorios, fijaba las autorizaciones de paso y de las rutas de sobrevuelo. Estableció las normas de aplicación a los vuelos internacionales (CINA, 1919).

3.1.2 El Convenio de Varsovia de 1929.

Regula temas relacionados con el contrato de transporte aéreo internacional y establece las limitaciones sobre la responsabilidad de las compañías aéreas sobre las personas y mercancías que transportan y que tiene su concreción en las indemnizaciones que éstas deben pagar a sus usuarios por los problemas originados en el transcurso del transporte aéreo (El salvador, sf.).

3.1.3 Convenio de Chicago de 1944

Es el tratado normativo más importante en relación al Derecho Público Internacional Aeronáutico, también conocido como Convenio sobre Aviación Civil Internacional, tuvo como fin actualizar los acuerdos internacionales sobre Aviación Civil.

Se encargó de regular el tema de la navegación y el tráfico aéreo, junto con el tráfico aéreo sin remuneración (Secretaría de Comunicaciones y Transporte de México, 1944).

3.1.4 Convenio de Roma de 1952

El Comité Jurídico de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) elaboró un proyecto de

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 13 de 29

convenio referente a la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie de la tierra.

Trata de garantizar una reparación equitativa a las personas que sufran daños por parte de las aeronaves extranjeras que sobrevuelan un determinado país (Universidad del País Vasco, 1952).

3.1.5 Protocolo de La Haya de 1955.

Este protocolo forma un único cuerpo jurídico con el Convenio de Varsovia de 1929, al que actualiza y complementa, interpretándose ambos como un solo instrumento (Ministerio de Transporte y c Comunicación de Perú, 1955).

3.1.6 Acuerdo de Paris de 1956.

Adopto un límite a las reglamentaciones, condiciones o restricciones impuestas por los estados a los vuelos comerciales no regulares (Aerocivil, 1956).

3.1.7 Convenio de Paris de 1967.

Regula los procedimientos aplicables para el establecimiento de las tarifas por los servicios aéreos entre aquellos Estados entre los que no existan acuerdos bilaterales.

3.1.8 Convenio de Tokio de 1963.

Este cuerpo jurídico es de aplicación a los delitos y a determinados actos cometidos a bordo de las aeronaves. En el mismo se otorga al comandante de la aeronave todas las facultades de autoridad

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 14 de 29

en relación con los posibles delitos o actos contra la seguridad del transporte aéreo (Naciones Unidas, 1963).

3.1.9 Convenio de La Haya de 1970.

La aparición en la década de los sesenta de una amenaza real contra el transporte aéreo por parte de los grupos terroristas internacionales, urgió a los países a adoptar este convenio para la represión de los apoderamientos ilícitos de aeronaves en el ámbito internacional (*Organization of American States*, 1970).

3.1.10 Convenio de Montreal de 1971.

Establece la responsabilidad del transportista y medida de la indemnización por el daño ocasionado por muerte y lesiones de los pasajeros,

por daño del equipaje y por retrasos en el transporte aéreo internacional, y regula también temas relacionados con los documentos de transporte y otros asuntos de carácter general en relación con el contrato de transporte aéreo internacional (Avianca, 1971).

3.1.11 Convenio de Guatemala de 1971.

Se encargó de modificar el Convenio de Varsovia de 1929, en varios de sus artículos como es el tema de indemnización y responsabilidad de las aeronaves (Parlamento de Uruguay, 1971).

Vemos que es extensa la regulación del transporte aéreo de personas, el régimen de la responsabilidad y de la indemnización en todos los instrumentos

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 15 de 29

anteriores, y de aquí se deriva la necesidad de armonizar normas internacionales mediante la unificación, exigiendo además un gran esfuerzo de toda la comunidad internacional por generar normas que sirvan para la resolución eficaz y efectiva de los conflictos que se puedan en torno al ejercicio del transporte aéreo de personas.

Además de lo anterior creemos que a pesar de que se ha dicho que en Colombia la normativa respecto al transporte aéreo no es del todo suficiente, en nuestro Código de Comercio encontramos varios artículos que se refieren al tema de la responsabilidad en el ejercicio de la actividad de transporte.

En el artículo 1880 del Código de Comercio de Colombia el transportador

es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión del pasajero, con la sola prueba de que el hecho que lo causó se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque (Código de Comercio, 2015).

El artículo 1888 del Código de Comercio Colombiano establece que no será responsable el transportador cuando el daño sea consecuencia exclusiva de la naturaleza o vicio propio de las cosas transportadas. Tampoco será responsable el transportador cuando éste pruebe que la pérdida o avería ocurrió cuando la mercancía y equipaje registrados estaban bajo la custodia exclusiva de las autoridades aduaneras. (Código de Comercio, 2015).

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 16 de 29

Ambos artículos traen presupuestos opuestos, mientras el uno nos plantean los casos en que será atribuible la responsabilidad, el otro nos muestra cuando no lo será y es de suma relevancia la claridad sobre esta diferenciación, ya que se reitera que la aerolínea en principio siempre es la llamada a ser responsable por los daños que sufran los pasajeros en razón del mismo desarrollo de la actividad de transporte, sin embargo no es propio predicar que siempre se procede a esa imputación ya que se debe tener en consideración las acciones, circunstancias y resultados para poder establecer verazmente la titularidad de la responsabilidad y por ende de la indemnización.


Es así que en materia de transporte aéreo la responsabilidad civil ha

evolucionado desde la responsabilidad subjetiva, es decir la existencia de un hecho culposo que produce un daño, surgiendo una relación de causalidad moral de carácter subjetivo entre el hecho culposo y el daño. Si no hay culpa, no hay daño y por ende al no haber culpa no hay responsabilidad.

4. Nexo causal

4.1 Definición.

Aplicando la noción de causalidad al campo jurídico Suescún (2004) establece que “se podría decir que entre dos fenómenos hay relación de causalidad cuando uno de ellos existe o subsiste en razón de la existencia del otro” (p.140).

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 17 de 29

Entonces a lo que se refiere el nexo causal es que entre el hecho que realiza una persona y el efecto que ese hecho genera ya sea en otra persona o en los bienes de esta, y que ha sido dañino, existe un vínculo que es el que configuraría ese nexo de causalidad del cual se deriva la posibilidad de afirmar la responsabilidad y la culpabilidad y establecer el monto de indemnización según las reglas que rigen esta última.

El nexo causal es un elemento indispensable para evaluar una secuencia de eventos de resultado dañino frente a determinado autor que también se podrá llamar deudor, desde el punto de vista de las obligaciones.

Esta figura es de suma transcendencia jurídica de la figura, pero no solo sirve

para vincular al autor con el daño, ya que este se puede romper siempre por parte del demandado que a fin de cuantas es a quien se le está imputando una carga de responsabilidad o culpa, es decir probar la no vinculación de sus acciones con los daños buscando no soportar la carga de la responsabilidad y tampoco de la indemnización, este lo puede hacer recurriendo a demostrar algún elemento de la causa extraña, a la cual la configuran la fuerza mayor o el caso fortuito, el hecho exclusivo de la víctima y el hecho exclusivo de un tercero.

4.2 Elementos de la causa extraña.

4.2.1 Fuerza mayor o caso fortuito.

Esta establecido en el artículo 64 del código civil, en este se toma como un

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 18 de 29

imprevisto que no se podía resistir y en este punto nos da varios ejemplos entre ellos un terremoto, dando a entender que se trata de causas extremas que impidieron la realización de una acción por ser irresistibles (Codigo Civil, 2011)

Aquí vemos que aunque el sujeto demandado hubiese actuado con toda la diligencia y cuidado, empleando pericia y demas criterios para desarrollar su actividad, no ha podido sobreponerse a eventos que no han sido generados por el, siendo estos los que han impedido que la obligacion se pudiera ejecutar.

4.2.2 Hecho exclusivo de la victima.

El hecho exclusivo de la víctima consiste en que es la victima quien ejecuto las acciones o las omisiones que

generaron para ella misma el perjuicio, y desde luego impidieron que el deudor cumpliera a plenitud su obligación, en este sentido el estudio de estas causas se hace a partir de la gravedad de la culpa de la víctima, en vez de hacerse únicamente a partir de la influencia causal de su conducta en la producción del daño, ya que para esta también debe aplicar la eficiencia del hecho para generar el daño.

4.2.3 Hecho exclusivo de un tercero.

Sobre este elemento se puede decir que son aquellos que no son atribuibles ni al acreedor ni al deudor sino que son atribuibles a otras personas diferentes a las intervinientes en el contrato de transporte aéreo de pasajeros, ya sea persona natural o jurídica.

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 19 de 29

Cuando hablamos de este elemento en ocasiones se produce la sensación que estamos frente a una responsabilidad extracontractual, sin embargo hay que decir que por ejemplo en el caso de los proveedores o de las empresas fabricantes de las aeronaves, en efecto media un contrato entre la aerolínea y las empresas que prestan esos servicios o venden esos bienes, que a pesar de que no tengan nada que ver con los pasajeros que resultaron afectados, si existe una relación contractual aunque sea una diferente al contrato de transporte y que además si se desprenden ciertas obligaciones y derechos para las partes, entre ellos de procurar la mejor calidad y seguridad de los objetos y servicios que sacan al comercio, aun mas cuando estos van a ser consumidos, hablando desde la perspectiva de los bienes y servicios, en

la ejecución de una actividad de que encarna peligrosidad para todos los intervinientes.

El carácter contractual o extracontractual quedara supeditado a la óptica desde la cual se mire la relación contractual desde el presupuesto de sus intervinientes.

Queda claro no solo el concepto del nexo causal y su relevancia en el ámbito de la responsabilidad civil, sino también los elementos de los cuales se podría vales la parte demandada para exonerarse de responsabilidad. Sin que el nexo causal exista se estaría frente a un hecho que no genera consecuencias jurídicas para el deudor, que como ya se estableció es el trasportador, ya que es quien debe cumplir la obligación y este acudiendo a

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 20 de 29


algunos de los elementos de la causa extraña podría exonerar, atenuar la responsabilidad o incluso llevar a la aplicación de la figura de compensación de culpas por la confluencia de varios sucesos que lo involucran a él y a su acreedor que en este caso es el pasajero, desde luego las causas del uno y del otro tienen que ser igualmente eficientes para la producción del suceso

5. Régimen de indemnización

Los convenios como el de Montreal, Guatemala y Roma son algunos de los que definen y armonizan las obligaciones y responsabilidades de las compañías aéreas con los viajeros en caso de accidente.

Los perjuicios sufridos en accidentes aéreos en caso de fallecimiento, cuando el accidente que haya causado el perjuicio haya ocurrido a bordo de una aeronave o en el curso de cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque; también recaerán sobre la aerolínea, es así como la compañía aérea sólo podrá ser eximida de su responsabilidad si prueba que el perjuicio ha sido causado por la negligencia del pasajero lesionado o fallecido; si no tendrán la obligación de pagar las víctimas a sus herederos una indemnización proporcional a los perjuicios sufridos.

Las aerolíneas deben garantizarle un seguro a los pasajeros, el cual se deberá entender como la obligación de una compañía aérea de asegurar a sus usuarios permitiendo garantizar que todas las

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 21 de 29

personas tengan derecho a recibir una indemnización total por el daño que pudiesen sufrir en cualquiera de las operaciones de la aerolínea.

De igual forma cuando se presenta un caso de muerte o lesiones de los pasajeros el artículo 17 del Convenio de Montreal consagra que:

Artículo 17. Muerte y lesiones de los pasajeros-Daño del equipaje.

1. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque (Avianca, 2015)

De lo anterior vemos la gran carga a la que está expuesto el transportador, en el sentido de que en razón de que es él quien debe prestar el servicio y además es él quien pone a disposición todos los medios que permiten el

cumplimiento del contrato, tiene mayor campo acción en donde existen mayores probabilidades de poder llegar a generar daño, tomando en consideración la pericia y diligencia que este debe emplear en su desarrollo.

5.1 Exoneración de responsabilidad

La forma de exonerarse de la responsabilidad por accidente de transporte aéreo, se encuentra consagrado en la Convención de Varsovia, Convenio de Roma y desde luego el Código de Comercio de Colombia.

El transportador aéreo responderá, con base en el contrato de transporte, por una obligación de resultado, en el caso de pérdida de vidas de los pasajeros, esto será en los términos del artículo 1880 del Código de Comercio.

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 22 de 29

En los accidentes aéreos, en principio siempre se considera que el transportista es el responsable del suceso y debe responder por el daño causado, pero este puede exonerarse de responsabilidad cuando demuestra fuerza mayor o caso fortuito, el hecho de un tercero, hecho exclusiva de la víctima o que el deceso reconozca como causa exclusiva lesiones orgánicas o enfermedades anteriores del mismo pasajero no originadas por hechos imputables al transportador, todo esto debe de probarse por el transportista y demostrar que obro con toda la diligencia y cuidado en la toma de todas las medidas necesarias para evitar el daño.

Una vez el transportador demuestra causa extraña o condición grave del mismo pasajero como las causas reales de la producción del daño, queda exento de


ser imputado con responsabilidad y quedo exonerado de resarcir el daño.

5.2 Prescripción de responsabilidad.

El Convenio de Roma establece claramente que:

Si en el plazo de 6 meses a contar de la fecha del acontecimiento que originó el daño, el demandante no ha entablado la acción judicial o no ha hecho saber su reclamación al operador, sólo tendrá derecho a ser indemnizado con cargo a la cantidad que quede sin distribuir después de que sean satisfechas las demandas en que se haya observado dicho requisito (Convenio de Roma, 1952).

Si no se presenta la demanda indemnizatoria en el tiempo antes mencionado, la acción como tal prescribirá, perdiendo la posibilidad de ser indemnizado, ya que esto es meramente un deber del acreedor.

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 23 de 29

Conclusiones

Hemos evidenciado la transición que ha sufrido el derecho aeronáutico a través del tiempo y en razón de la creciente demanda del transporte aéreo como efectos de la globalización y la apertura de fronteras. Si más relaciones se generan se requieren de normas mucho más específicas y eficaces que las regulen, es el caso de las relaciones que se dan en torno al transporte aéreo.

Por ello conocer qué es, cómo se aplica y quiénes intervienen en el contrato de transporte aéreo es de suma importancia ya que a partir de esos desarrollos conceptuales se logra entender las obligaciones de las partes y la forma en como ese contrato determina el resultado y la forma en que se espera que se

desarrolle hasta su total e íntegro cumplimiento

El vínculo que existe entre el contrato de transporte aéreo y el régimen de la responsabilidad civil es innegable, sin embargo no siempre son concurrentes ya que desde luego se tiene que observar el resultado obtenido, si se trató de un cumplimiento o si por el contrario se trató de un cumplimiento imperfecto, en el último caso se entrarán a evaluar las acciones ejecutivas por el deudor de la obligación que no se cumplió y las circunstancias que estuvieron rodeándola para determinar si entre una y otra hay correspondencia, haciéndose posible predicar el incumplimiento de la obligación, evento en el cual se podría pasar a la imputación de la responsabilidad, si en contradicción al


	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 24 de 29

supuesto anterior no existe tal correspondencia pues estaríamos frente a la ruptura del nexo causal que inevitablemente resulta en la exoneración de responsabilidad y desde luego a quedar exento de resarcir el daño por medio de la indemnización que bien puede recaer en la víctima o en sus herederos. La comprensión de la aplicabilidad de la responsabilidad y los elementos que deben concurrir para que esta en efecto pueda predicarse es vital para la resolución de los conflictos que se puedan originar de la existencia del contrato y del cumplimiento o no de las obligaciones, dictando el rumbo procesal que deben toma cada una de las partes y el rumbo probatorio.

En este artículo se puso en evidencia no solo la abundancia de normas

internacionales existentes que regulan el tema si no, que también se propuso lo que consideramos una problemática como lo es un posible vacío normativo frente al tema del transporte aéreo de personas que existe en nuestro ordenamiento jurídico sin desvirtuar el interés que ha tenido nuestro órgano legislador para acogerse a normas y convenios internacionales reguladores del tema.

Aunque bien la actividad aérea es catalogada como un actividad peligrosa, y siendo este el medio de transporte más funcional y eficiente a la hora de trasportarse a grandes distancias; a pesar de esto la regulación jurídica en este tema refiriéndonos concretamente al caso Colombia, se hace notorio que no se suple las necesidades que esta actividad requiere, es así que a la hora de

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 25 de 29

presentarse una problemática en la que el tema sea la responsabilidad por accidentes aéreos en caso de muerte, ya sea por culpa de la aerolínea o los pasajeros, es necesario remitirse a normas que dictan los tratados, convenios y protocolos internacionales.

Se hace evidente la necesidad de crear un código especialísimo y único en el tema, para así poder dejar atrás ese vacío jurídico que se tiene en este momento al contemplar la responsabilidad de accidentes aéreos como un pequeño apéndice del código de comercio.

Por ello es que, incluso, doctrinariamente se propone la creación de un tribunal aeronáutico especial que se encargue exclusivamente de dirimir este tipo de conflictos, al igual que una corte permanente

mundial de arbitraje para la resolución de conflictos aeronáuticos.

Referencias

Aerocivil. (1956). *Acuerdo de París*
Recuperado de <http://www.aerocivil.gov.co/>

Aerocivil. (2007). *Resolución No. 01072*.
Recuperado de <http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rreglamentacion/Resoluciones/Documents/01072%20del%2013-03-07.pdf>

Alessandri R., A. (1943). *Responsabilidad Extracontractual*. Santiago de Chile: Universitaria.

Avianca. (1971). *Convenio de Montreal*.
Recuperado de <http://www.avianca.com/es/Documents/Equipaje/Convenio-de-Montreal.pdf>

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 26 de 29

CINA, (1919). Convenio Internacional de Navegación Aérea. Recuperado de http://www.academia.edu/13857274/Convenio_Internacional_de_Navegaci%C3%B3n_A%C3%A9rea_CINA_de_1919_Convenio_de_Par%C3%ADs

Colombia. (2011). *Código Civil de Colombia*, Bogotá, Leyer.

Colombia. (2015). *Código Civil de Colombia*, Bogotá, Leyer.

Colombia. (2015). *Código de Comercio Colombiano*, Bogotá: Leyer.

Colombia. (1993). *Ley N° 105*. Diario Oficial número 41158 de la República de Colombia, Bogotá.

Echeverri I. (2010). *Responsabilidad Civil por Accidentes e Incidentes Aéreos*. Medellín: Universidad de Antioquia.

El Salvador. (sf). *Convenio de Varsovia*. Recuperado de <http://elsalvador.org>.

[eregulations.org/media/Convenio%20de%20Varsovia.pdf](http://www.eregulations.org/media/Convenio%20de%20Varsovia.pdf)


Guerrero, M. J. (2005). *La Responsabilidad Contractual del Porteador Aéreo en el Transporte de Pasajeros*. Valencia, España. Tirant lo Blanch.

Lemoine, M. (2011) *Tratado de derecho aeronáutico*. Paris, Francia: Recueil Sirey


Ministerio de Transporte y Comunicación de Perú. (1955). *Protocolo de La Haya*. Recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_149.pdf

Naciones Unidas. (1963). *Convenio de Tokio*. Recuperado de <https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv1-spanish.pdf>

Organization of American States. (1970). *Convenio de La Haya*. Recuperado de <http://www.oas.org/juridico>

	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 27 de 29

- [/spanish/tratados/sp_conv_repre_ap](#)
[odera il%C3%ADcito aeronaves.p](#)
[df](#)
- Parlamento de Uruguay. (1971).
Convenio de Guatemala
 Recuperado de <http://www.parlamento.gub.uy/htmlstat/pl/protocolos/protguatemala-971.htm>
- Planiol, M., & Ripert, G. (1952). *Tratado practico de derecho civil francés, las obligaciones*. Santiago de Chile, Chile: editorial Cultural.
- Real academia española. (2015). *Responsabilidad*. Recuperado de <http://lema.rae.es/drae/srv/search?id=TYfZJAA36DXX2qpvUiZ3>
- Rodríguez, P. (2003). *Responsabilidad contractual*. Santiago de Chile, Chile: Editorial Jurídica.
- Secretaria de comunicaciones y transporte de México. (1944). *Convenio de Chicago*. Recuperado
- de <http://fileadmin/DireccionesGrales DGAC/Marco%20Jur/%ED dico%20y%20Regulatorio%20Normativo/Juridico/Convenios/Convenio%20de%20Chicago.pdf>
- Suescún, J. (2004). *Derecho Privado Estudios de Derecho Civil y Comercial Contemporáneo*. Bogotá: Legis.
- Universidad del país Vasco. (1952). *Convenio de Roma*. Recuperado de <http://www.ehu.eus/ceinik/tratados%5C21TRATADOSSOBREAVIA CION%5CTAC213ESP.pdf>
- Uribe, D. (2011). *El Contrato de Transporte Aéreo Internacional: Derecho comparado*. Tesis de Magister. Universidad Complutense de Madrid, España Recuperado de http://www.academia.edu/975178/El_Contrato_de_Transporte_A%C3%A9reo_Internacional_An%C3%A1lisis_Comparado

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo</p>	ARTICULO DE TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-028
		Versión: 01
		Página 28 de 29

Curriculum Vitae

Lina Marcela Pedraza Franco:

egresada del programa de derecho de la Institución Universitaria de Envigado, coautora del presente artículo, el cual hace parte del trabajo de grado para optar al título de abogado.

Carolina Peláez Álvarez egresada del

programa de derecho de la Institución Universitaria de Envigado, coautora del presente artículo, el cual hace parte del trabajo de grado para optar al título de abogado.

Maria Yirley Vanegas Vanegas:

egresada del programa de derecho de la Institución Universitaria de Envigado, coautora del presente artículo, el cual hace parte del trabajo de grado para optar al título de abogado.

**ARTICULO DEL TRABAJO DE
GRADO**

Código: F-PI-03

Versión: 01

Página 29 de 29