



Ratio Juris

ISSN: 1794-6638

editor.ratiojuris@unaula.edu.co

Universidad Autónoma Latinoamericana
Colombia

Vallejo Garcés, Dylan
REFLEXIONES EN TORNO A LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL DERECHO
AERONÁUTICO Y DE LOS PILOTOS
Ratio Juris, vol. 7, núm. 14, enero-junio, 2012, pp. 183-209
Universidad Autónoma Latinoamericana
Medellín, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=585761339008>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

REFLEXIONES EN TORNO A LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL DERECHO AERONÁUTICO Y DE LOS PILOTOS*

DYLAN VALLEJO GARCÉS**

Recibido: octubre 10 de 2011 • Aprobado: febrero 28 de 2012.

Resumen

El presente artículo pretende mostrar la responsabilidad que surge del derecho aeronáutico y la responsabilidad que recae sobre los pilotos en el momento del transporte aéreo, cuál es el tipo de responsabilidad que en ambos casos puede endilgarse, además de conocer cuál es la autoridad competente para dirimir los conflictos que se presenten en torno a estos temas, bien sea en analizar los hechos generadores del daño, el daño causado, el nexo de causalidad que existe entre el hecho antijurídico y el daño producido y cuál es el grado de imputación sobre el cual recae la responsabilidad.

Palabras clave: responsabilidad civil, derecho aeronáutico, hecho antijurídico, daño, nexo de causalidad, imputación, pilotos.

* Resultado final del trabajo de investigación monográfico en el área del Derecho Aeronáutico denominado “La responsabilidad civil en el derecho aeronáutico y de los pilotos” mediante el cual se opta al título de abogado de la Universidad Autónoma Latinoamericana en 2011.

** Estudiante de quinto año de Derecho de la Universidad Autónoma Latinoamericana de Medellín. dyllan2006@hotmail.com

REFLECTIONS REGARDING CIVIL LIABILITY IN AVIATION LAW AND OF THE PILOTS

Abstract

The present article aims to establish the responsibility that arises from the aviation law and that which falls on the pilots during the air transportation, the kind of responsibility that might be foisted in both cases, as well as identifying the authority with jurisdiction to settle the conflicts derived from these issues, whether it be analyzing the facts that gave rise to the damage, the damage inflicted, the causality nexus existing between the offensive act and the damage inflicted and, the degree of answerability on whomever is found blameworthy.

Key words: Civil liability, aviation law, offensive act, damage, causality nexus, imputation, pilots.

RÉFLEXIONS A PROPOS DE LA RESPONSABILITE CIVILE DANS LE DROIT AERIEN ET DES PILOTES

Résumé

Cet article vise à montrer la responsabilité découlant de la loi aérienne et la responsabilité qui retombe sur les pilotes au moment du transport aérien, le type de responsabilité qui peut être attribué dans les deux cas, en plus de préciser quelle est l'autorité compétente pour régler les conflits qui surgissent autour de ces questions, que ce soit dans l'analyse des événements ayant entraîné des dommages, les dommages, le lien de causalité entre l'acte illicite et le dommage et le niveau de l'imputation sur lequel retombe la responsabilité.

Mots-clés: la responsabilité civile, le droit aérien, fait illégal, dommage, lien de causalité, l'imputation, les pilotes.

INTRODUCCIÓN

Al lado de la historia de la aviación surge la historia del derecho aeronáutico, lo cual siempre se ha constituido como un desafío del ser humano, pero todos los intentos no siempre han sido exitosos, en sus inicios se evidenciaron ciertos errores, que fueron los que abrieron paso a la creación de lo que hoy en día es la aviación.

Con la aviación también han surgido diferentes conflictos, tales como establecer cuáles son los criterios y la regulación pertinente para el uso del espacio aéreo¹ (Videla, 1996, p. 55), para efectos de establecer el ejercicio de la soberanía de cada Estado, además sale a flote la necesidad de establecer criterios y formas de responsabilidad por los daños ocasionados en desarrollo de la actividad. En consecuencia, se firmaron diversos instrumentos internacionales con el fin de regular todo lo relativo a la actividad aérea y lograr uniformidad en materia de principios y reglas (Romero, 2005, p. 6).

En Colombia, los convenios en materia de derecho aeronáutico han sido introducidos a nuestro ordenamiento jurídico por la Ley 95 de 1965 “Convenio de Varsovia”, en la cual se incluyó la responsabilidad de carác-

1 El espacio aéreo es el lugar donde se lleva a cabo la actividad aeronáutica. Tiene la característica de ser una parte integrante de los elementos que componen el territorio del Estado, por lo tanto, es un lugar donde éste ejerce su soberanía.

La primera pregunta que se hace es la siguiente: ¿Qué comprende el espacio aéreo? o ¿qué nos lleva a determinar que nos encontramos ante la presencia del mismo? Según el autor argentino Federico Videla, el espacio aéreo está constituido por aquel ambiente que tiene contacto con tierra firme y con el mar que rodea nuestro planeta en toda su extensión. (Videla Escalada, Federico. “Derecho Aeronáutico”. Buenos Aires: Editorial Zavalia, 1996, p. 55).

La Constitución Política no define qué es exactamente el espacio aéreo, pero sí afirma en su artículo 101 que el espacio aéreo es uno de los elementos que conforma el territorio colombiano, junto a el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, la órbita geoestacionaria y el espectro electromagnético.

Por su parte, el artículo 1.777 del Código de Comercio sí describe de una mejor manera qué debe entenderse por espacio aéreo o cómo la misma norma lo denomina por “espacio nacional”. Según la disposición mencionada, el espacio aéreo es la prolongación vertical de los límites territoriales y de aguas jurisdiccionales establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso y los definidos por los laudos arbitrales en que sea parte la Nación.

En virtud de estas definiciones, y de otras tantas que ha ofrecido la doctrina universal, se puede concluir el espacio aéreo es la extensión de aire que se encuentra ubicada perpendicularmente a la superficie o al mar.

ter subjetivo² que tiene el capitán de vuelo. La Ley 30 de 1973, “Protocolo de Guatemala”, trae consigo el principio de responsabilidad de carácter objetivo³ del transportador aéreo para el caso de muerte o lesiones sufridas por los pasajeros a bordo de la aeronave o en el curso de operaciones de embarque o desembarque⁴ (Convenio de Varsovia, 1929, artículo 17).

En 1933 se celebró el primer convenio internacional dirigido a reglamentar lo relativo a la responsabilidad civil por daños causados a terceros en tierra, dicho convenio se ha denominado “Convenio de Roma”, modificado en el año 1952, en lo referido a las garantías ofrecidas por el transportista.

El convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional fue celebrado en el año de 1944, con el fin de establecer los derechos comerciales del transporte aéreo, conocido mundialmente como “Las cinco libertades del aire”⁵ (Convenio de Chicago, 1944). Dicho convenio fue aprobado por Colombia con la Ley 12 de 1947. Además, con él se dio la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En 1963 se firmó el “Convenio de Tokio”. Este Convenio tuvo entre sus propósitos regular todo lo concerniente al problema de apoderamiento

-
- 2 La responsabilidad subjetiva es aquella tesis según la cual es necesario acreditar la culpa del causante para efectos de lograr que prospere la pretensión indemnizatoria de quien ha sufrido un daño.
 - 3 La tesis de la responsabilidad objetiva surge como reacción a la tesis de la responsabilidad subjetiva, ya que, en la primera, la víctima debe acreditar el hecho, el daño y el nexo causal entre ambos; mientras que en la segunda, la carga probatoria por parte de la víctima es mayor, debido a que ésta debe demostrar la culpa del causante en la ocurrencia del daño.
 - 4 En el artículo 4, por medio del cual se modifica el artículo 17 de la Convención de Varsovia, se percibe la intención de establecer un régimen de responsabilidad objetiva en caso de muerte o lesiones sufridas por pasajeros y en el caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje.
 - 5 Primera libertad: Derecho al paso inocente. Consiste en el derecho de atravesar el territorio de otro país sin aterrizar.
Segunda libertad: Escala técnica. En esta hipótesis no se permite cargar o descargar pasajeros ni bienes, sólo se permite la carga de combustible o derecho de aterrizar por razones no comerciales.
Tercera libertad: Acuerdo de transporte. La posibilidad que tiene un Estado de cargar pasajeros o cargar bienes desde un país de la matrícula a otro país extranjero de la aeronave.
Cuarta libertad: La aeronave de un país tiene la posibilidad de embarcar personas o bienes en un país que no es de la matrícula, y llevarlo al país de su matrícula.
Quinta libertad: Se embarca pasajeros o carga en un país que no es de la matrícula y se permite llevarlos a otro país que no es de la matrícula (entra un tercer Estado). Debe quedar entre puntos terminales para que no se confunda con otras libertades.

ilícito de aeronaves y desvío de las mismas, hecho éste que en nuestra legislación se convierte en una conducta al margen de la ley, consagrada en el artículo 173 de la Ley 599 de 2000 (Código Penal), respondiendo a lo trazado en el “Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves” firmado en la Haya en el año 1970, se estipula que se debe convertir en ilícito penal en las legislaciones internas⁶.

En Montreal se aprobaron los Protocolos I, II, III y IV, el 25 de septiembre de 1975, por medio de los cuales se pretende modificar el Convenio de Varsovia –modificado éste a su vez por los Protocolos de La Haya de 1955 y de Guatemala de 1971– en materia de unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. El objeto primordial de los protocolos de Montreal es la modificación de los límites de los valores indemnizatorios, y de esta manera, se consagró como nueva medida para efectos de la determinación del valor indemnizatorio los “derechos especiales de giro” en vez de la del “franco poincaré”. Además, se realizaron algunas modificaciones en materia de títulos de transporte aéreo y a la responsabilidad contractual del transportista, contempladas específicamente en el Protocolo IV de Montreal. Los Protocolos de Montreal de 1975 fueron incorporados a nuestra legislación interna por medio de la ley 19 de 1980 (Romero, 2005, p. 9)

DERECHO AERONÁUTICO

Desde el escenario jurídico internacional, y para comprender el concepto de responsabilidad civil en el derecho aeronáutico y de los pilotos, es fundamental tener conocimiento acerca del concepto y la definición sobre el tema del derecho aeronáutico, el cual puede ser definido como:

6 En aplicación a éste convenio, la Ley 599 de julio 24 de 2000 (Código Penal), introdujo a la legislación colombiana la conducta punible de apoderamiento de aeronaves, naves, o medios de transporte, en el artículo 173, modificado por el artículo 14 de la Ley 890 de 2004, al siguiente tenor: “El que mediante violencia, amenazas o maniobras engañosas, se apodere de nave, aeronave, o de cualquier otro medio de transporte colectivo, o altere su itinerario, o ejerza su control, incurrirá, por esa sola conducta, en prisión de ciento sesenta (160) a doscientos setenta (270) meses y multa de mil trescientos treinta y tres punto treinta y tres (1333.33) a cuatro mil quinientos (4.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes. La pena se aumentará de la mitad a las tres cuartas partes, cuando no se permita la salida de los pasajeros en la primera oportunidad”.

El conjunto de principios y reglas que ordenan las condiciones en que debe utilizarse el espacio aéreo por las aeronaves y los servicios de apoyo a la circulación por este espacio, así como las relaciones jurídicas que tienen lugar con motivo de tal actividad. Con dicha definición se comprende un complejo sistema normativo, pues abarca disposiciones tanto de carácter público administrativo, penal, fiscal, etc., como privado (civil, mercantil), nacionales o internacionales. Tal complejo normativo es consecuencia de la proyección internacional de la navegación aérea y del extraordinario número y diversidad de cuestiones que esta navegación puede implicar. Por ello, cabe advertir que no nos encontramos ante un Derecho plenamente original o autónomo, sino ante un conjunto de disposiciones de la más variada procedencia administrativa, civil, mercantil, penal, fiscal, etc., que se aplican a un fenómeno nuevo como es el hecho aviatorio y las relaciones jurídicas que de este hecho se derivan (<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com>).

CARACTERÍSTICAS DEL DERECHO AERONÁUTICO

Siendo un área de poco reconocimiento en el medio jurídico, puede caracterizarse por los siguientes componentes:

Internacionalidad: Las aeronaves son los medios de transporte que más fronteras atraviesan, al cubrir grandes distancias. Por este motivo es absolutamente necesaria la existencia de una legislación internacional aeronáutica.

Carácter comercial: El mero hecho de la contratación del transporte aéreo imprime el carácter de comercialidad a la actividad aeronáutica.

Dinamismo: Debido al desarrollo de la técnica y de la práctica, el derecho aeronáutico tiene que aplicar normas nuevas ante fenómenos y actividades que van surgiendo con el paso del tiempo.

Normatividad unificadora: Esta rama del Derecho impone a las legislaciones nacionales líneas de adaptación uniforme a principios considerados internacionalmente como imperativos (Uribe, 2006, p. 3)

CONSECUENCIAS JURÍDICAS DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA

Las consecuencias de los accidentes aéreos pueden dar lugar a una serie de indemnizaciones, compensaciones que son dadas a raíz de la cau-

sación de un daño, generado por un hecho. Se puede afirmar que las consecuencias jurídicas más frecuentes de esta actividad son la destrucción o daños de la aeronave; la muerte, lesiones o daños sufridos por los pasajeros, la muerte, lesiones o daños sufridos por terceros en la superficie; la muerte, lesiones o daños sufridos por el personal navegante; la muerte, lesiones o daños sufridos provenientes del abordaje; los daños sufridos por equipajes y mercancías transportadas, las indemnizaciones provenientes de responsabilidad civil, y las indemnizaciones por retraso o cancelación del viaje (Uribe, 2006, p. 32).

Para comprender el tema debemos comenzar por conocer el significado de la expresión responsabilidad. El diccionario de la Real Academia de la Lengua Española la define como: “[...] Capacidad existente en todo sujeto activo de derecho para reconocer y aceptar las consecuencias de un hecho realizado libremente”, u otra de sus acepciones es: “[...] responsabilidad que entra en juego en defecto de la directa y principal de otra persona” (Diccionario Real Academia de la Lengua Española).

Al mismo tiempo, hay que conocer el término de responsabilidad civil, el cual es reparar, por medio de una indemnización pecuniaria, el daño que se ha causado a otros, de manera que ser civilmente responsable significa “estar obligado a reparar por medio de una indemnización, un perjuicio sufrido por otras personas” (Martín, en línea). A ello cabe agregar que la obligación de reparar nace, cuando alguien resulta perjudicado como consecuencia de la violación de un deber jurídico preexistente, pues los individuos están sometidos a un ordenamiento jurídico, con el doble alcance de observar el deber de cumplir las normas o de atenerse a las consecuencias derivadas del incumplimiento, que consiste en este caso, en la indemnización de daños y perjuicios.

En materia de responsabilidad civil en el derecho aeronáutico y de los pilotos existe una responsabilidad profesional, y de acuerdo como se presenten las circunstancias de modo, tiempo y lugar se puede hablar de una responsabilidad contractual o extracontractual, pero para el caso de los pilotos por estar ligados a un contrato laboral y ser el oficio que desempeñan, están ligados a la responsabilidad contractual.

Dentro de las obligaciones contractuales propias de los profesionales, se encuentran las obligaciones de medio y las obligaciones de resultado, dándose las primeras en los siguientes términos:

[...] el deudor se compromete a realizar todos los actos tendientes a obtener el resultado buscado y si media toda la diligencia, experiencia, conocimiento en el desarrollo de la misma, se entiende que cumplió así no haya obtenido el resultado buscado, por lo tanto será la conducta del deudor la que permite tener como cumplida o no la obligación, v.gr. la obligación del abogado frente a su poderdante en la atención de un litigio”; en tanto en la segunda “el deudor se obliga a obtener un resultado preciso, que en el evento de no obtenerlo se entiende responsable a no ser que pruebe que el incumplimiento se debió a un evento de causa extraña, y la conducta del deudor no importa frente al resultado buscado por las partes, este último será la única forma que tiene el deudor de demostrar que cumplió con lo pactado v.gr. la obligación del transportador frente a los pasajeros y/o los propietarios de la carga [...] (Palacio, 2008, p. 107).

En el tema de la responsabilidad profesional, la causa que motivó a contraer la obligación deberá ser ejercida con diligencia y cuidado, conforme a la *lex artis*, teniendo presente que dentro de este tipo de responsabilidad contractual no media la graduación de las culpas conforme a los artículos 63 y 1604 del Código Civil. El objeto de la *lex artis*, radica fundamentalmente en: “[...] fijar o establecer el estándar de práctica profesional normal u ortodoxa para cada caso, estableciendo la conducta general del facultativo promedio ante un caso similar [...]” (López, 2005, p. 26).

Se puede concluir, entonces, que la actividad ejercida por los pilotos en el derecho aeronáutico genera una obligación de resultado, por tanto se requiere la consecución del mismo para que el contrato finalmente quede perfeccionado. Por eso, de manera similar a las obligaciones de medio, en las obligaciones de resultado tampoco se utiliza la graduación de culpas en materia contractual, pero a diferencia de las obligaciones de medio, en las obligaciones de resultado, no se aplica lo preceptuado en el artículo 1604 del Código Civil.

Responsabilidad civil contractual

Cuando se hace alusión a esta clase de responsabilidad tendremos que decir que es aquella que se define de la siguiente manera:

La obligación de reparar los perjuicios provenientes del incumplimiento, o del retraso en el cumplimiento, o del cumplimiento defec-

tuoso de una obligación pactada en un contrato. Para que exista esta clase de responsabilidad es necesario que haya una relación anterior entre el autor del daño y quien lo sufre y que el perjuicio sea causado con ocasión de esa relación. Dentro del estudio de este tema se pueden observar claramente dos grupos de teorías bien definidas: de una parte, aquellas que presentan la responsabilidad contractual cuando se ha incumplido una obligación proveniente de un contrato anteriormente celebrado; otras teorías sostienen que se está en presencia de responsabilidad contractual cuando se ha incumplido una obligación emanada no solamente de un contrato, sino cuando se incumple obligación derivada de vínculo jurídico anterior o de la ley (Irisarri, 2000, p. 17).

Para el autor colombiano Gilberto Martínez Rave, la responsabilidad contractual es aquella que “nace para una persona que ocasiona un daño por el incumplimiento, demora o desconocimiento de determinadas obligaciones, adquiridas a través de un contrato o convención” (Martínez, 2003, p. 12).

Responsabilidad civil extracontractual

Contrario a la responsabilidad civil contractual, en la responsabilidad civil extracontractual no hay un incumplimiento del contrato o un cumplimiento defectuoso, lo que se presenta es que: “entre víctima y autor del daño no exista vínculo anterior alguno, o que aun así exista tal vínculo, el daño que sufre la víctima no proviene de dicha relación anterior sino de otra circunstancia. El autor del daño está obligado a indemnizar a la víctima de un perjuicio que no proviene de un vínculo jurídico previo entre las partes” (Irisarri, 2000, p. 19).

El autor colombiano Martínez Rave define la responsabilidad extracontractual como “la obligación de asumir las consecuencias patrimoniales de un hecho dañoso”. En esta definición el autor no hace referencia alguna al hecho de que las partes de la relación dañosa, es decir, la víctima y el autor del daño tengan o no relación o vínculo jurídico anterior, pero en la misma obra en páginas anteriores al referirse a la responsabilidad en general, consagra lo que tradicionalmente se ha entendido por responsabilidad extracontractual como “la que nace para la persona que ha cometido un daño en el patrimonio de otra y con la cual no la liga ningún nexos contrac-

tual legal. Es decir, que nace para quien simple y llanamente ocasiona un daño a otra persona con la cual no tiene ninguna relación jurídica anterior” (Martínez, 2003, p. 39).

Elementos de la responsabilidad

La responsabilidad surge tanto en el ámbito contractual como el extracontractual, cualquiera que sea el caso, la persona perjudicada por el actuar negligente del profesional, debe probar la existencia de cuatro elementos indispensables, los cuales son: el hecho ilícito o antijuridicidad, el daño ocasionado, la relación de causalidad, y la imputabilidad. Analicemos cada uno de estos elementos:

Hecho ilícito o antijuridicidad

Este elemento es aquel que se reduce a obrar contrario a la norma jurídica, donde se lesiona o pone en peligro, sin justa causa, un bien jurídico tutelado, que en el caso que nos ocupa, es el hecho de no cumplir con las obligaciones contractuales, es el incumplimiento o violación de los deberes. De igual manera, estos incumplimientos y violaciones en eventos muy específicos pueden no conllevar sanciones, es decir, una responsabilidad, debido a que se ha actuado bajo una causa extraña –fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima– (Martin Lombarda, p. 11).

El hecho antijurídico puede ser tanto por acción o por omisión, si existe acuerdo de que no constituye un hecho ilícito sobre una de ellas, se podría pensar que conduce a una causal de justificación, para lo cual, es posible concluir que no, dado que el acuerdo no es excusa para liberarse de la responsabilidad que la conducta acarrea, ya que no ha mediado en el acuerdo un vicio del consentimiento, bien sea por error, fuerza o dolo, además su función es social (Tobón Franco, 2007).

Daño causado

“El daño puede definirse como aquella lesión patrimonial o extra-patrimonial, causada en forma lícita o ilícita, que el perjudicado no está en el deber jurídico de soportar” (Corte Constitucional, 2001, sentencia C-100). El daño puede ser definido como la consecuencia del incumplimiento que afecta a una persona tanto patrimonial como extra-patrimonialmente, en

tanto todo daño desencadena la calidad de reparable por los perjuicios ocasionados. El daño deberá ser cierto, directo, personal, lícito y subsistente (Martin Lombarda, p. 11).

Relación de causalidad

Continuando con el estudio de estos elementos, dentro del marco de la responsabilidad civil en el profesional, para hablar de responsabilidad debe existir una relación de causalidad entre el proceder antijurídico del sujeto responsable y el daño sufrido por el perjudicado. Como a menudo resulta difícil determinar con exactitud cuál es la causa y cuál la consecuencia de un determinado hecho antijurídico, la doctrina y la jurisprudencia idearon el principio de la “causalidad adecuada”, según el cual “tan sólo pueden estimarse efectos de una causa aquellos que según las reglas del sentido común y de la experiencia suelen ser su resultado normal” (Corte Suprema de Justicia, 1993).

Siguiendo la línea trazada, encontramos que la prueba de la existencia de la relación causal entre la conducta y el daño causado, queda a cargo del perjudicado, salvo que nos encontremos en las llamadas “presunciones de causalidad”, donde es el sujeto pasivo el que tiene la carga de probar y, para eludir la responsabilidad que le atañe, deberá demostrar la existencia de una causa extraña que lo exima de responsabilidad. Además también es pertinente demostrar que el vínculo de causalidad es inexistente, lo que lleva a concluir que, no puede existir responsabilidad, en tanto, no hay una relación causal ente el hecho antijurídico y el daño causado (Martin Lombarda, p. 11).

Imputabilidad

Para poder responder es necesario que el profesional se encuentre en la capacidad de hacerlo, según las normas del Código Civil. Ahora bien, siendo una persona hábil, éste responderá de los hechos antijurídicos en los que haya incurrido de manera personal o propia, razón ésta para que el factor de imputación en la obligación de resultado sea netamente objetivo (Martin Lombarda, p. 11).

AGENTE RESPONSABLE POR LOS DAÑOS ACASIONADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

En virtud del tipo de responsabilidad aplicable a este caso, es pertinente advertir que, por tratarse de una responsabilidad civil extracontractual en la modalidad de actividades peligrosas, en principio, podría pensarse que el agente responsable de los daños ocasionados es el propietario, pero para la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil (Corte Suprema de Justicia, 1972, sentencia 18 de mayo), el guardián de la cosa también puede ser responsable.

La importancia de determinar el agente responsable es que en el caso concreto la aerolínea no es la propietaria de la aeronave, y en algunos casos podrá ser declarada responsable por encontrarse la misma bajo su control, mando o dirección.

En conclusión, los agentes responsables por los daños ocasionados a los terceros en la superficie, de acuerdo a lo anterior es el operador, por constituirse este un guardián del mando y control de la aeronave⁷ (Convenio de Roma de 1953), la persona que se apodere ilícitamente de la aeronave, que es denominado un usuario ilegítimo, y según el Código de Comercio, el explotador⁸ (Código de Comercio). Si el operador en el evento del usuario ilegítimo no demuestra la diligencia en la utilización ilícita deberá respon-

7 Convenio de Roma de 1953. Artículo 2: “1. La obligación de reparar los daños previstos en el art. 1º del presente Convenio incumbe al operador de la aeronave.

2. a) A los fines del presente Convenio se considera “el operador” a quien usa la aeronave cuando se causan los daños. Sin embargo, se considera “el operador” a quien, habiendo conferido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación.

b) Se considera que usa una aeronave a quien lo hace personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones.

3. El propietario inscrito en el registro de matrícula se presume operador y responsable como tal, a menos que pruebe, en el juicio para determinar su responsabilidad, que otra persona es el operador y, en cuanto lo permitan los procedimientos aplicables, tome las medidas apropiadas para traerla al juicio”.

8 Código de Comercio. Artículo 1851: “Definición de explotador de aeronaves. Es explotador de una aeronave la persona inscrita como propietaria de la misma en el registro aeronáutico. El propietario podrá transferir la calidad de explotador mediante acto aprobado por la autoridad aeronáutica e inscrito en el registro aeronáutico nacional”.

der de manera solidaria con el usuario ilegítimo⁹ (Código de Comercio); salvo en el evento del apoderamiento ilícito, en donde el explotador no está obligado a indemnizar¹⁰ (Código de Comercio), siempre y cuando se cumplan los presupuestos de exterioridad, imprevisibilidad e irresistibilidad de la causa extraña.

CAUSALES EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD

La determinación de la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie se fundamenta en una teoría objetiva. Las causales eximentes de responsabilidad se basan no solamente en que el actuar se obró con diligencia, cuidado, pericia, sino que el hecho imputable se dio conforme a una causa extraña, demostrando la ruptura del nexo causal entre el hecho antijurídico y el daño ocasionado. En consecuencia, las causales eximentes de responsabilidad, en materia objetiva son:

El hecho o culpa exclusiva de la víctima¹¹ (Convenio de Roma y Código de Comercio). Es cuando la víctima confluye al resultado del daño

9 Código de Comercio. Artículo 1832: “Responsabilidad solidaria del explotador por uso de nave sin consentimiento. El explotador de una aeronave será solidariamente responsable con quien la use sin su consentimiento, a menos que pruebe haber tomado las medidas adecuadas para evitar tal uso. Pero dicho explotador podrá acogerse a los límites de responsabilidad”.

10 Código de Comercio. Artículo 1830: “Excepciones al pago de indemnización por daños. El explotador no está obligado a indemnizar los daños que sean consecuencia directa de conflictos o disturbios civiles o si ha sido privado del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública, o por apoderamiento ilícito de la aeronave por parte de terceros”.

11 Convenio de Roma. Artículo 6: “1. La persona que sería responsable según este Convenio, estará exenta de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes. Si la persona responsable prueba que los daños han sido causados en parte por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes, la indemnización se reducirá en la medida en que tal culpa ha contribuido a los daños. Sin embargo, no habrá lugar a exención o reducción si, en caso de culpa de sus dependientes, la persona que sufra los daños prueba que actuaron fuera de los límites de sus atribuciones.

2. Si los daños resultantes de la muerte o lesiones de una persona sirven de fundamento a una acción de reparación intentada por otra, la culpa de aquella o de sus dependientes producirá también los efectos previstos en el párrafo anterior”.

Código de Comercio. Artículo 1831: “Excepciones de responsabilidad por prueba de la culpa de la víctima. El demandado estará exento de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la víctima o de sus dependientes.

Si el demandado prueba que los daños han sido causados por culpa del damnificado o de sus dependientes que obraron en ejercicio de sus funciones y dentro del límite de sus atribuciones, la indemnización se reducirá en la medida en que tal culpa haya contribuido a los daños.

causado, pero la intervención puede ser máxima, media o nula. Cuando es máximo el operador se exime de responsabilidad; cuando es media, es decir, intervine responsabilidad del operador y la víctima, hay una reducción en el monto de la indemnización¹² (Código Civil); por último, cuando es nula la participación de la víctima, es al operador al que le corresponde el pago total de la indemnización de los perjuicios. También puede presentarse cuando el hecho imputable lo haya causado un dependiente de la víctima para lo cual el explotador se exime de responsabilidad o se le reduce el monto de la indemnización, siempre y cuando el dependiente hubiese obrado en cumplimiento de sus funciones.

El hecho exclusivo de un tercero¹³ (Convenio de Roma y Código de Comercio).

Se presenta cuando se rompe el nexo de causalidad por la intervención de un tercero extraño a la relación que existe entre el operador y la víctima, o por constituir que la imputación fáctica se hizo de manera errónea. Según la Ley 95 de 1890, en su artículo 1; se deben reunir los siguientes requisitos para que ésta causal opere como una eximente de responsabilidad:

1. Debe reunir los mismos requisitos establecidos para la fuerza mayor y el caso fortuito, es decir, que sea exterior, imprevisible e irresistible;
2. El tercero debe ser una persona diferente a la víctima y del presunto responsable;
3. No debe existir dependencia entre el tercero y el presunto responsable.

Para esta causal no es posible aplicar los mismos presupuestos para la exoneración de la indemnización, en este caso se puede repetir contra el

Si los daños resultantes de la muerte o una persona sirven de fundamento a una acción de indemnización intentada por otra, la culpa de la víctima o de sus dependientes producirá también los efectos previstos en el inciso anterior”.

12 Código Civil. Artículo 2357: “Reducción de la indemnización. La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”.

13 Convenio de Roma. Artículo 5: “La persona que sería responsable conforme a este Convenio no está obligada a reparar los daños que sean consecuencia directa, de conflictos armados o disturbios civiles o si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública”.

Código de Comercio. Artículo 1830: “Excepciones al pago de indemnización por daños. El explotador no está obligado a indemnizar los daños que sean consecuencia directa de conflictos o disturbios civiles o si ha sido privado del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública, o por apoderamiento ilícito de la aeronave por parte de terceros”.

agente generador del daño¹⁴ (Código Comercio) o llamarlo en garantía¹⁵ (Código de Procedimiento Civil) para que responda económicamente.

El caso fortuito o la fuerza mayor¹⁶ (Ley 95 de 1890, artículo 1). La fuerza mayor o el caso fortuito es una institución jurídica que rompe el nexo causal existente entre el hecho y el daño, dando lugar a una eventual exoneración por parte del presunto responsable. En este caso, en términos de Martínez Rave, *“el origen del daño no es imputable física ni fenomenológicamente al presunto responsable y tampoco a la víctima”* (Martínez, 2003, p. 247).

La legislación colombiana define el caso fortuito o la fuerza mayor como: “[...] el imprevisto a que no es posible resistir”¹⁷ (Código Civil), de lo cual se deduce de esta institución para que se configure y opere como una causal eximente de responsabilidad deberá reunir los requisitos de ser:

1. Un hecho externo, es decir, que sea ajeno a la voluntad del agente generador del daño.
2. Un hecho imprevisible, porque consiste en la imposibilidad que tiene el agente de determinar que un hecho puede presentarse;
3. Un hecho irresistible, porque es un fenómeno que resulta insuperable para la persona a quien se le imputa el daño, es decir, que el agente no pudo evitar la ocurrencia del hecho o sus consecuencias (Corte Suprema de Justicia, 1962, sentencia 13 de noviembre).

14 Código de Comercio. Artículo 1829: “Derecho del explotador a repetir contra el autor. La responsabilidad consagrada en el artículo 1827 no afectará el derecho del explotador a repetir contra el autor directo del daño, si lo hubiere”.

15 Código de Procedimiento Civil. Artículo 57: “Llamamiento en garantía. Quien tenga derecho legal o contractual de exigir a un tercero la indemnización del perjuicio que llegare a sufrir, o el reembolso total o parcial del pago que tuviere que hacer como resultado de la sentencia, podrá pedir la citación de aquél, para que en el mismo proceso se resuelva sobre tal relación. El llamamiento se sujetará a lo dispuesto en los dos artículos anteriores”.

16 Ley 95 de 1890. Artículo 1: “Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etcétera”.

17 Código Civil. Artículo 64: “Fuerza mayor o caso fortuito. Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto o que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etcétera”.

DAÑOS QUE DEBEN SER REPARADOS A LOS TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR CAUSA DE LA DECLARACIÓN DE CULPABILIDAD¹⁸

El concepto de daño no tiene un desarrollo legal, mas sí jurisprudencial y doctrinal, para lo cual el tratadista Martínez Rave define el daño como “[...] la lesión o menoscabo que se ocasiona a un interés, protegido o no por las normas, como un derecho real o subjetivo” (Martínez Rave, 2003, p. 256).

Tanto en la doctrina como en la jurisprudencia, se ha sostenido que todo perjuicio derivado de un daño deberá ser indemnizado, pero ha surgido el interrogante de si los perjuicios morales son o no indemnizables. Como es obvio, los perjuicios materiales sí lo son, mientras que los perjuicios morales en un sentido objetivo no son indemnizables, pero en un sentido subjetivo no son indemnizables sino compensables en dinero. Los daños que se pueden causar a terceras personas en virtud de la actividad aérea son:

18 Código Civil. Artículos 2341: “Responsabilidad extracontractual. El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido”.

Código Civil. Artículo 2344: “Responsabilidad solidaria. Si de un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa, salvas las excepciones de los artículos 2350 y 2355.

Todo fraude o dolo cometido por dos o más personas produce la acción solidaria del precedente inciso”.

Código Civil. Artículo 2347: “Responsabilidad por el hecho propio y de las personas a cargo. Toda persona es responsable, no sólo de sus propias acciones para el efecto de indemnizar el daño sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado.

Así, los padres son responsables solidariamente del hecho de los hijos menores que habiten en la misma casa.

Así, el tutor o curador es responsable de la conducta del pupilo que vive bajo su dependencia y cuidado. Inciso cuarto derogado por el artículo 70 del Decreto 2820 de 1974.

Así, los directores de colegios y escuelas responden del hecho de los discípulos mientras están bajo su cuidado, y los artesanos y empresarios del hecho de sus aprendices, o dependientes, en el mismo caso.

Pero cesará la responsabilidad de tales personas, si con la autoridad y el cuidado que su respectiva calidad les confiere y prescribe, no hubieren podido impedir el hecho”.

Código Civil. Artículo 2350: “Responsabilidad por edificio en ruina. El dueño de un edificio es responsable de los daños que ocasione su ruina, acaecida por haber omitido las reparaciones necesarias, o por haber faltado de otra manera al cuidado de un buen padre de familia.

No habrá responsabilidad si la ruina acaeciere por caso fortuito, como avenida, rayo o terremoto.

Si el edificio perteneciere a dos o más personas pro indiviso, se dividirá entre ellas la indemnización, a prorrata de sus cuotas de dominio”.

Daños a cosas y a personas

Los daños pueden ser causados a las cosas en sí mismas, en sus calidades esenciales, bien sea una destrucción parcial o total, y a las personas en su integridad física, psicológica o emocional.

Cuando el daño recae sobre las cosas, el legitimado para reclamar la indemnización es, en principio, el dueño o propietario, pero según el artículo 2342 del Código Civil, también puede serlo el poseedor, el heredero, el usufructuario, el habitador, el usuario, e inclusive, la persona quien tiene la cosa con obligación de responder por ella (pero sólo en ausencia del dueño), “siempre y cuando, el perjuicio haya generado alguna mengua al derecho que lo relaciona con la cosa. Es decir, si el daño que sufre el bien usufructuado no constituye un perjuicio al derecho del usufructuario, este último no podría reclamar la indemnización del perjuicio” (Romero Castillo, 2005, p. 60).

Cuando el daño es causado a la persona en su integridad física, psicológica o emocional, hay que analizar que el daño en ciertos eventos no solo es causado directamente a la víctima sino también a terceras personas, y dichos perjuicios pueden ser tanto materiales como morales para ambas.

Daños materiales y morales

Para este concepto debemos decir que los daños materiales radican en la afectación al patrimonio de la víctima, mientras en los morales la afectación no es económica sino emocional.

La indemnización de los perjuicios materiales se puede determinar con “el valor comercial del bien, el valor de su reparación o por medio del detrimento que ha sufrido el patrimonio de la víctima después del acaecimiento del daño” (Romero, 2005, p. 62). A diferencia de los perjuicios morales en donde en estricto sentido no hay indemnización, sino una compensación apreciable en dinero por los daños ocasionados con “la pérdida de la vida de una persona, la lesión en la integridad personal propia o ajena, o por la pérdida total o parcial de una cosa de especial valor sentimental”, en tal sentido dicha compensación de manera subjetiva, tal como se dijo si es apreciable en dinero y por lo tanto se convierte en la práctica en una indemnización monetaria, tal como sucede con la indemnización de los perjuicios materiales (Romero Castillo, 2005, p. 62).

En los daños materiales encontramos las modalidades de daño emergente y lucro cesante¹⁹ (Código Civil), como parámetros para la cuantificación del daño. Pero en los daños morales no hay una clasificación para el quantum indemnizatorio, es un elemento que se deja a la discrecionalidad del juez según el caso concreto.

Un sector de la doctrina y de la jurisprudencia (concretamente del Consejo de Estado) ha clasificado los daños morales en: daños morales objetivados y daños morales subjetivos (Romero Castillo, 2005, p. 62) (o *pretium doloris*). Los primeros son aquellos que tienen repercusiones económicas; mientras que los segundos, son aquellos que lesionan aspectos sentimentales o emocionales. De esta manera, se observa que los morales objetivados gozan de mayor facilidad para ser cuantificables en comparación con los morales subjetivos; y en consecuencia, debido al hecho de que no aparecieran expresamente establecidos en la ley civil y a su dificultad para ser calculados, indujo a muchos a considerar que tales daños no eran indemnizables (Romero Castillo, 2005, p. 62).

EXCLUSIONES

En el sistema de responsabilidad consagrado en el Código de Comercio Colombiano, existen dos exclusiones:

1. Cuando existe un contrato de transporte entre la persona que sufre el daño y el operador, caso en el cual solo se tiene la opción de reclamar la indemnización de perjuicios, bien sea en un proceso de responsabilidad civil contractual o en un proceso de responsabilidad civil extracontractual, solo es viable en uno de los dos, son excluyentes por expresa disposición legal²⁰ (Convenio de Roma y Código de Comercio).

19 Código Civil. Artículo 1614: “Daño emergente y lucro cesante. Entiéndese por daño emergente el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación o de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado su cumplimiento; y por lucro cesante, la ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumplido imperfectamente, o retardado su cumplimiento”.

20 Convenio de Roma. Artículo 25: “El presente Convenio no se aplica a los daños en la superficie si la responsabilidad por los mismos se regula por un contrato entre la persona que los sufre y el operador o la persona que tenga derecho a usar la aeronave cuando ocurran los daños o por la ley de protección al trabajador aplicable al contrato de trabajo celebrado entre tales personas”.

2. El abordaje, que se presenta cuando *hay* “colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en vuelo o sobre la superficie”²¹ (Convenio de Roma y Código de Comercio). Esta hipótesis se presenta siempre y cuando la colisión que ocurra se dé entre dos aeronaves en vuelo.

RESPONSABILIDADES DERIVADAS DE LOS DAÑOS OCACIONADOS A TERCEROS

A su turno, la responsabilidad del piloto en estas ocasiones se puede ver afectada, debido a los daños que se le puedan causar a los terceros, que sean ajenos a la situación fáctica. Para este evento entonces, se deberá indemnizar a la víctima con el 100%, en tanto por existir una responsabilidad objetiva, por considerarse la aviación como una actividad peligrosa, los terceros no entran a demostrar la culpabilidad, sino que aquella se presume, además es importante resaltar que en materia de responsabilidad objetiva, no se hace el análisis subjetivo de si efectivamente hay o no culpa, sino que se estudia el nexo causal, el hecho generador del daño y el daño causado.

De lo anterior se desprende que la responsabilidad del capitán de vuelo también puede desligarse de los límites que el Código de Comercio y el Convenio de Roma establece, en los siguientes eventos:

- a. Cuando el daño ha sido ocasionado por dolo del explotador de la aeronave o de sus dependientes que actuaban en ejercicio de sus funciones o dentro de los límites de sus atribuciones;
- b. Cuando el daño ha sido causado por un *usuario ilegítimo*.

Cuando se presentan la primera hipótesis es pertinente analizar si el piloto tenía la intención de causar el daño, para lo cual se le exigirá a la

Código de Comercio. Artículo 1006: “Acciones de los herederos. Los herederos del pasajero fallecido a consecuencia de un accidente que ocurra durante la ejecución del contrato de transporte, no podrán ejercitar acumulativamente la acción contractual transmitida por su causante y la extracontractual derivada del perjuicio que personalmente les haya inferido su muerte; pero podrán intentarlas separada o sucesivamente.

En uno y otro caso, si se demuestra, habrá lugar a la indemnización del daño moral”.

21 Convenio de Roma. Artículo 24: “El presente Convenio no se aplica a los daños causados a una aeronave en vuelo o a las personas o bienes a bordo de la misma”.

Código de Comercio. Artículo 1841: “Concepto de abordaje. Se entiende por abordaje toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en vuelo o sobre la superficie”.

víctima una mayor carga probatoria en el sentido que deberá demostrar la intención de causar el daño, pero algunos doctrinantes afirman que el sólo hecho de conducir a la caída de la aeronave o arrojar los objetos que en él se encuentren es prueba suficiente para demostrar la intención de causar el daño y por consiguiente causarle un perjuicio a la víctima; es por esto que se afirma que el capitán de vuelo responderá de manera ilimitada con su patrimonio, sin tener en cuenta los límites consagrados para la indemnización²².

De la segunda causal, se desprende que cuando el daño sea causado por un usuario ilegítimo, nos referimos básicamente a un apoderamiento ilegal de la aeronave, y como se ha expresado de manera precedente, esto constituye una conducta punible, en consecuencia es una exigente de responsabilidad para el explotador de la aeronave, por tratarse exclusivamente de la intervención de un tercero en la producción del resultado, a lo cual el Código de Comercio²³ y el Convenio de Roma²⁴, han establecido una sanción para el sujeto activo de la conducta, y consiste básicamente en responder de manera ilimitada con su patrimonio, sin tener en cuenta los límites consagrados para la indemnización en el evento de causar daños a los terceros.

Es pertinente afirmar que la responsabilidad del piloto, explotador, capitán de vuelo, se basa en criterios objetivos, en donde la víctima, debido a la presunción de responsabilidad que recae en el piloto, tiene una disminución en la carga de la prueba sobre la responsabilidad del agente, además no se puede desconocer que la actividad ejercida por el explotador es catalogada como una profesión; lo anterior lleva al análisis de evidenciar una obligación de resultados y no de medios como debería de ser en materia

22 Código de Comercio. Artículo 1833: “Prueba del dolo del explotador o sus dependientes. si la víctima prueba que los daños fueron causados por dolo del explotador o de sus dependientes, dicho explotador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad, excepto si demuestra que sus dependientes no obraron en ejercicio de sus funciones o excedieron el límite de sus atribuciones”.

23 Código de Comercio. Artículo 1836: “No beneficio al usuario ilegítimo por limitación de responsabilidad. La limitación de responsabilidad no beneficiará al usuario ilegítimo; pero su responsabilidad se regirá por los artículos 1827 y 1880”.

24 Convenio de Roma. Artículo 12 N° 2: “2. Si una persona se apodera ilícitamente de una aeronave y la usa sin el consentimiento de la persona que tenga derecho a hacerlo, su responsabilidad será ilimitada”.

de responsabilidad profesional, siendo para esto necesario demostrar una causa extraña o un hecho justificativo, en caso de pretender exonerarse de responsabilidad, salvo que exista por parte del explotador o su dependiente la intención de causar el daño –dolo–, en donde sí se hace un juicio de valor subjetivo.

Por otro lado, la responsabilidad derivada del derecho aeronáutico es de carácter objetivo, lo que conduce a que no exista ningún tipo de límite a la responsabilidad, por ello se hace necesario adquirir una póliza de seguros que ampare los posibles daños que puedan ser ocasionados en virtud de la actividad aeronáutica. Dichos contratos de seguros son de difícil adquisición, dado que las aseguradoras no se someten a un régimen de indemnización tal alto, más aún cuando es posible encontrar la incertidumbre al momento del monto de la reclamación, además también se encuentra presente el inmenso riesgo que se corre con el ejercicio de la actividad, ya que es considerada por la doctrina y la jurisprudencia como una actividad peligrosa.

Se llega a la conclusión, según el artículo 1773 del Código de Comercio²⁵, que la entidad encargada del control, vigilancia y reglamentación de la actividad aeronáutica en Colombia es la “Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil” (AEROCIVIL)²⁶, anteriormente denominado “Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil”²⁷; será entonces esta entidad la encargada de asumir la responsabilidad proveniente de los daños causados en la superficie a los terceros, en virtud del derecho aeronáutico, quedando la opción de repetir contra el piloto o capitán de vuelo en caso de ser éste el causante del daño.

25 Código de Comercio. Artículo 1773: “Ámbito de aplicación de las disposiciones que rigen la aeronáutica civil. Esta parte rige todas las actividades de aeronáutica civil, las cuales quedan sometidas a la inspección, vigilancia y reglamentación del Gobierno.

Quedarán sujetas a este régimen las aeronaves que utilicen espacios sometidos a la soberanía nacional, así como las aeronaves de matrícula colombiana que se encuentren en espacio no sometido a la soberanía o jurisdicción de otro Estado.

Las aeronaves de Estado sólo quedarán sujetas a las disposiciones de éste Libro cuando así se disponga expresamente”.

26 Decreto 260 de 2004 “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones”.

27 Código de Comercio. Artículo 1782: “Definición de autoridad aeronáutica. Por “autoridad aeronáutica” se entiende el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones que actualmente desempeña dicha Jefatura.

Corresponde a esta autoridad dictar los reglamentos aeronáuticos”.

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

En materia de jurisdicción y competencia, la autoridad encargada de dirimir los conflictos presentados en razón de la responsabilidad civil derivada de los daños ocasionados a los terceros, encontramos lo siguiente:

- a. Dado que estamos hablando del tema de responsabilidad civil, hacemos referencia es la jurisdicción ordinaria, en su especialidad de la competencia civil, en virtud del artículo 12 de Código de Procedimiento Civil, donde encontramos lo que la doctrina y la jurisprudencia han denominado la *cláusula residual de competencia*²⁸.
- b. Es de recordar que el derecho aeronáutico es una actividad regulada por el Estado, en consecuencia, el Estado también en algunos casos será responsable por todos los daños ocasionados a los terceros, y por tanto estará en la obligación de resarcir los perjuicios causados a las víctimas siempre y cuando el daño se endilgue con fundamento según el Consejo de Estado como una falla en el servicio, por ende le corresponde dirimir el conflicto a la que se denomina la Jurisdicción Contenciosa Administrativa, pero más bien debería hablarse competencia en la especialidad Contencioso Administrativa. Esta competencia se da en razón del fuero de atracción que se presenta cuando hay controversia entre un ente estatal y un particular.
- c. A su vez, también deberá hacerse el análisis del fuero territorial²⁹ en materia civil, para lo cual encontraremos que el tercero como regla general tiene la facultad de demandar en el domicilio del demandado o en el lugar donde ocurrieron los hechos.
- d. Analizado en literal anterior, se debe establecer si el proceso es de única o doble instancia, ya sea que le corresponda el conocimiento a un juez

28 Código Procedimiento Civil. Artículo 12: “NEGOCIOS QUE CORRESPONDEN A LA JURISDICCION CIVIL. Corresponde a la jurisdicción civil todo asunto que no esté atribuido por la ley a otras jurisdicciones”.

29 Código Procedimiento Civil. Artículo 23 N° 1 y 8: “Reglas generales. La competencia territorial se determina por las siguientes reglas:

1. En los procesos contenciosos, salvo disposición legal en contrario, es competente el juez del domicilio del demandado; si éste tiene varios, el de cualquiera de ellos a elección del demandante, a menos que se trate de asuntos vinculados exclusivamente a uno de dichos domicilios, caso en el cual será competente el juez de éste.

8. En los procesos por responsabilidad extracontractual, será también competente el juez que corresponda al lugar donde ocurrió el hecho”.

civil municipal o a un juez civil del circuito, lo que hace necesario verificar en los artículos 14 a 18 del Código de Procedimiento Civil, si la competencia está asignada en razón de la naturaleza del asunto.

- e. En caso de que lo anterior no tenga una consagración, debemos acudir a la determinación de la cuantía, que se constituye como otro fuero de competencia, y analizar si es pertinente utilizar este elemento como factor de conocimiento para el juez. De ser la respuesta asertiva, nos enfocamos en el numeral 1 del artículo 20 del Código de Procedimiento Civil³⁰, realizado el estudio nos devolvemos al artículo 19 *ejusdem*, para conocer si le corresponde al juez civil municipal o del circuito.
- f. Una vez determinado el juez competente, se procede a mirar qué tipo de trámite debe dársele, de acuerdo con la modificación introducida por la Ley 1395 de 2010, el trámite será de un procedimiento contencioso declarativo ordinario, por no tener asignado la responsabilidad civil un trámite especial.

CONCLUSIONES

Dentro del estudio realizado en materia de responsabilidad civil en el derecho aeronáutico y de los pilotos he llegado a la conclusión que, en nuestro país, Colombia, es un tema que ha tenido poco desarrollo, tanto legal, doctrinal y jurisprudencial. La gran parte de la legislación que se encuentra sobre la materia es de carácter internacional, llevadas a cabo por la suscripción de tratados internacionales ratificados por Colombia en materia de derecho aeronáutico. En Colombia escasamente evidenciamos como el Código de Comercio en el libro quinto “La navegación”, parte segunda “de la aeronáutica”, trae un desarrollo legal para el tema, recordando que la Ley 95 de 1965 y la Ley 30 de 1973, introducen a la legislación colombiana normas internacionales en materia de actividad aeronáutica.

Otro de los puntos importantes para destacar en el presente ensayo, radica en que la actividad realizada por el piloto es catalogada como una

30 Código Procedimiento Civil. Artículo 20 N° 1: “Determinación de la cuantía. La cuantía se determinará así:

1. Por el valor de las pretensiones al tiempo de la demanda, sin tomar en cuenta los frutos, intereses, multas o perjuicios reclamados como accesorios, que se causen con posterioridad a la presentación de aquélla”.

actividad profesional, lo que desencadena una serie de derechos y obligaciones, además que el título de imputación que se hace respecto al tema tendrá necesariamente que estar dirigido bien sea a una teoría objetiva o a una teoría subjetiva, lo que nos lleva de manera implícita a preguntarnos: ¿Cuál es el tipo de obligaciones que pueden endilgarse a ésta actividad? La respuesta a dicha pregunta debería ser un simple silogismo, por así decirlo, pero no, dado a que tratándose de una actividad profesional el régimen aplicable sería el subjetivo, pero la jurisprudencia y la doctrina mayoritaria han afirmado otra cosa, y se trata precisamente de que a pesar de que es una actividad profesional se le aplica la teoría de la imputación objetiva, a su vez las obligaciones son las consagradas como de resultado, por ser precisamente el desarrollo de una responsabilidad civil por cosas inanimadas, en la especialidad de actividades peligrosas.

De lo anterior se desprende que la responsabilidad que surge tanto para el capitán de vuelo como para el derecho aeronáutico, es de carácter objetivo, en donde no se realiza el juicio de valor de la culpa ni mucho menos la diligencia y cuidado con la cual actuó el sujeto activo de la conducta, sólo basta presentarse el hecho generador del daño, el daño y el nexo causal para imputarse la responsabilidad. Sólo podrá exonerarse de responsabilidad en los eventos de causa extraña (fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima, o culpa exclusiva de un tercero).

A su turno, para efectos de aplicar el régimen de responsabilidad civil derivado de los daños ocasionados a los terceros es menester que se reúnan los requisitos fácticos de que el daño se haya ocasionado en la superficie o que el daño haya sido causado mientras la aeronave se encontraba en vuelo. La importancia de tales elementos radica principalmente en el evento del monto de las indemnizaciones, ya que la misma legislación colombiana, en el Código de Comercio, consagró dichos límites, salvo en el evento de que la aeronave se encuentre en vuelo, el daño que se ocasione haya sido producto del mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo, suceso que exonera de la responsabilidad de pagar la indemnización por parte del capitán de vuelo; o como evento contrario que el piloto hubiera obrado con dolo, hecho que constituye el pago de la indemnización sin tener en cuenta los topes fijados en los tratados internacionales y en la legislación colombiana.

Tal como se había mencionado antes, la responsabilidad civil en estos eventos es de carácter objetiva y limitada, además se requiere que esté

garantizada bien sea por un contrato de seguros, con un depósito en efectivo, con una fianza o una garantía del Estado.

Asimismo, tanto el explotador como la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), se pueden exonerar de responsabilidad si logran desvirtuar que el daño ocurrido se debió a un hecho exterior, imprevisible e irresistible (causa extraña), que exista conflicto o disturbio, que se presente la conducta punible de apoderamiento ilícito de aeronaves o que se realice mediante un acto de autoridad.

También es importante resaltar que al tratarse de una responsabilidad civil de carácter objetivo, existe una presunción de responsabilidad del explotador y por tanto hay una disminución de la carga de la prueba para la víctima, pero dicha responsabilidad es limitada a los montos indemnizatorios consagrados en el Código de Comercio. Así mismo dentro de la indemnización a los terceros están comprendidos tanto los perjuicios materiales como inmateriales o morales.

Otro punto importante se fundamenta en el régimen aplicable cuando hay intervención del Estado en la generación del daño, para lo cual es pertinente decir que si el daño es causado por una aeronave del Estado el título de imputación es objetivo, pero cuando es causado por una aeronave del Estado con intervención de un particular, y el título de imputación es por falla en el servicio, la teoría aplicable es una responsabilidad civil de carácter subjetivo, en donde sí se realiza el juicio de imputación de culpabilidad, diligencia, pericia, y cuidado, en donde la carga de la prueba tendrá un grado más de complejidad que si el régimen es de carácter objetivo.

Finalmente, encontramos que la autoridad competente para dirimir los conflictos presentados en razón de los daños causados a los terceros es:

- a. Si es internacional, es la Organización Civil Internacional (OACI)
- b. Si es nacional, encontramos que los competentes son los jueces civiles o los jueces contencioso administrativos; el primero en virtud de la *cláusula residual de competencia*, y que además será necesario analizar el territorio y la cuantía para establecer el lugar de la demanda y la instancia en el cual debe conocer el juez, bien sea en única o primera instancia, y saber si es un juez civil municipal o un juez civil del circuito. En el segundo evento, conocerán los jueces administrativos cuando exista intervención del Estado, en razón del fuero de atracción.

BIBLIOGRAFÍA

- Irisarri Boada, C. (2000) *“El daño antijurídico y la responsabilidad extracontractual del estado colombiano”* (Tesis para optar al título de abogada). Santafé de Bogotá, Colombia.
- López Mesa, M., Trigo Represas, F. A. (2005) Responsabilidad civil de los profesionales. Buenos Aires: Lexis Nexos.
- Martínez Rave, G. (2003) *“La responsabilidad civil extracontractual en Colombia”*. Bogotá, Colombia: Editorial Temis, 11ª Edición.
- Palacio Barrientos, J. D. (2008) La responsabilidad de los profesionales. En: Responsabilidad Civil y del Estado. Medellín - Colombia. Revista N° 23 (Junio); pp. 105-141.
- Romero Castillo, E. (2005) *“Responsabilidad por daños ocasionados a terceros en la superficie por causa de la actividad aérea”*. (Tesis para optar al título de Abogado), Bogotá, Colombia.
- Tobón Franco, N. (2007) La responsabilidad civil contractual de los abogados es una realidad. Bogotá, Colombia.
- Uribe Calderón, D. (2006) *“Derecho aeronáutico y espacial en Colombia”*. Cali, Colombia. En: <http://www.unilibre.edu.co/astronomia/images/pdf/confe8.pdf>
- Videla Escalada, F. (1996) *“Derecho Aeronáutico”*. Buenos Aires: Editorial Zavalia.
- Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. Edición: Vigésima Segunda.

Legislación Nacional:

- Ley 95 de 1890, sobre reformas civiles.
- Decreto 410 de 1971, por el cual se expide el Código de Comercio.
- Decreto 1400 de 1970, por los cuales se expide el Código de Procedimiento Civil.

Legislación Internacional:

- Convenio de Varsovia. (1929) para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional.
- Convenio de Roma. (1952) Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras.

Jurisprudencia:

- Corte Constitucional de Colombia. (2001). Sentencia C-100. M.P.: María Victoria Sáchica.

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. (1962) Sentencia de 13 de noviembre.

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. (1972) Sentencia de 18 de mayo.

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. (1993) Sentencia de Marzo 30 M.P.: Alberto Ospina Botero.

Cibergrafía

Derecho aeronáutico. Disponible en internet. <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-aeronautico/derecho-aeronautico.htm>

Responsabilidad del Abogado. Disponible en internet. MARTIN LOMBARDA, Pablo. Responsabilidad del abogado. http://www.justiniano.com/revista_doctrina/ambiente.htm