

**EL LÍMITE A LA INDEMNIZACIÓN DEL DAÑO DERIVADO DEL TRANSPORTE AÉREO  
COLOMBIANO DE PASAJEROS COMO EXCEPCIÓN AL PRINCIPIO DE  
REPARACIÓN INTEGRAL, ¿VIOLACIÓN O LÍMITE RAZONABLE Y  
PROPORCIONADO?**

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA**

**Facultad de Ciencias Jurídicas**

**Especialización en Derecho Comercial**



**AUTORES:  
GINA CONSUELO ACOSTA NAVARRETE  
OMAR ENRIQUE BELEÑO PONCE  
KAROL STEPHANY GÓMEZ OBANDO**

**Bogotá, Colombia  
2018**

## **NOTA DE ADVERTENCIA**

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de grado. Solo velara que no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y porque los trabajos de grado no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellos el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.

*Artículo 23 de la Resolución N° 13 de Julio de 1946  
Pontificia Universidad Javeriana*

## CONTENIDO

1. RESUMEN.....	3
2. ABSTRACT.....	3
3. INTRODUCCIÓN.....	3
4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	4
5. MARCO TEÓRICO .....	5
5.1. La reparación integral y la responsabilidad civil. ....	5
5.2. El contrato de transporte aéreo y su régimen aplicable. ....	8
5.3. Coexistencia de la acción por responsabilidad contractual y extracontractual .....	10
5.4. Tratamiento jurisprudencial de la responsabilidad en transporte aéreo.....	11
5.5. Función sancionatoria en casos de transporte aéreo de pasajeros.....	14
5.6. Obligación de indemnización por perjuicios ocasionados en la ejecución del contrato de transporte aéreo; excepciones y límites.....	14
5.7. Aplicación de la Reparación Integral en la indemnización por perjuicios causados en el contrato de transporte aéreo. ....	20
6. CONCLUSIÓN .....	23
7. BIBLIOGRAFÍA.....	24

## 1. RESUMEN

Siendo el transporte aéreo uno de los medios más utilizados para el desplazamiento de personas y carga, toma gran relevancia determinar qué ocurre en aquellos casos en los que en desarrollo de un contrato de transporte aéreo un pasajero resulta afectado, estando obligado el transportador a responder por los perjuicios derivados del evento dañoso y teniendo en cuenta que la legislación nacional establece un límite a dicha reparación. Es necesario determinar si dicho tope afecta o no el principio de reparación integral el cual es pilar fundamental de la responsabilidad civil extracontractual al buscar que la víctima sea puesta en el estado en que se encontraría de no haber ocurrido el hecho dañoso. Para llegar a una conclusión al respecto se llevará a cabo un análisis de la norma del Código de Comercio frente a los desarrollos jurisprudenciales que existen al respecto y las normas internacionales que rigen la materia.

**Palabras clave:** Transporte aéreo de pasajeros, reparación integral, responsabilidad, límite.

## 2. ABSTRACT

Being the air transport one of the most used means for the movement of people and loads, it's a big issue to establish what happen in those cases in which during the development of an air transport contract the passenger results affected as consequence of a possible damage, being compelled the transporter to respond for the damage product of the event and considering that the national law establish a reparation limit. It's necessary to determine if that limit affects or not the principle of full reparation which is a fundamental pillar of the torts law seeking out to put the victim in the state in which it would be if the event wouldn't be take place. In order to reach a conclusion we will analyze the rule of the commercial code in front of the case laws and the international laws that govern the topic.

**Key words:** Passenger air transport, full reparation, liability, limit.

## 3. INTRODUCCIÓN

La Responsabilidad Civil es un conjunto de reglas que determinan la forma en que el ordenamiento reacciona frente a la ocurrencia de daños causados a un sujeto denominado "Víctima" por parte de un sujeto de derecho privado denominado "agente dañador".

En Colombia, la Responsabilidad Civil existe con base en el principio de la justicia correctiva, en virtud del cual se deben rectificar las pérdidas injustas que se hayan causado a otros, y, así mismo, es un sistema bi-funcional, es decir, cumple dos funciones: Una resarcitoria y otra de prevención.

La función resarcitoria busca restituir la situación anterior de la víctima, esto es, busca llevarla, al estado en que se encontraría si no hubiese ocurrido el hecho dañoso; para lo

cual pretende aplicar el principio de reparación integral, el cual supone dos sub-reglas, consistentes en 1) Indemnizar a la víctima todo el daño sufrido (evitar el empobrecimiento de la misma), y 2) pagar a la víctima sólo el daño sufrido (evitar el enriquecimiento de la víctima).

Por su parte, la función de prevención busca que los daños se eviten. Por consiguiente, existe una prevención general, la cual, mediante la imposición de condenas, pretende generar un desincentivo en la sociedad frente a la causación de daños; y una prevención especial, que se materializa en procesos jurisdiccionales, mediante los cuales se eleva una solicitud a los jueces para que éstos ordenen prevenir un daño. Por ejemplo, a través de acciones de grupo, medidas cautelares innominadas o cumplimientos de fallo.

Sin embargo, a diferencia de otros países, en Colombia no se le atribuyen funciones a la Responsabilidad Civil diferentes de las precitadas, tales como la función re-distributiva, que busca disminuir la brecha social existente, ni la sancionatoria, que busca imponer sanciones pecuniarias al agente dañador, a modo de sanción para prevenir que el mismo cause o continúe causando daños.

Por lo anterior, teniendo en cuenta la función resarcitoria de la Responsabilidad Civil y el principio de reparación integral que la caracteriza, merece especial atención y estudio la cuestión relativa a la obligación de indemnización que está en cabeza del agente dañador y de la cual es beneficiaria la víctima. Obligación tal que no se encuentra plenamente regulada en el ordenamiento jurídico colombiano y que, en casos como el transporte aéreo de pasajeros, que establece un límite a la indemnización, de conformidad con lo establecido en el artículo 1881 del Código de Comercio, podría eventualmente llegar a configurar una vulneración al principio de reparación integral, lo que puede prestarse para que se configuren falencias al momento de determinar el equivalente monetario que se debe reconocer como consecuencia del hecho ilícito y, en consecuencia, un desequilibrio frente al propósito perseguido por el principio de reparación integral.

Ahora bien, en el presente escrito se hará especial referencia a la Responsabilidad Civil derivada de los contratos de transporte aéreo de personas, y se enfocará en el alcance y los límites de la obligación que tiene el agente dañador de indemnizar los perjuicios causados a la víctima, para así establecer si los vacíos normativos en la materia y las limitaciones que establece el ordenamiento jurídico, desfiguran el principio de reparación integral o si, por el contrario, constituyen plenamente una compatibilidad respecto de su reconocimiento.

#### **4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

En materia de responsabilidad civil, se señala que todo aquel que cause un daño está obligado a reparar las consecuencias de dicha afectación. Dicho postulado contiene el principio de "*neminem laedere*", conforme al cual quien causa un daño está obligado a repararlo; obligación que en virtud del principio de "*reparación integral*" implica dejar a la víctima en un estado de indemnidad en el que se encontraría de no haberse dado el hecho dañoso, principio tal que, si bien busca, como su nombre indica, reparar el daño; en

ocasiones puede carecer de claridad o establecer límites que restringen el desarrollo del mismo.

Por ende, surge la necesidad de preguntarse cuál es el límite de dicha reparación integral y si el establecido para el caso del transporte aéreo de personas quebranta este principio, pues tanto en los casos de lesiones permanentes causadas a la víctima como en aquellos en los que se causa la muerte a la misma, el agente dañador debe observar varios deberes, tales como reconocer el daño moral, el lucro cesante, el daño emergente, los gastos funerarios y demás erogaciones en las que se deba incurrir a causa del hecho dañoso.

Lo anterior, en el entendido que, con miras a dejar al afectado en un estado de indemnidad equivalente al que se encontraría de no haber ocurrido el daño, o a sus respectivos herederos, se deberá incurrir en múltiples e indefinidas erogaciones, que pueden verse reducidas significativamente en los casos de la limitación de la indemnización respecto de la responsabilidad del transportador aéreo, establecida en el artículo 1881 del Código de Comercio.

Teniendo en cuenta lo anterior, así como también la realidad social en la cual, el transporte aéreo es uno de los medios de transporte más utilizados por las personas; aunque éste goza de ser también uno de los medios más seguros y con una tasa menor de accidentalidad, existen innumerables factores que pueden generar daños, los cuales pueden resultar en obligaciones de indemnizar perjuicios, indemnización tal que muchas veces puede superar el límite establecido en el precitado artículo.

Así pues, el presente documento busca determinar cuál es la justa medida al momento de indemnizar a una víctima que haya sufrido un daño en ejecución de un contrato de transporte aéreo, y si la limitación que establece el código de comercio implica un obstáculo para que opere plena y efectivamente el principio de reparación integral y facilita que se dé una infra-indemnización, evento en el cual no se cumpliría realmente con el propósito de la Responsabilidad Civil, consistente en ubicar a la víctima -o sus herederos- en el estado en que se encontraría de no haberse presentado el hecho dañoso.

## **5. MARCO TEÓRICO**

El presente trabajo será desarrollado teniendo en cuenta doctrina nacional e internacional, relativa al tema objeto de estudio, así como también la jurisprudencia emitida por los Tribunales nacionales y extranjeros en referencia al asunto, que haya sido proferida en los últimos años.

### **5.1. La reparación integral y la responsabilidad civil.**

De forma previa al análisis del tema de la presente monografía, sobre los posibles límites al principio de reparación integral en materia de responsabilidad civil; es necesario que se entienda la relación existente entre ambos conceptos, para de esta manera determinar más adelante si existe o no algún tipo de límite a la obligación derivada del mencionado principio.

Inicialmente, se debe entender la Responsabilidad Civil como el conjunto de normas que estudian la forma en la cual debe reaccionar el ordenamiento jurídico ante la afectación causada por un agente dañador, definición que, como se puede ver, evita caer en la discusión de si la responsabilidad es contractual o extracontractual, pese a las grandes implicaciones que conlleva que una situación sea examinada bajo los preceptos de una u otra.

Para la Corte Constitucional de Colombia el alcance de la definición de responsabilidad civil se concreta de la siguiente manera:

*“Responsabilidad civil es expresión genérica que comprende la contractual y la extracontractual. En síntesis, lo mismo da de sí se trata de los perjuicios originados en un contrato de naturaleza civil o comercial: siempre se hablará de responsabilidad contractual”<sup>1</sup>.*

Ahora bien, teniendo claro qué se entiende y el alcance y la definición de responsabilidad civil, se debe precisar también qué se entiende por reparación integral, concepto que ha sido visto de dos formas diferentes, dependiendo del momento histórico: En una primera etapa, que podría ser llamada clásica, se entendía por ésta la obligación de dejar a la víctima en las condiciones en que se encontraba previa la ocurrencia del hecho dañoso; pero esta definición tenía el gran problema el ser “estática”, debido a que al buscar dejar a la persona en el estado en que se encontraba previo a la ocurrencia del hecho dañoso, se desconocían los cambios que se podían dar entre el momento en que se causada la afectación y el momento en el cual se reconocía y pagaba la indemnización.

En un segundo momento, y teniendo en cuenta la falencia de la definición anteriormente utilizada, se entendió y, actualmente, se entiende -debido a que es la concepción mayoritariamente aceptada- que la reparación integral comprende la obligación de dejar a la víctima en el estado de indemnidad en el que se encontraría de no haber ocurrido el hecho dañoso; definición que, como se puede ver, tiene en cuenta los cambios que pueden ocurrir en el transcurso del tiempo.

Sin embargo, pese al cambio de paradigma en la concepción de la reparación integral, surge la necesidad de establecer límites a su alcance, para lo cual, conforme con el artículo de Diego Alejandro Sandoval Garrido, se sigue la regla de reparar todo el daño, pero nada más que el daño, para de esa forma evitar un enriquecimiento o un empobrecimiento sin causa de la víctima<sup>2</sup>. Pero aún con la mencionada regla, la

---

<sup>1</sup> Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C – 424 de 1997. Magistrado ponente: Dr. JORGE ARANGO MEJÍA. Cuatro (4) días del mes de septiembre de mil novecientos noventa y siete (1997).

<sup>2</sup> Cf. SANDOVAL GARRIDO, Diego Alejandro. "Reparación Integral y responsabilidad civil: el concepto de reparación integral y su vigencia en los daños extrapatrimoniales a la persona como

obligación de reparar se ha extendido, dejando de estar limitada únicamente al resarcimiento de los perjuicios causados o derivados de un evento dañoso, sino también incluyendo todas aquellas acciones tendientes a garantizar una vida digna a quien ha sido lesionado como resultado de un hecho dañoso, ejemplo de esto son aquellas acciones en las cuales se le impone al agente dañador la obligación de llevar a cabo adaptaciones a la vivienda del afectado e incluso de ser necesario pagar a una persona que lleve a cabo los cuidados que necesite el afectado.

Otra forma de entender el concepto de la reparación integral, evitando caer en conflictos por su denominación de "integral", es verla como una reparación plena, puesto que, conforme con lo dicho por Atilio Aníbal Alterini, denominarla como *integral* implica entenderla como una forma de indemnización que busca abarcar todo el daño sufrido. Sin embargo, esto no es posible, puesto que lo que se repara son aquellos daños reconocidos como tales por el ordenamiento, es decir -en palabras del autor- un "daño global"; luego, lo mejor es hablar de reparación plena en lugar de una reparación integral<sup>3</sup>, toda vez que solo se reparan los daños reconocidos, no todos los daños, debido a que el daño físico que se sufre es completamente distinto al daño que es reconocido por el ordenamiento, el cual es aquel considerado como jurídicamente relevante<sup>4</sup>.

Un tema a tener en cuenta es la necesidad de determinar si la reparación integral es vista como un principio o como una regla, pues, en el primer caso, según Sandoval Garrido, siguiendo un poco la línea de pensamiento de Dworkin, implicaría que es una "exigencia de la justicia, equidad o alguna dimensión de la moralidad"<sup>5</sup>, es decir, implica ser un presupuesto superior al ordenamiento jurídico que lo permea en cada uno de sus ámbitos; mientras que al ser considerada como regla, implicaría, conforme con lo señalado por Sandoval Garrido, que siempre debe repararse sin importar el daño causado<sup>6</sup>, situación que puede llevar a una hipertrofia de la reparación donde todo debe ser reconocido y pagado.

Con base en el párrafo precedente y en la forma en que ha sido tratada en la doctrina y jurisprudencia, la reparación integral es un principio que orienta el ordenamiento jurídico en temas de responsabilidad, debido a que busca que se repare a la víctima con base en criterios como la equidad y justicia.

---

garantía de los derechos de las víctimas", Revista de Derecho Privado, Universidad externado de Colombia, n.º 25, julio-diciembre, 2013

<sup>3</sup> ALTERINI, Atilio Aníbal. La limitación cuantitativa de la responsabilidad civil. Editorial Albedo-Perrot. Pág. 17-18.

<sup>4</sup> Cf. OTAOLA, María Agustina. "La reparación plena e integral y el daño moral: ¿una utopía?". Revista de la faculta de derecho. Universidad Nacional de Córdoba. Argentina, Vol 3, n° 2, 2012. Pág. 100.

<sup>5</sup> DWORKIN, Ronald. Los derechos en serio. Grupo Planeta, Pág. 72. En: [https://books.google.com.co/books?id=v8djMxZih\\_8C&pg=PA72&dq=porque+es+una+exigencia+de+la+justicia,+la+equidad+o+alguna+otra+dimensi%C3%B3n+de+la+moralidad&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiH\\_5mOva\\_YAhVD3yYKHTmgDb0Q6AEIJDAA#v=onepage&q=porque%20es%20una%20exigencia%20de%20la%20justicia%2C%20la%20equidad%20o%20alguna%20otra%20dimensi%C3%B3n%20de%20la%20moralidad&f=false](https://books.google.com.co/books?id=v8djMxZih_8C&pg=PA72&dq=porque+es+una+exigencia+de+la+justicia,+la+equidad+o+alguna+otra+dimensi%C3%B3n+de+la+moralidad&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiH_5mOva_YAhVD3yYKHTmgDb0Q6AEIJDAA#v=onepage&q=porque%20es%20una%20exigencia%20de%20la%20justicia%2C%20la%20equidad%20o%20alguna%20otra%20dimensi%C3%B3n%20de%20la%20moralidad&f=false)

<sup>6</sup> Cf. Ob cit. SANDOVAL GARRIDO, Diego Alejandro. "Reparación Integral y responsabilidad civil: el concepto de reparación integral y su vigencia en los daños extrapatrimoniales a la persona como garantía de los derechos de las víctimas".



Teniendo en cuenta lo expuesto, tanto sobre la responsabilidad civil, como sobre el principio de reparación integral, se puede decir que éste último postulado se ubica en el centro de la responsabilidad civil, siendo posible afirmar que es el núcleo de esta, debido a que todo proceso en el cual se busque que se declare civilmente responsable a un sujeto de un hecho dañoso, lleva envuelto en sí mismo la intención de reparación del perjuicio causado y sufrido, y la no repetición de la situación que ocasionó el daño objeto de la litis.

En definitiva, debe considerarse que *“El objetivo de la reparación integral está directamente relacionado con la apreciación concreta y precisa que se pueda llegar a efectuar de los perjuicios ocasionados al afectado, y con su traducción directa en un equivalente monetario que refleje, a ciencia cierta, la real magnitud de las consecuencias del hecho dañoso”*<sup>7</sup>.

## **5.2. El contrato de transporte aéreo y su régimen aplicable.**

En primera instancia, cabe señalar que el Código de Comercio, en su artículo 981 define el contrato de transporte de la siguiente manera:

*“El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.”*<sup>8</sup>

Como se puede apreciar de la anterior definición, en virtud de este contrato el transportador se encuentra obligado a transportar personas o cosas de un sitio a otro, obligación que únicamente se entiende perfeccionada con la entrega en el sitio determinado, es decir se trata de una obligación de resultado.

Precisamente sobre el particular, la Corte Suprema de Justicia ha señalado que:

*“La del transportador es una obligación de resultado, en la medida en que para cumplirla no le basta simplemente con poner toda su diligencia y cuidado en la conducción de las personas o las cosas, pues con arreglo a dicha preceptiva menester es que la realice en perfectas condiciones, de forma tal que solamente podría eximirse de ello demostrando la concurrencia de alguno de los acontecimientos que dependen de lo que se ha denominado una ‘causa extraña’, vale decir, aquellos en que, como sucede con el caso fortuito o la fuerza mayor, entre el hecho y el daño se ha roto el nexo causal, indispensable para la configuración de la responsabilidad, lo cual implica*

---

<sup>7</sup> Reparación integral y responsabilidad civil: el concepto de reparación integral y su vigencia en los daños extrapatrimoniales a la persona como garantía de los derechos de las víctimas. Diego Alejandro Sandoval Garrido. Universidad Externado de Colombia. Consultado en: <http://revistas.uexternado.edu.co/index.php/derpri/article/view/3602/3780>

<sup>8</sup> Código de Comercio, Artículo 981.

*naturalmente que se adoptaron ‘todas las medidas razonables’ de un acarreador profesional para evitar el daño o su agravación<sup>9</sup>”*

Igualmente, es importante recalcar que la definición citada tiene una gran amplitud, siendo aplicada a cualquier tipo de contrato de transporte- Sin embargo, dado que el asunto objeto de estudio en este documento se refiere exclusivamente transporte aéreo, se puede decir que este es aquel en el cual una persona se obliga con otra a transportar de un sitio a otro personas o cosas en un plazo determinado, utilizando como medio una aeronave.

En este sentido, y simplificando el ámbito del transporte aéreo al transporte de personas específicamente, al estar el transporte aéreo de personas regido por disposiciones de carácter contractual, surgen para ambas partes contratantes obligaciones recíprocas, entre las cuales destacamos la del transportador, consistente en llevar al pasajero íntegramente hasta el lugar de destino convenido, tornándola así -como se dijo previamente- en una obligación de resultado.

De otro lado, cabe señalar la especial atención que debe prestarse en relación con las disposiciones legales aplicables respecto del tipo de transporte al que estemos haciendo referencia, pues éste puede ser nacional o internacional; tornándose como factor determinante para hacer esta diferenciación la ubicación de los puntos de partida, las escalas intermedias y el punto de destino pactados<sup>10</sup>.

Tratándose de las características del derecho aeronáutico, según manifiesta el doctrinante Ernesto Vásquez Rocha, este derecho tiene tendencia a la internacionalización, puesto que en esta rama del derecho confluyen tanto normas de índole nacional como internacional, debido a que desde sus primeros momentos la normatividad -en lo que se refiere a este tipo de transporte- se ha desarrollado no tanto por la norma interna, sino por las normas internacionales que rigen la materia y que han llevado a que se dé hasta cierto punto una tendencia a la unificación normativa, en la cual la norma nacional se armoniza con la extranjera y en algunas ocasiones la segunda es base para la creación de la primera.<sup>11</sup>

Precisamente con esa especial característica del contrato de transporte, dependerá que se apliquen las disposiciones contenidas en el Código de Comercio colombiano o en los convenios internacionales de Varsovia y el Protocolo de la Haya adoptados por Colombia Mediante la Ley 95 de 1965 y el Convenio de Montreal ratificado por Colombia a través de la Ley 701 de 2001 y entrado en vigor el 4 de noviembre de 2003. Instrumentos sobre los cuáles se hará referencia en los acápite posteriores.

Del mismo modo, el Código de Comercio, resulta aplicable para aquellos contratos de transporte internacional respecto de aquellos asuntos que no estén reglamentados o

---

<sup>9</sup> Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia de 1º de junio de 2005, expediente No. 1999-00666-01.

<sup>10</sup> BARRERA BARRAZA, Ramiro, Derecho Aéreo Colombiano, Editorial Temis, 1979, Bogotá D.C. Colombia, Pág. 75.

<sup>11</sup> Cf. VÁSQUEZ ROCHA, Ernesto. Estudios de Derecho Aeronáutico. Universidad Externado de Colombia. Bogotá: 2008. Pág. 151.

regulados en las convenciones internacionales, de tal manera se encuentra contenido en el artículo 1874:

*“ARTÍCULO 1874. APLICACIÓN DE NORMAS A LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNO E INTERNACIONAL. Quedan sujetos a las disposiciones de este Código los contratos de transporte interno o internacional, estos últimos a falta de convenciones internacionales que sean obligatorias para Colombia.*

*El contrato de transporte se considera interno cuando los lugares de partida y destino fijados por las partes están dentro del territorio nacional, e internacional en los demás casos”.*

Así pues, el régimen aplicable al contrato de transporte aéreo de personas dependerá de si éste tiene carácter nacional o internacional y, y en cuanto a este último, de si existe marco normativo internacional que lo regule, por consiguiente, las disposiciones que se aplicarán en uno u otro caso serán diferentes, teniendo especial relevancia para el objeto del presente estudio las disposiciones normativas contenidas en el Código de Comercio colombiano referentes al límite de la obligación indemnizatoria en los contratos de transporte aéreo nacional.

### **5.3. Coexistencia de la acción por responsabilidad contractual y extracontractual.**

Ahora bien, desde el punto de vista conceptual de la responsabilidad que puede ocasionarse por los daños surgidos con ocasión de la ejecución de un contrato de transporte aéreo podrá derivarse tanto responsabilidad de carácter contractual, como extracontractual.

En el primer evento, la responsabilidad del transportador surge por la inexecución o la ejecución tardía o defectuosa del contrato de transporte, mientras que en el segundo, la responsabilidad se deriva del daño ocasionado por el transportador por un hecho acaecido que no hace parte del objeto del Contrato en sí, es decir, no se deriva de la infracción de un vínculo jurídico.

En este orden de ideas, es preciso aclarar que frente a un mismo hecho causado por el incumplimiento de las obligaciones en cabeza del transportador resultantes de la celebración del contrato de transporte aéreo de personas, pueden causarse daños tanto contractuales como extracontractuales, por lo cual ambas acciones podrán adelantarse paralelamente, siempre y cuando se enmarquen correctamente.

Así mismo, coincide el autor Santos Briz al describir que “el problema del cúmulo de responsabilidades se presenta toda vez que un mismo hecho dañoso puede ser calificado tanto contractual como extracontractualmente respecto a las mismas partes”<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> CAVANILLAS MUGICA, Santiago José. La concurrencia de responsabilidad contractual y extracontractual, tratamiento sustantivo y procesal. Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces. 1992. p. 6.

Por consiguiente, como regla general, la acción contractual y extracontractual podrán incoarse en un mismo proceso. Sin embargo, cabe mencionar que en este contexto se origina una situación que generalmente suscita confusión, a saber: *“Como los herederos de la víctima fallecida pueden ejercer dos acciones: La heredada del fallecido para el cobro de los perjuicios causados a él y la acción extracontractual para el cobro de los perjuicios causados a ella, la pregunta es si pueden tramitar en un mismo proceso las dos demandas. La razón para que la ley lo permita es que tienen un trámite procesal similar; el proceso lo integran las mismas partes (uno mismo demandantes y demandados); hay pruebas comunes, etc. Los principios del derecho procesal en estos casos, permiten, no obligan, por economía procesal, a tramitar estas dos demandas en un mismo proceso; es lo que se denomina acumulación de acciones”*<sup>13</sup>.

Resulta pertinente precisar que, con la expedición de la ley 1564 de 2012, se derogó el artículo 1006 del Código de Comercio, que expresamente prohibía ejercitar acumulativamente la acción contractual transmitida por el causante y la extracontractual derivada del perjuicio que personalmente les haya inferido a los herederos el fallecimiento del pasajero.

Dicha norma señalaba lo siguiente:

*ARTÍCULO 1006. 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.*

Sin duda, esta estipulación ocasionaba una gran problemática respecto de la concurrencia de daños, no encontrándose un fundamento lógico que permita comprender la razón de incorporar tal prohibición dentro de nuestro ordenamiento jurídico, ya que los argumentos que facultan acumular acciones para otras circunstancias son igualmente aplicables al contrato de transporte, de manera que esta derogatoria constituye un gran avance que permite continuar con la construcción del acceso a la jurisdicción, resaltando además la importancia de los principios que cobijan el derecho procesal.

#### **5.4. Tratamiento jurisprudencial de la responsabilidad en transporte aéreo.**

---

<sup>13</sup> Velásquez Posada, Obdulio. Responsabilidad Civil Extracontractual. Universidad de La Sabana. Editorial Temis S.A., Bogotá, Colombia 2011. Pg. 72, 73.

En consideración a los fallos que han proferido las Altas Cortes, se ha venido estimando el transporte aéreo como una actividad peligrosa, entendida -de acuerdo con la definición propuesta por TAMAYO JARAMILLO y que resulta ser de aceptación en nuestra doctrina y jurisprudencia- de la siguiente forma:

*“Peligrosa es toda actividad que, una vez desplegada, su estructura o comportamiento generan más probabilidades de daño de las que normalmente está en capacidad de soportar por sí solo un hombre común y corriente. Esta peligrosidad surge, porque los efectos de la actividad se vuelven incontrolables o imprevisibles debido a la multiplicación de energía y movimientos, a la incertidumbre de los efectos del fenómeno o a la capacidad de destrozo que tienen sus elementos”.*

La Corte Suprema de Justicia en el año 1999, en cuanto la responsabilidad del transporte aéreo se pronunció en el siguiente sentido:

*“Tomando como punto de partida los ejemplos que trae el artículo 2356, los cuales se explican para la época de expedición del Código, la jurisprudencia de la Corte y la doctrina particular, analógicamente y en consideración a casos concretos, ha venido calificando como actividades peligrosas, las labores que conllevan al empleo de máquinas o la generación, utilización, distribución o almacenamiento de energías. En ese orden, ha señalado como actividades peligrosas, entre otras, la conducción de vehículos automotores terrestres, la aviación, la construcción de un edificio, la utilización de elevadores de carga, la conducción de ganado frente a los peatones, fumigaciones aéreas, utilización de explosivos, los gases residuales de las fábricas, las chimeneas de instalaciones industriales, etc.”<sup>14</sup>*

La Corte, al referirse al tema de las actividades peligrosas, ha dicho lo siguiente:

*“Solamente cuando el antecedente de hecho complejo, constituido por concurrencia del daño, la actividad peligrosa y la relación de causa entre uno y otro de los elementos anteriores, se haya establecido plenamente, la existencia de la culpa se presume. (...). Naturalmente la presunción de la culpa tiene un carácter relativo; y por tanto puede ser desvirtuada, acreditando fuerza mayor o caso fortuito, hecho o culpa de la víctima del daño o de un extraño”<sup>15</sup>.*

En esta misma línea, se ha expresado la alta Corte al señalar que:

*“Sostuvo el citado sentenciador, en cuanto pueda ofrecer incidencia en la presente decisión y luego de situar el litigio en el campo de la responsabilidad civil **extracontractual derivada del ejercicio de una actividad peligrosa**, que los demandantes acreditaron el parentesco y el vínculo matrimonial que ellos esgrimieron con relación al señor Díaz Sánchez, así como el fallecimiento de este último cuando se movilizaba como pasajero en la*

---

<sup>14</sup> Corte Suprema de Justicia. Expediente No. 5012. M.P: José Fernando Ramírez Gómez Bogotá: C.S. de J., 1999.

<sup>15</sup> Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil, sentencia del 29 de Agosto de 1986.

*aeronave HK 1716 operada por Avianca, la que se accidentó, habiendo perecido todos sus ocupantes, en la forma registrada en la demanda”<sup>16</sup>.*

Por su parte, el Consejo de Estado, ha reiterado igualmente que la conducción de aeronaves es considerada a la luz de la responsabilidad como una actividad peligrosa, de esta manera lo dejó señalado, al manifestar lo siguiente:

*“La conducción de aeronaves, al igual que la manipulación de armas de fuego, el manejo de energía eléctrica o la utilización de vehículos automotores, es considerada una actividad peligrosa, de manera que, en los eventos en que se solicita la reparación de un daño, al demandante le basta acreditar que la actividad peligrosa fue lo que lo causó, y por su parte a la entidad demandada, para exonerarse de responsabilidad debe demostrar la existencia de una causal de fuerza mayor, hecho de la víctima o el hecho de un tercero. Lo anterior, siempre que las pruebas obrantes en el plenario no evidencien una falla en la prestación del servicio, pues bajo este supuesto, el juez tendrá que declararla.”<sup>17</sup>*

De acuerdo con lo anterior, la conducción de una aeronave resulta una actividad peligrosa, en tanto que de su actividad se derivan riesgos o peligros para los terceros, por lo tanto, si un accidente es producto del ejercicio de la actividad aérea, las indemnizaciones por los daños se pedirán a título de responsabilidad por actividades peligrosas, siendo entonces necesario probar el hecho, el daño y el nexo de causalidad.

Ahora bien, en relación con el régimen de imputación aplicable, actualmente se ha adoptado un régimen de responsabilidad objetiva, siendo necesario demostrarse la existencia del daño antijurídico y que el mismo se originó en el ejercicio de la actividad peligrosa, pudiendo exonerarse de responsabilidad el transportador únicamente al demostrar la existencia de una causa extraña, como la fuerza mayor o el hecho exclusivo de la víctima o de un tercero, lo que significa que resta mérito, o inclusive no tiene importancia alguna, probar que se obró con diligencia y cuidado. De esta manera lo ha expuesto el Consejo de Estado al estimar y señalar textualmente lo siguiente:

*“En los eventos en los que el daño es producido por el ejercicio de actividades peligrosas, el régimen aplicable es objetivo, porque el factor de imputación se deriva de la realización directa de una actividad que entraña peligro, de tal manera que en esos supuestos basta que la parte demandante acredite, primero, la existencia del daño antijurídico, y segundo, que el mismo se ha generado como consecuencia de dicha actividad. En ese orden, es menester señalar que la responsabilidad se estructura bajo el hecho cierto de que la actividad peligrosa hubiere sido ejercida por cuenta de la entidad demandada.*

*A su vez, a efectos de determinar la responsabilidad de los daños causados en esta clase de situaciones, es preciso identificar quién ejerce la guarda material sobre la actividad o la cosa peligrosa, puesto que tal circunstancia*

---

<sup>16</sup> Corte Suprema de Justicia, Expediente No. 6975 MP. Pedro Octavio Munar Cadena.

<sup>17</sup> Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 3 de diciembre de 2007 Rad. 20.008 C.P. Ruth Stella Correa Palacio. Sentencia del 3 de mayo de 2007. Rad 16.180 C.P. Ramiro Saavedra Becerra.

*establece las directrices del título de imputación bajo el que debe analizarse el supuesto*"<sup>18</sup>.

Se concluye entonces que la jurisprudencia ha optado por enmarcar la responsabilidad en aeronaves dentro del campo de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, y cuyo régimen aplicable es el objetivo, en atención a que el factor de imputación deviene de la realización directa de una actividad que genera un peligro.

#### **5.5. Función sancionatoria en casos de transporte aéreo de pasajeros.**

A nivel internacional, especialmente en países del *common law*, se ha dado aplicación al llamado daño punitivo, entendiendo por este aquella sanción mediante la cual se busca proteger al consumidor y al público en general por medio del castigo de la conducta antijurídica del agente dañador; generando así un efecto ejemplarizante y desincentivando de esa manera la realización de daños similares al ocurrido.<sup>19</sup>

En nuestro ordenamiento jurídico dicho tipo de daño no ha tenido aplicación alguna, pese a que su uso sería posible, según manifiestan algunos autores como Jesús Alberto Buitrago Duque. Sin embargo, se debe recordar que el principio de reparación integral lleva a que únicamente se indemnice el daño causado y el sufrido por la víctima, dejando por fuera de la órbita indemnizatoria cualquier tipo de sanción adicional que pudiese ser impuesta al agente dañador.

Luego, conforme con lo previamente expuesto, la llamada función sancionatoria o daño punitivo que se da en la responsabilidad civil extracontractual, únicamente se puede observar en el ámbito internacional, puesto que, como se mencionó anteriormente, en el ámbito nacional no hay lugar a que esta sea aplicada en el marco de procesos indemnizatorios.

#### **5.6. Obligación de indemnización por perjuicios ocasionados en la ejecución del contrato de transporte aéreo; excepciones y límites.**

Como se señaló en los acápites anteriores, del incumplimiento de las obligaciones del transportador existentes con ocasión de la celebración del contrato de transporte aéreo de pasajeros, o de su cumplimiento imperfecto, pueden surgir daños y perjuicios para la otra parte contratante, es decir, el pasajero. En este evento, se genera la responsabilidad civil que, como ya se mencionó, puede ser tanto contractual como extracontractual.

Así mismo, por ser esta obligación objetiva, cobra especial relevancia la acogida de la teoría del riesgo creado, de conformidad con la cual la obligación nace de los medios y procedimientos que el hombre utiliza para la explotación de actividades que por sí mismas

---

<sup>18</sup> Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 23 de junio de 2010. Rad. 19007 C.P. Enrique Gil Botero; Sentencia del 9 de junio de 2010. Rad.18719 C.P. Mauricio Fajardo.

<sup>19</sup> Cf. VELÁSQUEZ POSADA, Obdulio. Responsabilidad Civil Extracontractual. Editorial Temis: Bogotá. 2011. Pág. 149.

se consideran como peligrosas<sup>20</sup>, entre las cuales podemos destacar el transporte aéreo. Así, quien produce un daño con base en la explotación de una actividad de este tipo, está obligado a indemnizar los perjuicios sufridos por la víctima, conforme el precepto según el cual quien crea el riesgo y de él se aprovecha debe convertirse en garante de la indemnización de posibles daños, en razón de los riesgos por sí creados<sup>21</sup>.

Ahora bien, teniendo en cuenta que de la responsabilidad surgida por la causación de un daño se deriva la obligación de indemnizar por parte de quien lo causó, cabe recordar también que esta obligación es diferente si estamos frente a un contrato de transporte aéreo nacional o internacional.

Desde el ámbito nacional, los siguientes escenarios han sido contemplados por la doctrina, de acuerdo con los presupuestos legales y jurisprudenciales, respecto de aquellos casos en que la indemnización que se debe reconocer a la víctima resulta ser inferior al daño sufrido:

- a. Daños imprevisibles en materia contractual
- b. Daños en accidentes de trabajo y enfermedad profesional.
- c. Reducción de la indemnización por concurrencia de culpas.
- d. Cláusulas limitativas de la responsabilidad.
- e. Costas procesales.
- f. **Daños extracontractuales y contractuales en el transporte aéreo.**

En cuanto a este último presupuesto, siendo éste la materia de nuestro estudio se precisa que, en los daños contractuales, la responsabilidad del transportador surge por la inejecución o la ejecución tardía o defectuosa del contrato de transporte, mientras que en los extracontractuales, la responsabilidad se deriva del daño ocasionado por el transportador por un hecho acaecido que no hace parte del objeto del Contrato en sí, es decir, no se deriva de la infracción de un vínculo jurídico.

Ahora, en relación con el régimen aplicable para efectos de la obligación de indemnizar y sus excepciones y límites frente a contratos aéreos nacionales, hacemos referencia al artículo 1880 del código de comercio, que señala:

*“ARTÍCULO 1880. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR DAÑO EN CASO DE MUERTE O LESIÓN DEL PASAJERO. 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, a menos que pruebe hallarse en cualquiera de las causales de exoneración consagradas en los ordinales 1o. y 3o. del artículo 1003 y a*

---

<sup>20</sup> BARRERA BARRAZA, Ramiro, Derecho Aéreo Colombiano, Editorial Temis, 1979, Bogotá D.C. Colombia, Pág. 71.

<sup>21</sup> *Ibíd.*



*condición de que acredite, igualmente, que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.*

*Dichas operaciones comprenden desde que los pasajeros se dirigen a la aeronave abandonando el terminal, muelle o edificio del aeropuerto hasta que ellos acceden a sitios similares”*

Así, según lo establecido en el precitado artículo, el transportador podrá exonerarse de responsabilidad por los daños ocurridos únicamente en que se configure alguno de los siguientes supuestos:

- 1) Cuando los daños ocurran exclusivamente por la acción de terceras personas.
- 2) Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, siempre y cuando no medie culpa imputable al transportador.
- 3) Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero o por enfermedad del mismo que no haya sido agravada a consecuencia de hechos imputables al transportador.

Seguidamente, el artículo 1881 del código de comercio establece un límite a la indemnización por concepto de los daños causados por el transportador en el ámbito del transporte aéreo, así:

*“ARTÍCULO 1881. LIMITE EN LA INDEMNIZACIÓN EN CASO DE RESPONSABILIDAD DEL TRASPORTADOR AÉREO. La indemnización en caso de responsabilidad del transportador no excederá de veinticinco mil gramos de oro puro por pasajero”.*

Es importante tener en consideración que, en relación con los daños extracontractuales y contractuales en el transporte aéreo, el legislador dispuso límites de responsabilidad, como se expone a continuación:

- a. **Daños en la superficie:** Establece el artículo 1827 del Código de Comercio lo siguiente:

*“La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a ser indemnizada por el explotador de la aeronave con solo probar que tales daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma.*

*Sin embargo, no habrá lugar a indemnización si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o cuando se deban al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo si se observaron los reglamentos de tránsito aéreo”.*

Igualmente, dispone el artículo 1835 del Código de Comercio

*“La indemnización por daños a terceros en la superficie no excederá, por aeronave y accidente, de:*

*1) Treinta y tres mil trescientos treinta y tres gramos de oro puro, para las aeronaves cuyo peso no exceda de mil kilogramos;*

*2) Treinta y tres mil trescientos treinta y tres gramos de oro puro, más veintiséis gramos de oro puro con sesenta y seis centigramos, por kilogramo que pase de los mil, para aeronaves que pesen más de mil y no excedan de seis mil kilogramos;*

*3) Ciento sesenta y seis mil seiscientos treinta y tres gramos de oro, más dieciséis gramos con sesenta y seis centigramos de oro puro por kilogramo que pase de los seis mil kilogramos para aeronaves que no excedan de veinte mil kilogramos;*

*4) Trescientos noventa y nueve mil ochocientos setenta y tres gramos de oro puro, más diez gramos de oro puro por kilogramo que pase de los veinte mil kilogramos, para aeronaves que pesen más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilogramos, y*

*5) Seiscientos noventa y nueve mil ochocientos setenta y tres gramos de oro puro, más seis gramos con sesenta y seis centigramos por kilogramo que pase de los cincuenta mil kilogramos, para aeronaves que pesen más de cincuenta mil kilogramos.*

**La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de treinta y tres mil trescientos treinta y tres gramos de oro puro por persona fallecida o persona lesionada”.**

(Negrilla y subraya fuera de texto)

Como se observa, la norma en materia de transporte aéreo establece límites a la indemnización a que tiene derecho aquella persona que sufre un daño en la superficie. Finalmente, dispone la norma que, la indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de los gramos allí señalados ya sea por muerte o lesiones.

Ahora bien, **para los daños en caso de abordaje**, entendiendo por abordaje toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en vuelo o sobre la superficie, también se establece un límite a la responsabilidad, por lo que la norma enuncia textualmente lo siguiente:

*“ARTÍCULO 1843. La responsabilidad del explotador por abordaje de una aeronave no excederá, por lo que se refiere a daños causados a las personas, a las otras aeronaves o a los bienes a bordo, de los siguientes límites:*

1) *Por muerte, lesiones o retrasos causados a una persona a bordo; o a los objetos que se encuentran bajo la custodia de una persona a bordo, y por pérdida, daños o retrasos de cualesquiera otros bienes a bordo, que no pertenezcan al explotador, según los artículos 1881, 1886 y 1887;*

2) *Por pérdida o daños de la aeronave, su equipo y accesorios y demás bienes a bordo pertenecientes al explotador, el valor real al tiempo del abordaje, o el costo de su reparación o sustitución, tomando como límite el que sea menor, y*

3) *Por daños derivados de la no utilización de la aeronave, el 10% del valor de tal aeronave, determinado conforme al inciso anterior.*

*PARÁGRAFO. El explotador no podrá acogerse a los límites de responsabilidad en los casos contemplados en el artículo 1833”.*

Por consiguiente, como se observa, el legislador optó por establecer un nuevo límite a la responsabilidad extracontractual aplicable a los daños causados en casos de abordaje.

Ahora, en materia contractual, el legislador extiende tal limitación a los daños causados a los pasajeros o a sus bienes, siendo tal límite cuestionado por varios autores, como es el caso del doctrinante Obdulio Velásquez Posada, quien en su libro Responsabilidad Civil Extracontractual asevera no comprender *“por qué la aerolínea tenga un límite en la responsabilidad contractual en el caso de muerte del pasajero fallecido y esta no sea una reparación integral. Podría en gracia de discusión ser razonable que operara el límite para el daño de la mercancía del pasajero, pero en caso de lesiones y muerte de personas no vemos por qué se establece un límite, cuando en las otras actividades de transporte siempre hay una reparación integral en caso de muerte o lesión de pasajeros”*<sup>22</sup>. Este límite a la responsabilidad se encuentra dispuesto en el precitado artículo 1881 del código de comercio, que establece el monto máximo de la indemnización en caso de responsabilidad del transportador, la cual no excederá de veinticinco mil gramos de oro puro por pasajero.

Al respecto, valga aclarar que más adelante se analizará y determinará si los límites establecidos por la ley presuponen o no una vulneración al principio de reparación integral, lo cual se revisará mediante una comparación de los ámbitos nacional e internacional.

Ahora bien, en cuanto al ámbito internacional, haremos referencia al Convenio de Varsovia y al Protocolo de la Haya, aprobados por la ley 95 de 1965; así como también al Convenio de Montreal, aprobado por la ley 701 de 2001:

- a) El Convenio de Varsovia, en su artículo 17 establece que *“el transportador es responsable del daño causado, en caso de muerte, de herida o de toda otra lesión*

---

<sup>22</sup> Velásquez Posada, Obdulio. Responsabilidad Civil Extracontractual. Universidad de La Sabana. Editorial Temis S.A., Bogotá, Colombia 2011.

*corporal sufrida por un viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se produjo a bordo de la aeronave, o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque”.*

Sin embargo, en su artículo 22 establece un límite a las indemnizaciones por concepto de muerte o lesiones sufridas por el pasajero, el cual corresponde a la cantidad de ciento veinticinco mil francos, consistentes en 65 miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de franco.

Así mismo, también establece algunas excepciones a la obligación de indemnizar, como la contenida en el artículo 21, relativa a la culpa de la víctima, o la contenida en el artículo 20, referente a la exoneración de responsabilidad de transportador por haber tomado las medidas necesarias para evitar el daño.

- b) El Protocolo de la Haya mantiene las mismas disposiciones del Convenio de Varsovia en lo referente a la responsabilidad del transportador y a las causales de exoneración de responsabilidad. Sin embargo, en relación con el límite de responsabilidad, dobló su cuantía, al establecer un nuevo límite correspondiente a doscientos cincuenta mil francos, consistentes en 65 miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de franco.
- c) El Convenio de Montreal, en su artículo 17, continúa endilgando responsabilidad al transportador *“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”*

Así mismo, en sus artículos 20 y 21, mantiene como causales de exoneración de responsabilidad la culpa exclusiva del pasajero y la debida diligencia del transportador o sus agentes.

Adicionalmente, en cuanto al límite de indemnización del transportador, establece que en cuanto al daño que no exceda de 100.000 derechos especiales de giro por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad, mientras que si lo excede podrá exonerarse por las causales previamente señaladas.

Con lo anterior, podemos evidenciar que, si bien los regímenes aplicables en el ámbito nacional e internacional del transporte aéreo presentan similitud en sus disposiciones, también tienen algunas variaciones, especialmente en lo referente al límite de la indemnización que se origina como consecuencia de la responsabilidad civil surgida con ocasión de un daño causado por el transportador, distinción que dilucidaremos y explicaremos más adelante, exactamente en lo que concierne al daño causado a personas, de acuerdo con el artículo 1881 del Código de Comercio, por ser este el objeto de nuestro trabajo.

Por último, es importante resaltar que nuestro Código de Comercio hace una diferenciación entre los vuelos nacionales e internacionales, estableciendo que para los vuelos nacionales la indemnización no excederá de 25.000 gramos de oro puro por pasajero, mientras que para los vuelos internacionales, la indemnización no excederá el límite de 250.000 unidades monetarias, con valor individual de 65 miligramos de oro de 900 milésimas por pasajero; esto último, de conformidad con lo establecido en la ley 95 de 1965 .

#### **5.7. Aplicación de la Reparación Integral en la indemnización por perjuicios causados en el contrato de transporte aéreo.**

Dada la importancia que reviste el transporte aéreo en el mundo moderno y su carácter internacional, al cual ya se ha hecho referencia en el presente documento, se hace necesario determinar qué normas le son aplicables a aquellas situaciones en las que se causen lesiones a un pasajero y cuál resulta ser más beneficiosa para la persona afectada, las cuales son tanto del orden nacional como internacional.

En desarrollo de lo anterior, se ha dado una variación en los límites de indemnización, provocada en gran medida por situaciones tales como que países como Estados Unidos han criticado la Convención de La Haya, por considerar que el monto en ella establecido es irrisorio frente a la calidad de vida que tiene un nacional o que las consecuencias adversas derivadas de un siniestro son mucho mayores. Esta situación llevó a que se adoptara una unidad de valor distinta al gramo oro, llegando a lo que actualmente se conoce como Derechos Especiales de Giro (DEG), valor que se tiene como más estable por ser calculado con base en las monedas que se consideran más fuertes en el mercado<sup>23</sup>. Igualmente, se debe tener en cuenta que, conforme con lo señalado por el Fondo Monetario Internacional (FMI), el DEG no es una moneda, sino la representación de un activo potencial frente a monedas de libre uso de los países que son miembros de dicho organismo internacional.<sup>24</sup>

Teniendo en cuenta lo referenciado, se procederá a parametrizar y analizar los valores máximos de indemnización dados tanto por la normatividad nacional como por los tratados suscritos por Colombia sobre la materia, para de esa manera determinar si con la limitación a la Indemnización del daño derivado del transporte aéreo colombiano de pasajeros, contenida en el artículo 1881 del código de comercio colombiano, se da o no una afectación negativa al principio de reparación integral.

Para el caso de la indemnización derivada de los daños causados en el transporte de personas se establecen los siguientes límites:

---

<sup>23</sup> Cf. Ob. Cit. Vásquez Rocha Ernesto. Estudios de Derecho Aeronáutico. Pág.335-336.

<sup>24</sup> Cf. Fondo Monetario Internacional. Derechos Especiales de Giro (DEG). En: <http://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>

	<b>Código de Comercio<sup>25</sup></b>	<b>Convención de la Haya<sup>26</sup></b>	<b>Convención de Varsovia<sup>27</sup></b>	<b>Convención de Montreal<sup>28</sup></b>
<b>Valor dado por la norma.</b>	25.000 gramos oro.	250.000 francos.	125.000 francos.	100.000 DEG.
	1 gramo oro equivale a \$ 119.863,51 pesos. <sup>29</sup>	Equivale a \$ 261.117,50 dólares.	Equivale a \$130.558,75 dólares.	Equivale a \$ 145.758 dólares.
<b>Valor en COP.</b>	\$ 2.996.575.000	\$ 726.027.984,99	\$ 363.012.602,26	\$ 405.275.746,26

Nota: Los valores de esta tabla, salvo el valor del gramo oro, fueron calculados a 29 de marzo de 2018.

De los valores mostrados en la tabla anterior, se puede inferir que, una vez hecha la conversión de dichos valores a moneda legal colombiana, se evidencia que en ninguno de los casos, tanto del ámbito nacional como del internacional, la limitación de la responsabilidad por muerte o daño causado a un pasajero es exigua. Inclusive, se podría llegar a pensar que la norma cubriría satisfactoriamente a la persona en el caso de un siniestro, puesto que los límites establecidos reflejan altos valores monetarios.

Adicional a lo expuesto frente a los topes máximos que se establecen en las convenciones, podemos decir que, si bien se podría pensar que el límite que establece el Código de Comercio para el caso de daños causados en el desarrollo del transporte aéreo a nivel nacional es inferior al que se establece a nivel internacional, la realidad es que, tal como se muestra en el cuadro precedente, la norma nacional cubre con una amplitud superior a la que dan las normas internacionales los perjuicios derivados de un siniestro aéreo.

Con base en los límites calculados con anterioridad, procederemos a determinar si éstos son suficientes para cubrir las necesidades de un colombiano promedio, para lo cual tendremos en cuenta el promedio salarial de un nacional y su esperanza de vida, datos que son obtenidos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE.

<sup>25</sup> Código de Comercio, artículo 1881.

<sup>26</sup> Protocolo de la Haya, de 28 de septiembre de 1955. Modifica el Convenio de Varsovia. Artículo 11. En: [http://servicios.educarm.es/templates/portal/ficheros/websDinamicas/30/protocolahaya1952modificavarsovia\\_aereo.pdf](http://servicios.educarm.es/templates/portal/ficheros/websDinamicas/30/protocolahaya1952modificavarsovia_aereo.pdf)

<sup>27</sup> Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929. Artículo 22. En: <http://tramites.gob.sv/media/Convenio%20de%20Varsovia.pdf>

<sup>28</sup> Convenio sobre la responsabilidad civil del transportista aéreo. Artículo 21. En: [https://www.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica\\_civil/normas/documentos/legales2/resp\\_civil.pdf](https://www.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/normas/documentos/legales2/resp_civil.pdf)

<sup>29</sup> Valor del gramo oro al día 28 de marzo de 2018. En: <http://www.banrep.gov.co/es/precios-oro-plata-platino>

Inicialmente, para el desarrollo del cálculo mencionado, debe tenerse en cuenta el boletín “Saber para decidir”<sup>30</sup> elaborado por el Sistema Nacional de Información de Demanda Laboral, SINIDEL. Según dicho estudio, en el año 2016 un colombiano promedio que haya adelantado estudios universitarios debería recibir un salario promedio de \$2'224.564 y de \$4'114.203 en el caso de haber culminado un posgrado; lo que implica que anualmente debería recibir aproximadamente \$26'694.768 o \$49'370.436, dependiendo de su nivel educativo.

Conociendo el valor del salario anual, se debe analizar si el límite máximo de indemnización es suficiente para cubrir los perjuicios ocasionados por lesiones o muerte en relación con la expectativa de vida de una persona que sufre un accidente aéreo, teniendo en cuenta que conforme con la “Proyección de Población 2005-2020”<sup>31</sup> elaborada por el DANE, la esperanza de vida de hombres y mujeres en el periodo 2015-2020 es de 73,8 años y 79,39 años respectivamente. En consecuencia, se asumirá que un nacional de 26 años sufre un accidente aéreo, el cual le ocasiona lesiones de carácter permanente.

Con la información anteriormente mencionada, puede establecerse que un hombre de 26 años que sufre un accidente aéreo y tiene una esperanza de vida de 47,8 años desde el momento de la ocurrencia de dicho accidente, debería devengar durante ese periodo de tiempo aproximadamente \$1'276.009.910,4 si su nivel de educación fuera únicamente profesional, y \$2'359.906.840,8 si hubiese cursado estudios de posgrado.

Ahora bien, si quien sufriera el perjuicio fuese una mujer con esa misma edad, su esperanza de vida desde el momento de la ocurrencia de accidente sería de 53,39 años, periodo durante el cual debería recibir \$1'425.233.663,52 si fuese profesional y \$2'635.887.578,04 si hubiese cursado un curso de posgrado.

Cabe aclarar que los valores mencionados con anterioridad no incluyen las deducciones derivadas de los gastos médicos en los que puede incurrir en el transcurso de su vida una persona a causa de las lesiones que le fueron provocadas, así como tampoco el cálculo del daño moral sufrido, ni el aumento salarial que podría percibir una persona durante su vida profesional; los cuales implicarían una reducción de los montos mencionados.

En este orden de ideas, como se puede observar de los cálculos netos realizados en el ejercicio anterior, los valores de los salarios anuales devengados de un nacional colombiano promedio, multiplicados por la expectativa de vida de tal nacional tras el accidente, no superan el límite establecido por la legislación nacional, el cual fue mencionado en el cuadro realizado en este apartado, correspondiente a \$2'996.575.000.

Sin embargo, cabe aclarar que, si bien en principio el tope establecido en la norma no vulneraría el principio de reparación integral, los gastos que deriven del evento dañoso y

---

<sup>30</sup>Sistema Nacional de Información de Demanda Laboral, SINIDEL. Saber para decidir 2016 – II. En: <http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/sinidel/boletin-sinidel-2016-02.pdf>

<sup>31</sup> Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. Proyecciones de población 2005-2020 Colombia. Tablas abreviadas de mortalidad nacionales y departamentales 1985 -2020. En: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06\\_20/8Tablasvida1985\\_2020.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/8Tablasvida1985_2020.pdf)

que superen dicho monto harían que se constituyera una violación al mencionado principio, puesto que los daños no alcanzarían a ser cubiertos en su totalidad, lo que afectaría negativamente a la víctima, al generarle un empobrecimiento y no dejarla en las condiciones en las que se encontraría de no haberse causado el hecho dañoso. Por ejemplo, tal principio se vería vulnerado en el evento en que este mismo tipo de daño sea sufrido por una persona cuyos ingresos devengados superen ampliamente los indicados en el ejemplo previamente proporcionado.

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que el principio de reparación integral no se vería vulnerado en el evento en que quien sufriera el mismo tipo de daño fuera una persona que devengara un salario mínimo o incluso no devengara un salario; o que sufriera lesiones de carácter transitorio; o, inclusive, que falleciera en el accidente aéreo.

En este sentido, deben tenerse en cuenta múltiples factores que podrían incidir en que el principio de reparación integral se viera o no vulnerado por el límite interpuesto por la norma, tales como los ya mencionados, referentes a los ingresos o al patrimonio de la víctima; la edad de la víctima al momento de la ocurrencia del accidente aéreo; el tipo de daño causado a la víctima; etc.

Por consiguiente, es preciso aclarar que el presente análisis fue realizado tomando como parámetros elementos promedio, tales como el salario devengado por un nacional colombiano en el supuesto de contar con estudios profesionales o de posgrado; la edad a la cual un nacional colombiano ya puede contar con esta clase de estudios (edad misma que tomamos como momento de ocurrencia del accidente); y la esperanza de vida del nacional colombiano; permitiéndonos aclarar también que las variables que no cumplan con parámetros promedio deben ser estudiadas en cada caso concreto.

Así pues, luego de lo analizado, se puede afirmar que la existencia de topes máximos para la indemnización de perjuicios causados en el marco del transporte aéreo no implican, *per se*, un desconocimiento y mucho menos una vulneración al principio de reparación integral, sino que pueden constituir estándares que facultan que se pueda dar una aplicación efectiva de dicho principio, siempre que el daño sufrido no supere dicho monto, puesto que en dado caso sí se configuraría una violación al principio estudiado en este documento.

## **6. CONCLUSIÓN**

La responsabilidad civil se entiende como el conjunto de normas que estudian la forma en la cual debe reaccionar el ordenamiento jurídico ante la afectación causada por un agente dañador. Esta se configura por vía contractual o extracontractual, y el hecho de que una situación sea examinada bajo los preceptos de una u otra conlleva diferentes implicaciones y efectos.

Como consecuencia de la responsabilidad civil, surge la obligación de reparar el daño causado por el agente dañador y ésta se fundamenta en el principio de la reparación integral, que comprende la obligación de dejar a la víctima en el estado de indemnidad en el que se encontraría de no haber ocurrido el hecho dañoso, por cuanto no solo busca



que se repare el daño efectivamente causado, sino también los cambios desfavorables que pueden ocurrir con el transcurso del tiempo por la ocurrencia de dicho daño causado.

Por su parte, del contrato de transporte y, más específicamente del transporte aéreo de personas, emanan diversas obligaciones recíprocas para las partes contratantes, entre las cuales se encuentra la obligación del transportador de indemnizar perjuicios surgidos con ocasión de un daño imputable al mismo, revistiendo especial importancia la determinación del régimen aplicable a cada tipo de contrato para efectos de la responsabilidad del transportador, al haber algunas diferencias entre el contrato de transporte aéreo de carácter nacional y el contrato de transporte aéreo internacional.

El límite de la indemnización derivada del daño ocasionado por el transportador aéreo de pasajeros presenta variaciones en algunos instrumentos internacionales, tales como el Convenio de Varsovia, el Protocolo de la Haya y el Convenio de Montreal, en relación con la legislación interna colombiana.

Tales límites a la obligación de indemnizar no implican, *per se*, una vulneración al principio de reparación integral, pues, si bien de la lectura de las normas se podría especular que los montos de indemnización son mínimos en relación con las consecuencias de un hecho dañoso, dichos toques podrían cubrir plenamente las secuelas derivadas de un hecho dañoso, razón por la cual, más que implicar un desconocimiento al principio de reparación integral, pueden permitir que el mismo se desarrolle, facultando su aplicación efectiva.

Sin embargo, es preciso aclarar que es necesario efectuar un análisis completo y profundo para cada caso en concreto en donde se hayan derivado perjuicios por la ocurrencia de un accidente aéreo, pues dependiendo de la gravedad del daño sufrido, así como de las características de la víctima, tales como su edad y nivel de vida económico, entre otras cosas; el principio de reparación integral puede verse vulnerado, por cuanto el límite a la indemnización establecida en la norma puede ser insuficiente para reparar efectivamente los perjuicios causados.

## **7. BIBLIOGRAFÍA**

- BARRERA BARRAZA, Ramiro – Derecho Aéreo Colombiano.
- Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 23 de junio de 2010. Rad. 19007 C.P. Enrique Gil Botero; Sentencia del 9 de junio de 2010. Rad.18719 C.P. Mauricio Fajardo.
- Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 3 de diciembre de 2007 Rad. 20.008 C.P. Ruth Stella Correa Palacio. Sentencia del 3 de mayo de 2007. Rad 16.180 C.P. Ramiro Saavedra Becerra.
- Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929. En: <http://tramites.gob.sv/media/Convenio%20de%20Varsovia.pdf>

- Convenio sobre la responsabilidad civil del transportista aéreo. En: [https://www.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica\\_civil/normas/documentos/legales2/res\\_p\\_civil.pdf](https://www.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/normas/documentos/legales2/res_p_civil.pdf)
- Corte Suprema de Justicia. Expediente No. 5012. M.P: José Fernando Ramírez Gómez Bogotá: C.S. de J., 1999.
- Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia del 29 de Agosto de 1986.
- Derecho Privado Europeo – Miquel Martín Casals, Jordi Ribot Igualada.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. Proyecciones de población 2005 - 2020 Colombia. Tablas abreviadas de mortalidad nacionales y departamentales 1985 - 2020. En: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06\\_20/8Tablasvida1985\\_2020.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/8Tablasvida1985_2020.pdf)
- DWORKIN, Ronald. Los derechos en serio. Grupo Planeta, Pág. 72. En: [https://books.google.com.co/books?id=v8djMxZih\\_8C&pg=PA72&dq=porque+es+una+exigencia+de+la+justicia,+la+equidad+o+alguna+otra+dimensi%C3%B3n+de+la+moralidad&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiH\\_5mOva\\_YAhVD3yYKHTmgDb0Q6AEIJDA#v=onepage&q=porque%20es%20una%20exigencia%20de%20la%20justicia%2C%20la%20equidad%20o%20alguna%20otra%20dimensi%C3%B3n%20de%20la%20moralidad&f=false](https://books.google.com.co/books?id=v8djMxZih_8C&pg=PA72&dq=porque+es+una+exigencia+de+la+justicia,+la+equidad+o+alguna+otra+dimensi%C3%B3n+de+la+moralidad&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiH_5mOva_YAhVD3yYKHTmgDb0Q6AEIJDA#v=onepage&q=porque%20es%20una%20exigencia%20de%20la%20justicia%2C%20la%20equidad%20o%20alguna%20otra%20dimensi%C3%B3n%20de%20la%20moralidad&f=false)
- El principio de reparación integral del daño en el derecho colombiano. Tendencias de la responsabilidad civil en el siglo XXI. Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana. 2009.
- El principio de reparación integral del daño en el derecho contemporáneo - A Solarte Rodríguez. 2011.
- FERRER TAPIA, Belén. El contrato de transporte aéreo de pasajeros; sujetos, estatuto y responsabilidad. Editorial Dykinson: Madrid. 2013
- Fondo Monetario Internacional. Derechos Especiales de Giro (DEG). En: <http://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>
- La limitación cuantitativa de la responsabilidad civil – Atilio Aníbal Alterini.
- NAVAS HERRERA, María Fernanda – La Responsabilidad Civil del Transportador Aéreo: Un análisis paralelo del régimen legal internacional con la ley colombiana, 122 Universitas, 603-636 (2011).

- OTAOLA, María Agustina. “La reparación plena e integral y el daño moral: ¿una utopía?”. Revista de la faculta de derecho. Universidad Nacional de Córdoba. Argentina, Vol. 3, nº 2, 2012. Pág. 100
- Principios de Derecho Europeo de la Responsabilidad Civil. Capítulo 10: La indemnización. En: <http://civil.udg.edu/php/biblioteca/items/298/PETLSpanish.pdf>
- Protocolo de la Haya, de 28 de septiembre de 1955. Modifica el Convenio de Varsovia. En: [http://servicios.educarm.es/templates/portal/ficheros/websDinamicas/30/protocolahaya1952modificavarsovia\\_aereo.pdf](http://servicios.educarm.es/templates/portal/ficheros/websDinamicas/30/protocolahaya1952modificavarsovia_aereo.pdf)
- Proyecto de Ley 120 de 2017 del Senado.
- Reparación Integral y responsabilidad civil: el concepto de reparación integral y su vigencia en los daños extra patrimoniales a la persona como garantía de los derechos de las víctimas - Diego Alejandro Sandoval Garrido.
- Sistema Nacional de Información de Demanda Laboral, SINIDEL. Saber para decidir 2016 – II. En: <http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/sinidel/boletin-sinidel-2016-02.pdf>
- VÁSQUEZ ROCHA, Ernesto. Estudios de Derecho Aeronáutico. Universidad Externado de Colombia. Bogotá: 2008.
- VELÁSQUEZ POSADA, Obdulio. Responsabilidad Civil Extracontractual. Editorial Temis: Bogotá. 2011.