



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

ENSAYO

DIANA CAROLINA BEJARANO NÉCTAR

CÓDIGO: 2000218

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA
ENSAYO – OPCIÓN DE GRADO
SEMINARIO DE GRADO
BOGOTÁ, OCTUBRE
2014



ENSAYO

“ANÁLISIS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTADOR EN
ACCIDENTES AÉREOS”

*Trabajo realizado como opción de grado para optar al título de
Especialista en Administración Aeronáutica*

Línea de Investigación: *Estudios Contemporáneos en gestión y organizaciones*

DIANA CAROLINA BEJARANO NÉCTAR

CÓDIGO: 2000218

Docente

Dra. MARÍA LUISA CELY VARGAS

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA
ENSAYO – OPCIÓN DE GRADO
SEMINARIO DE GRADO
BOGOTÁ, OCTUBRE
2014

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	4
1. INTRODUCCIÓN	5
1.1. Planteamiento del problema.....	5
1.2. Identificación del problema	6
1.2.1. Causas.	6
1.2.2. Consecuencias.....	6
1.3. Formulación de la pregunta	7
1.4. Objetivos	7
1.4.1. General.....	7
1.4.2. Específicos.....	7
1.5. Sistematización	7
1.6. Justificación	8
2. DESARROLLO	10
2.1. Marco teórico	10
2.1.1. Marco conceptual.....	11
2.1.2. Marco normativo.....	22
2.2. Metodología	22
3. CONCLUSIONES	24
BIBLIOGRAFÍA.....	25

RESUMEN

El presente trabajo se elaboró con el fin de analizar en qué consiste la responsabilidad civil del transportista en caso de existir un accidente aéreo, bajo que normatividad se regula dicha situación, en relación a que si bien es cierto existe una legislación para este caso en particular, en ocasiones no es clara los derechos a que tienen las víctimas por los daños causados en la prestación de este servicio aéreo.

Se realizó un estudio explicativo y el método de investigación fue analítico, con el fin de establecer las causas y consecuencias de los accidentes aéreos, los cuales en caso de producirse determinar quién debe responder por los daños causados.

Palabras claves

Transporte aéreo/ accidentes aéreos/ responsabilidad civil/ exoneración.

ABSTRACT

This work was developed in order to analyze what is the liability of the carrier in the event of a crash, under what regulations the situation is regulated in relation to whether it is true there is a law for this particular case sometimes it is not clear that they have the rights to victims for damage in providing this air service.

A descriptive study was conducted and the research method was analytical, in order to establish the causes and consequences of air accidents, which if it occurs determine who is liable for damages

Key Words

Air transport / air accident / liability / waiver

1. INTRODUCCIÓN

La aviación comercial es una actividad prestada por compañías aéreas, las cuales se encargan de brindar un servicio relacionado con el transporte bien sea de personas o de cosas de un lugar a otro.

Sus inicios se remota aproximadamente desde el año 1910, cuando se realizaban vuelos de correo durante la primera guerra mundial. Sin embargo, no es sino hasta “el 5 de febrero de 1919, la línea Deutsche Luftreederei iniciaba sus vuelos de transporte entre Berlín y Weimar, vía Leipzig, inaugurando a la vez el primer transporte aéreo civil regular en la historia de la aviación. El vuelo demoraba dos horas y 18 minutos y se hacía en aviones AEG, de cinco plazas, cuando la lista de pasajeros era muy nutrida, o en biplazas D.F.W.”¹

1.1. Planteamiento del problema

El auge en el transporte aéreo ha sido de una inmensa magnitud en razón a que cada vez se hace más indispensable para las personas transportarse de un lugar a otro en la menor cantidad de tiempo posible, por ende, a lo largo de la historia esta industria siempre busca por medio de alcances tecnológicos satisfacer las necesidades de sus usuarios, fabricando así máquinas que puedan realizar vuelos de grandes distancias, con velocidades cada vez mayores y con la capacidad de transportar mayor cantidad de pasajeros.

Sin embargo, a pesar del sin número de avances tecnológicos en la infraestructura y diseños de los aviones como en la aeronavegación, la aviación es una actividad peligrosa, pues en ocasiones influyen ciertos factores que lamentablemente terminan en accidentes.

¹ <http://www.librosmaravillosos.com/lahistoriadelaaviacion/capitulo04.html>

Por ende, el transporte aéreo es la modalidad más regulada en el mundo tras el Convenio de Chicago en 1944 en donde se establecieron las bases de las regulaciones del transporte aéreo, para que así se convierta el transporte aéreo en el más seguro de todos los tipos de transporte.

1.2. Identificación del problema

¿Cómo debe responder el transportador de pasajeros si ocurre un accidente aéreo?

1.2.1. Causas.

- Mala conciencia situacional
- Ausencia de CRM
- Planeamiento inadecuado
- Fallas al corregir problemas
- Inadecuado entrenamiento
- Errores practicas o condiciones deficientes, ya sea en el individuo, medio, infraestructura o aeronave

1.2.2. Consecuencias.

- Destrucción o daños de la aeronave.
- Muerte, lesiones o daños sufridos por los pasajeros.
- Muerte, lesiones o daños sufridos por terceros en la superficie.
- Muerte, lesiones o daños sufridos por el personal navegante.
- Muerte, lesiones o daños sufridos provenientes del abordaje.
- Daños sufridos por equipajes y mercancías transportadas.

- Indemnizaciones provenientes de responsabilidad civil.

1.3. Formulación de la pregunta

¿Cómo se determina la responsabilidad civil en accidentes aéreos?

1.4. Objetivos

1.4.1. General.

- Determinar en qué casos hay responsabilidad civil en los accidentes aéreos y que factores influyen para que exista una exoneración de la misma.

1.4.2. Específicos.

- Analizar los aspectos que influyen en la ocurrencia de accidentes aéreos.
- Establecer quién y en qué medida se debe responder en los accidentes aéreos que se presenten.
- Esclarecer en qué casos a pesar de que la ocurrencia de un accidente aéreo, existe una exoneración de responsabilidad civil.

1.5. Sistematización

- ¿Cuáles son los aspectos que influyen en la ocurrencia de accidentes aéreos?
- ¿Quién y en qué medida se debe responder en los accidentes aéreos que se presentan?
- ¿En qué casos existe exoneración de la responsabilidad civil?

1.6. Justificación

La actividad aérea en sí misma es considerada una actividad de riesgo en relación a un sin número de factores que intervienen en la realización de la misma, pues ella se desprende de una cadena de procesos que dependen unos de otros, donde la mala o inadecuada ejecución de uno de ellos desencadenaría en un efecto domino que terminaría en muchas ocasiones a resultados fatales.

Ahora bien, desde los inicios de la aviación se ha observado que si bien es cierto hay avances en la tecnología que ayudan a que el riesgo de accidentes o incidentes aéreos sea menor, lo cierto es que es un riesgo que está latente. Un ejemplo claro de ello es el ocurrido en el vuelo 123 de Japan Airlens en 1985, el cual a la fecha es uno de los accidentes aéreos con mayor número de víctimas mortales, pues tal hecho causo la muerte de 520 personas que iban a bordo del Boieng 747. Es evidente que en este caso como en muchos de los accidentes ocurridos en la aviación, en ningún momento existía la intención de causar daños a las personas involucradas en la prestación de la actividad aérea

Por ende, es importante determinar los factores que influyen en los accidentes o incidentes aéreos para así poder establecer quién y en qué medida se debe responder por los daños causados a terceros en la ocurrencia de los mismos, es decir, establecer la responsabilidad de aquella persona sujetos que tienen a su cargo la prestación de transportar a una persona de un lugar a otro y así mismo las consecuencias tras ocurrir un daño o perjuicio a las personas o cosas transportadas.

La elaboración de este ensayo es fundamentada en la documentación y reglamentación tanto Nacional como Internacional, en la cual se determina como se debe proceder y bajo qué circunstancias determinar la responsabilidad del transportista. Así mismo, este ensayo

se realiza con el fin de analizar una situación que si bien es cierto está regulada en muchas ocasiones es incierta en virtud a los factores que influyen en la ocurrencia del mismo.

2. DESARROLLO

La actividad aérea es aquella que en los últimos años ha tenido un auge tanto económico como social, en virtud a que cada día se hace más indispensable el uso del transporte aéreo ya que “por ella se conectan personas, países y culturas. Provee acceso a los mercados globales y genera comercio y turismo. Forja lazos entre países desarrollados y naciones en desarrollo”.²

2.1. Marco teórico

Esta prestación de servicios aéreos se hace por medio de aerolíneas quienes brindan a los usuarios un sin número de beneficios, tales como el transporte bien sea de personas o cosas, de un lugar a otro en la menor cantidad de tiempo posible. Para ello la aerolínea celebra un contrato de transporte con el usuario con quien se obliga a la prestación de determinada actividad.

El contrato de transporte aéreo es aquel que utilizan las aerolíneas para la prestación de servicios con sus clientes, esta clase de contrato es de tipo mercantil, donde de acuerdo con lo establecido en el artículo 864 del Código de Comercio se puede inferir que un contrato aéreo es aquel en el que “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 estas al destinatario”.³

Ahora bien, “en este tipo de contratos, las condiciones del transporte están establecidas por las empresas transportadoras, de manera que aquel que esté interesado en celebrar el contrato debe adherirse a las cláusulas inmodificables y no discutibles del contrato que se

² http://www.elmundo.com/portal/resultados/detalles/?idx=109612#.VDG-fl_vkU. Recuperado 5 de Octubre de 2014

³ Leal Pérez, Hildebrando. Código de Comercio anotado 22 ed. Bogotá: Leyer Pág. 21

ofrece.⁴ Es decir, que en esta clase de contratos es de libre albedrío por parte del pasajero si se obliga o no a las condiciones establecidas por el transportador, tales como el precio, límites en el equipaje, hora de llegada, entre otros.

Los contratos de transporte aéreo se pueden clasificar en dos categorías en Nacionales o Internacionales. Los primeros son aquellos que se prestan dentro de un mismo territorio, es decir, aquellos en los que el transportador presta su servicio y el punto de salida y llegada se encuentran en un mismo Estado. Por el contrario, el transporte Internacional es aquel en que su punto de salida y llegada se encuentran en diferentes Estados.

La importancia en la distinción de esta clase de contratos de transporte aéreo, radica en la responsabilidad que acarrea cada uno de ellos, pues ambos tienen una reglamentación diferente, en caso de la ocurrencia de un accidente aéreo.

2.1.1. Marco conceptual.

Sin embargo, antes de empezar a realizar una clara distinción en la responsabilidad de cada uno, es necesario saber que es un accidente aéreo y que factores intervienen en la ocurrencia del mismo.

- **ACCIDENTE AÉREO⁵:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave esta lista para

⁴⁴ Echeverry Giraldo, Irene. Responsabilidad civil por accidentes e incidentes aéreos.

⁵ RAC 8

desplazarse con el propósito de realizar el vuelo y el momento en que se detiene al finalizar el vuelo y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

(a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- Hallarse en la aeronave, o
- Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- Por exposición directa al chorro de un reactor.

Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

(b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- Que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

(c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

En este punto es necesario hacer una diferenciación entre accidente aéreo e incidente, donde la gran diferencia entre ambos es que en los accidentes como ya lo vimos las consecuencias son graves, en cambio, el incidente lo podemos definir así:

- INCIDENTE AÉREO:⁶ Todo suceso atribuible a procedimientos ATS defectuosos, incumplimiento de procedimiento aplicables o a la falla de alguna instalación en tierra que constituya un riesgo para las aeronaves.
- INCIDENTE GRAVE:⁷ Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

CLASIFICACIÓN DE LOS ACCIDENTES AÉREOS

- VUELO CONTROLADO HACIA EL TERRENO: Se presenta cuando una aeronave colisión contra el terreno sin pérdida del control, es decir, ocurre cuando a pesar de que el piloto vuela con todo bajo control, pero de forma inadvertida contra el terreno u obstáculo, esta puede suceder “debido a la pérdida de la conciencia situacional debido a una mala interpretación de las cartas de navegación o de las autorizaciones del control de tráfico aéreo”⁸.
- INCURSIÓN EN LA PISTA: Para la OACI es "Todo suceso en un aeródromo que suponga la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área

⁶ RAC 8

⁷ RAC 8

⁸ Echeverry Giraldo, Irene. Responsabilidad civil por accidentes e incidentes aéreos.

protegida de una superficie designada para el aterrizaje y despegue de aeronaves”. Ahora bien, en estos casos es importante determinar la gravedad de la incursión en virtud a que esta permite hacer una medición del riesgo y así determinar las medidas necesarias para evitar la recurrencia del mismo.

Para ello la OACI, hace una clasificación de las incursiones de pista así:⁹

- ✓ Categoría A: Incidente grave donde estuvo a punto de producirse una colisión.
- ✓ Categoría B: Incidente en el que se produce una separación y existe la probabilidad de que se presente una colisión, el cual puede originar una respuesta correctiva/evasiva, donde el tiempo es crítico para evitar una colisión.
- ✓ Categoría C: Incidente que se caracteriza por la gran disponibilidad de tiempo y distancia para evitar una colisión.
- ✓ Categoría D: Se cumple con la incursión en pista, pero la presencia de vehículos, personas o aeronaves no son una amenaza.
- ✓ Categoría E: información insuficiente o contradictoria que no pueda evaluar la gravedad.

FACTORES GENERADORES DE ACCIDENTES

- **FACTOR HUMANO:** Uno de los factores que más influyen en la ocurrencia de accidentes aéreos es el hombre, sin embargo, este no debe ser entendido solo por el piloto sino en todo el personal que participa en la realización de la actividad aérea.

⁹ Documento 9870 OACI

Ahora bien, se puede establecer que esta responsabilidad recae sobre este factor en cuatro factores¹⁰:

- Juicio errado y mala toma de decisiones: responden necesariamente a la falta de percepción de la situación real que lo rodea y la incapacidad para distinguir entre una solución correcta y otra incorrecta.
- Mala conciencia situacional: la conciencia situacional es la percepción exacta de factores y condiciones que afectan a la tripulación y al avión en un período de tiempo determinado. Es saber dónde se está, hacia dónde se dirige y cómo se dirige. A partir de ella el piloto puede decidir cómo manejar esos factores externos y tomar el curso de acción más indicado.
- Ausencia de CRM (*Crew Resource Management* —Manejo de Recursos de Tripulación—). Hay quienes dicen que el CRM ha sido el mejor invento en la aviación y tienen razón. El CRM evita accidentes e incidentes mejorando el rendimiento de la tripulación en la cabina por medio de una coordinación entre ambos tripulantes. Esta herramienta hace especial énfasis en la comunicación, el trabajo en equipo, el manejo de las cargas de trabajo, la conciencia situacional y el liderazgo. Combina estas importantes actitudes con las aptitudes ideales con las que debe contar un piloto: habilidad para el vuelo y conocimiento aeronáutico. Con una cabina sin CRM, desorganizada, donde las labores no son repartidas entre ambos pilotos, donde hay ausencia de comunicación, renuencia a trabajar en equipo, e individualismo, por más conocimientos técnicos que se tengan, no se podrá conducir una aeronave de

¹⁰ Echeverry Giraldo, Irene. Responsabilidad civil por accidentes e incidentes aéreos.

manera segura de un lugar a otro. Hoy en día el CRM es aplicado en todas las esferas de la industria aeronáutica, no solo en la cabina sino también en despachadores, personal de mantenimiento y controladores aéreos.

- Desorientación espacial. Volar no es una actividad para la cual haya sido diseñado el ser humano. De hecho, cuando un hombre vuela, algunos sentidos pueden llegar a confundirse, como el conflicto que se presenta entre la visión central y la visión periférica. La desorientación espacial es la percepción incorrecta que tiene una persona de su actitud, posición o movimiento con respecto al terreno, lo que origina una percepción errada de lo que sucede. Tener una percepción errónea de alguno de esos elementos, o peor aun, de todos, puede conducir a un accidente, si el piloto no detecta su desorientación a tiempo y realiza acciones correctivas. La desorientación espacial puede ser de tres tipos:

- ✓ El piloto no percibe o detecta la desorientación espacial.
- ✓ El piloto reconoce que algo está mal pero no sabe que ese problema se debe a su desorientación.
- ✓ El piloto sabe que algo está mal pero no es capaz de corregirlo debido a respuestas físicas del cuerpo, como sensación de mareo, o emocionales, como temor, ante su desorientación.

- EL MEDIO: Es aquel que influye en relación bien sea a las condiciones meteorológicas, es decir, a condiciones naturales del medio, o a condiciones artificiales creadas por el hombre como puede ser edificaciones aledañas al desarrollo de la operación aérea. A pesar del gran avance tecnológico que existe

para la navegación aérea, las condiciones meteorológicas afectan en gran magnitud el desarrollo de la misma, en virtud a los cambios imprevistos en el clima.

- **LA AERONAVE:** Por aeronave se entiende que es el avión, es decir, aquel medio o máquina que sirve para el desarrollo de la actividad aérea. El cual siempre debe estar en óptimas condiciones de aeronavegabilidad, lo cual se hace por medio de sus procesos de mantenimiento que permiten verificar constantemente el estado de todos los componentes de la misma.

Con base a lo anterior y una vez establecido que es un accidente y las causas del mismo, es necesario definir que es responsabilidad y cuáles son los elementos para que exista.

- **RESPONSABILIDAD CIVIL:** Es aquella obligación que surge de reparar o indemnizar a aquella persona que sufrió un daño o perjuicio, por una conducta que es contraria al orden jurídico, bien sea esta acto proveniente por un hecho propio o de un tercero. La responsabilidad civil consta de tres elementos:
 - ✓ **HECHO GENERADOR:** Consiste en aquella acción u omisión que genera en este caso un accidente aéreo.
 - ✓ **DAÑO:** Es considerado el elemento más importante de la responsabilidad, pues es aquel que determina que se causó un perjuicio que no debía ser soportado por la víctima y que por ende debe haber una responsabilidad por parte de quien lo causo. En el caso que nos ocupa, el daño ocurrido en accidentes aéreos en desarrollo del contrato de transporte de pasajeros puede ser relacionado en lesiones graves a la integridad de la persona o en casos más graves en incluso la muerte.

- ✓ NEXO DE CAUSALIDAD: Es aquel que hace relación a los dos elementos anteriores, es decir, debe existir una correlación real entre el daño que se causó y la conducta que lo origino. “La causalidad es de dos tipos, fáctica y jurídica. La primera de ellas se refiere a que el daño es atribuible a la acción del sujeto; la segunda, a que ese daño es imputable al sujeto que desarrolló la acción. Aunque la mayoría de las veces ambas causalidades coinciden, existen situaciones en que no es así.”¹¹ En este punto es importante aclarar que a diferencia de las teorías existentes para el nexo de causalidad en responsabilidad civil, en contratos de transporte no es necesario demostrar por parte de la víctima que se causó un daño, ya que el transportador en este caso tiene la obligación con el pasajero de seguridad, proveniente del contrato de transporte.

En este caso la responsabilidad proveniente de accidentes aéreos debe ser entendida como una responsabilidad civil contractual, pues como ya se mencionó anteriormente la responsabilidad del transportista proviene de un contrato de transporte del cual se atribuye unos derechos y unas obligaciones con respecto al servicio que brinda. Ahora bien, “el daño que sufra el pasajero debe ser producto del incumplimiento contractual por parte del transportador, sin importar si hay intención o no de causar un daño con ese incumplimiento, pues en el transporte aéreo de pasajeros la responsabilidad contractual es objetiva, y el transportador responderá de los daños causados al pasajero en razón de su incumplimiento,

¹¹ Echeverry Giraldo, Irene. Responsabilidad civil por accidentes e incidentes aéreos.

independiente de si hubo culpa o no. El daño al pasajero adquiere mayor importancia aun debido a la obligación de seguridad que lleva implícita el contrato de transporte aéreo.¹²

Por ende de acuerdo a lo establecido en el artículo 982 del Código de Comercio, se puede inferir que los daños que se causen en un accidente aéreo, pueden ser reclamados, ya que se incumplió el contrato y a su vez se generó bien sea una lesión o la muerte al pasajero.

De acuerdo a lo establecido tanto en el Convenio de Varsovia como en el de Montreal, la responsabilidad del transportista en caso de accidentes aéreos será diferente si trata de un accidente nacional o internacional¹³. Estos convenios solo regulan la responsabilidad que provenga de aquellos accidentes que son catalogados como internacionales pues en caso de ser nacional, será la ley de cada estado la que se aplique.

De acuerdo a lo anterior, en el artículo 17, numeral 1 del Convenio de Varsovia se establece lo siguiente: “El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque”. Es decir, en este artículo se determina bajo que situaciones durante la operación el transportista es responsable frente a los daños causados.

A su vez en su artículo 21 del mismo establece como se realizara la indemnización por aquellos daños que se ocasionen así:

¹² Echeverry Giraldo, Irene. Responsabilidad civil por accidentes e incidentes aéreos.

¹³ Cuando el convenio de Varsovia se refiere a transporte internacional hace referencia a aquel transporte en el que el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un Estado Parte. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado

Respecto al daño previsto en el párrafo 1 del Artículo 17 que no exceda de 100 000 derechos especiales de giro por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad.

2. El transportista no será responsable del daño previsto en el párrafo 1 del Artículo 17 en la medida que

exceda de 100 000 derechos especiales de giro por pasajero, si prueba que:

a) El daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o

b) El daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

Un ejemplo claro de lo anterior, lo podemos observar en el siguiente extracto del contrato de transporte de la aerolínea LAN (Líneas Aéreas Nacionales), el cual establece:

1. Si el viaje de un pasajero se inicia y termina dentro de un mismo país, el servicio de transporte y los límites de responsabilidad estarán regulados por la legislación aplicable de dicho país. En caso que el viaje de un pasajero tenga el carácter de internacional, serán aplicables la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal o cualquier otra normativa internacional aplicable, según corresponda. Estas convenciones y normativas regularán, cuando corresponda, los límites de responsabilidad del Transportador por muerte o lesiones personales del pasajero y la pérdida, retraso o daño del equipaje.

2. El Transportador declara que en todo transporte regulado por la Convención de Varsovia, no invocará los límites de responsabilidad civil prescritos en su artículo 22(1), en los reclamos por daños compensatorios que surjan por muerte o lesiones personales. En este tipo de reclamos el Transportador no hará uso de las defensas del artículo 20(1) de la Convención de Varsovia, respecto de aquellos reclamos que no superen los 100.000 DEG. Salvo por lo aquí previsto, el Transportador podrá valerse del resto de defensas previstas en la Convención de Varsovia y de los recursos en contra de terceros que sean procedentes.
3. La responsabilidad del Transportador en caso de muerte o lesiones corporales del pasajero y/o por la pérdida, retraso o daño al equipaje en caso de transporte dentro de dos puntos de un mismo país, está limitada por las leyes y legislación aplicable del país correspondiente. Asimismo, la responsabilidad del Transportador en caso de muerte o lesiones corporales del pasajero y/o por la pérdida, retraso o daño al equipaje en vuelos internacionales, está limitada por los convenios internacionales relativos al transporte aéreo internacional, ya sea por el Convención de Varsovia, como por la Convención de Montreal según fuere aplicable.

Sin embargo, existen ocasiones en las que ya sean en accidentes nacionales o internacionales en las que a pesar de la ocurrencia de un siniestro, el transportista podrá ser exonerado de su responsabilidad, esto lo podemos observar de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 del Convenio de Varsovia que determina:

“Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. Cuando pida indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exonerado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él.

2.1.2. Marco normativo.

Los accidentes aéreos están regulados tanto con normatividad nacional como internacional. A nivel nacional por el código de Comercio en virtud a la obligación que surge de la existencia de un contrato de transporte entre el pasajero y el transportador. Y a nivel internacional por los Convenios de Varsovia 1929 y Montreal 1975, los cuales determinan y limita la responsabilidad de los transportadores frente a los daños o lesiones que sufra el pasajero, determinando en qué medida debe ser reparado el mismo.

2.2. Metodología

Para la elaboración de este ensayo el tipo de metodología que se utilizó fue la explicativa, ya que se establecen las causas y consecuencias de una situación que en ocasiones se presenta con frecuencia en el medio aeronáutico. Como método de la investigación se empleó el analítico en virtud a que en el desarrollo del ensayo lo que se busca es analizar cómo se debe responder y en qué medida frente a una situación que si bien está regulada, en

muchas ocasiones es incierta debido a los factores que influyen en la ocurrencia de la misma.

Las fuentes que se emplearon para el desarrollo de este ensayo fueron libros, información web, la cual sirvió de apoyo para la elaboración y ejecución de este ensayo, permitiendo estudiar las diferentes variables que fueron objeto de estudio dentro del mismo.

3. CONCLUSIONES

En relación a lo anterior se puede determinar que hay responsabilidad de carácter contractual por parte del transportista en relación a la obligación que surge del contrato de transporte entre el pasajero y el transportista y que por consiguiente en caso de presentarse una afectación sea lesión o muerte, en el desarrollo de la ejecución del contrato el transportista deberá responder e indemnizar según el caso al pasajero afectado.

Sin embargo, para que se pueda hablar de una responsabilidad por parte del transportista deberá concurrir los tres elementos que la configuran que son: hecho generador, daño y nexo causal, los cuales una vez analizados dan lugar a una indemnización, la cual de acuerdo “con el principio general contenido en el art. 1003, la responsabilidad del transportador con respecto al pasajero se predica desde que este se encuentra a bordo de la aeronave, o en desarrollo de operaciones de embarque y desembarque. Atendiendo a la obligación principal que tiene el transportador de conducir a la persona de manera sana y salva a su destino, cuando dicha obligación se cumple defectuosamente durante alguno de esos momentos, y con ocasión de un accidente aéreo, en el cual, según su definición, el pasajero muere o sufre lesiones graves, surgirá la responsabilidad contenida en el art. 1880 del C. de Co. El transportador únicamente se exonerará en este caso atendiendo a los numerales 1 y 3 del art. 1003; exoneran de responsabilidad por muerte o lesión de los pasajeros el hecho de un tercero y la culpa exclusiva de la víctima. La fuerza mayor o caso fortuito no se constituye como causal de exoneración de responsabilidad aun cuando se pruebe la diligencia y cuidado del transportador en el desarrollo de la actividad aérea

BIBLIOGRAFÍA

- Código de comercio
- Reglamento Aeronáutico de Colombia
- Aeronáutica Civil
- Organización de aviación civil
- Convenio de Varsovia
- Convenio de Montreal
- Echeverría G.I. (2010) *Responsabilidad Civil por accidentes e incidentes aéreos*.
Universidad de Antioquia.
- Condiciones aplicables al contrato de transporte aéreo de pasajeros y equipaje,
disponible en:
http://www.lan.com/es_co/sitio_personas/condiciones-del-contrato-de-transporte/
Recuperado el 7 de octubre de 2014
- Responsabilidad aeronáutica, disponible en:
<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/responsabilidadaeronautica/responsabilidad-aeronautica.htm>
Recuperado el 25 de septiembre de 2014.
- Importancia del transporte aéreo, disponible en:
<http://www.elmundo.com/portal/pagina.general.impresion.php?idx=109612>
recuperado el 5 de octubre de 2014.