RESUMEN – TRABAJO DE GRADO

AUTORES	**LUIS FERNANDO VILLFAÑE RAMIREZ – ROBEIRO MUÑOZ PEREZ**
FACULTAD	**EDUCACION, ARTES Y HUMANIDADES.**
PLAN DE ESTUDIOS DE	**DERECHO.**
DIRECTOR	**LUIS ALBERTO ARIZA OSPINO**
TÍTULO DE LA TESIS	**AFECTACIÓN A LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS, POR DEFICIENTE REGULACIÓN NORMATIVA EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL AERONÁUTICA EN COLOMBIA**

RESUMEN
(70 palabras aproximadamente)

SE REALIZARÁ UN ESTUDIO DE LAS OBLIGACIONES QUE ADQUIERE LA AEROLÍNEA QUE PRESTA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO Y LA EMPRESA TRANSPORTISTA, LOS DEBERES QUE A SU VEZ DEBEN CUMPLIR LOS PASAJEROS QUE ACCEDEN A ESTOS SERVICIOS AL MOMENTO DE CONTRATAR CON LA AEROLÍNEA, ANALIZANDO EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO A PARTIR DE LAS OBLIGACIONES QUE ACUERDAN LAS PARTES QUE SE MENCIONAN, DESDE EL ENFOQUE DE LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL.

CARACTERÍSTICAS

PÁGINAS: 70	PLANOS:	ILUSTRACIONES: 1	CD-ROM: 1

AFECTACIÓN A LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS, POR DEFICIENTE REGULACIÓN NORMATIVA EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL AERONÁUTICA EN COLOMBIA.

Autores:
ROBEIRO MUÑOZ PÉREZ
Cód. 240793
LUIS FERNANDO VILLAFAÑE RAMÍREZ
Cód. 240806

Trabajo de grado presentado bajo la modalidad de monografía para obtener el título de Abogado.

Director
Dr. LUIS ALBERTO ARIZA OSPINO

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA
FACULTAD DE EDUCACIÓN, ARTES Y HUMANIDADES
PLAN DE ESTUDIO DE DERECHO

Ocaña, Colombia Noviembre, 2019

Dedicatorias

A Dios, por ser quien guía cada uno de mis pasos y me permitió culminar esta meta.

A mis padres, por ser esos seres maravillosos que me dieron la vida,

y me han acompañado en cada uno de mis pasos.

Robeiro

A Dios todopoderoso, quien me acompaña y protege siempre.

A mis padres, por su inmenso amor y apoyo a lo largo de mi vida.

Luis Fernando

Índice

Pág.

Introducción 1

Capítulo 1. Marco legal aeronáutico civil colombiano 7

1.1. Marco jurídico del contrato de transporte aéreo de pasajero. 8

1.1.1. Normativa legal 8

1.1.1.1. Ley 12 de 1947 8

1.1.1.2. Ley 19 de 1992 10

1.1.1.3. Ley 105 de 1993 10

1.1.1.4. Ley 336 de 1996 11

1.1.1.5. Decreto-Ley 410 de 1971 12

1.1.2. Normativa reglamentaria 12

1.1.2.1. Decreto 2058 de 1951 12

1.1.2.2. Decreto 260 de 2004 13

1.1.2.3. Decreto 1078 de 2015 13

1.1.2.4. Decreto 1079 de 2015 14

1.1.2.5. Decreto 823 de 2017 14

1.1.3. Instrumentos jurídicos internacionales sobre la regulación del transporte aéreo 14

1.1.3.1. Convención internacional de navegación aérea de 1919 14

1.1.3.2. Convenio de Varsovia 15

1.1.3.3. Convenio de Tokio 16

1.1.3.4. Convención de Roma 1993 16

1.1.3.5. Convenio Montreal 17

1.1.3.5.1. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, como autoridad reguladora del transporte aéreo 17

1.2. Afectación a los derechos de los usuarios, por deficiente regulación normativa en materia de responsabilidad contractual aeronáutica en Colombia. 19

1.3. Conclusiones 22

Capítulo 2. El contrato de transporte aéreo 24

2.1. Concepto General del Contrato de transporte aéreo 24

2.1.1. Elementos de la relación contractual 27

2.1.2. Obligaciones del contrato de transporte aéreo 29

2.1.3 Efectos jurídicos del contrato 30

2.2. Conclusiones 31

Capítulo 3. Responsabilidad contractual derivadas del incumplimiento de un contrato en materia de seguridad aeronáutica civil 33

3.1. Responsabilidad contractual en el transporte aéreo 33

3.1.1. Responsabilidad administrativa 34

3.1.2. Responsabilidad civil 36

3.1.3. Indemnización 38

3.1.4. Concepto y naturaleza jurídica 40

3.1.4.1. Características 41

3.1.5. Obligaciones del transportista o trasportador 43

3.1.6. Obligaciones del pasajero 44

3.2. Conclusiones 44

Capítulo 4. Conclusiones 46

Lista de figuras

Figura 1. Imagen ilustrativa de las solicitudes de reclamo de los usuarios 20

Introducción

Dentro de los objetivos contractuales del transporte aéreo se encuentra el ejercicio de llevar a una persona o cosa, de un punto de partida a un lugar de destino en aeronave. Este contrato de transporte aéreo contiene dentro de sus obligaciones la de garantizar seguridad a los pasajeros, contratando a un personal idóneo que cumpla las funciones de trasladar a los usuarios a su destino y a su vez el deber de los beneficiarios, como receptores de los servicios que ofrece la empresa, el cumplimiento en los términos y condiciones exigidos por la aerolínea, de manera que la responsabilidad se configura recíproca.

Existe una buena cantidad de normas vigentes que regulan el transporte aéreo internacional, se ve reflejada la necesidad de recopilar las diferentes fuentes normativas que reglamentan el derecho aeronáutico, buscando conocer así mismo la evolución que ha tenido en relación a los beneficios ofrecidos, respecto de las personas que acceden a este tipo servicios, estableciendo así, las consecuencias que pueden derivarse en caso de ocasionarse daños y perjuicios a los pasajeros.

> Se hace necesaria la existencia de normas internacionales que prevean y resuelvan los problemas jurisdiccionales que puedan presentarse. Estas normas deberán ser uniformes en lo posible, por el natural incremento de las relaciones humanas que impone la aeronavegación. No significa la renuncia de los estados a su independencia, pero si exige una mayor comprensión de la necesidad de su internacionalización. (Gildemeister, 1984, p. 22).

Para ello se acude con mayor relevancia al Convenio de Varsovia de 1929 y otros instrumentos complementarios del Sistema de Varsovia, puesto que fue acogido por un gran número de Estados, entre los cuales se encuentra Colombia, permitiéndonos encontrar material jurídico para verificar el tratamiento dado a los pasajeros en la prestación de un servicio internacional, donde se deben tener en cuenta distintos factores normativos, complementándose con la legislación nacional de cada país que aceptó las condiciones de este y otros convenios que reglamentan el contrato de transporte aéreo.

De acuerdo a lo anterior, se debe mencionar que en existe una unificación normativa en el campo del transporte aéreo universal, que busca imponer a las legislaciones nacionales líneas de adaptación uniforme a principios considerados internacionalmente como imperativos. Los diferentes enfoques normativos que maneja cada país en material civil y comercial en relación al contrato aéreo se unifican ciertos conceptos, considerando la importancia en identificar la responsabilidad contractual, el procedimiento, la atención, el cuidado y las garantías que se ofrece a los pasajeros, por parte de los convenios y protocolos cuando se trata de siniestros, en los cuales se requiere la protección de todos sus derechos como consumidores de un servicio considerado de alto riesgo.

La mayoría de los países tienen su propia normatividad para regular la aeronavegación interna, con apego a las disposiciones internacionales, en el caso Colombiano cabe hacer la salvedad debido a la poca normatividad jurídica que regule el tema aéreo, se ha hecho necesario recurrir a tratados y convenios internacionales que nos permitan tener disposiciones jurídicas que protejan la actividad aeronáutica, “Colombia es el único país que actualmente no

posee un código aeronáutico independiente, debido que ha optado por reglamentar el ordenamiento jurídico aeronáutico al Código de Comercio". (Uribe Calderon, 2011. p. 12).

También se observan dos circunstancias que requieren un estudio sintetizado referente a la afectación de la soberanía de los Estados en sus elementos políticos-militares y políticos-económicos, en los cuales se permite la intervención Estatal y sobre el incumplimiento del contrato de transporte aéreo, aplicando la responsabilidad contractual, que se concreta por alguna de las partes, ya sea del transportista o del usuario, dentro de la relación jurídica que surge en la prestación no se adhieren a algunas de las condiciones pactadas en el contrato.

En el campo jurídico en esta monografía se parte del análisis de la Constitución política de Colombia (artículo 24, derecho de locomoción), Ley 105 de 1993 (principios fundamentales del transporte), Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional de Transporte), Decreto nacional 101 de 2001 (deroga el Consejo Superior Aeronáutico), el Decreto 410 de 1971 (reglamenta el transporte aéreo), Decreto 4164 de 2011 (reasignación de funciones y competencias), el Decreto 260 de 2004 y Decreto 823 de 2017, estos dos últimos que modifican la estructura de la AEROCIVIL. Así mismo, se estudiaron algunas jurisprudencias que permitieron identificar el tratamiento de la responsabilidad contractual en materia aeronáutica.

De acuerdo con lo anterior, como tema principal se realizará un estudio de las obligaciones que adquiere la aerolínea que presta los servicios de transporte aéreo y la empresa transportista, los deberes que a su vez deben cumplir los pasajeros que acceden a estos servicios al momento

de contratar con la aerolínea, analizando el contrato de transporte aéreo a partir de las obligaciones que acuerdan las partes que se mencionan, desde el enfoque que ofrece la responsabilidad contractual en relación con los daños ocasionados a pasajeros y pertenencia que se movilizan por este medio de transporte, como también las implicaciones de las aerolíneas dedicas a la prestación de este tipo de servicios.

De esta manera se hace necesario conocer las obligaciones que contiene este tipo de contrato de transporte aéreo y el procedimiento establecido por las normas y convenios internacionales en materia de derecho aeronáutico, en especial teniendo en cuenta los casos donde el transportista es llamado a responder pecuniariamente en ciertas eventualidades cuando se imputa a la aerolínea como responsable de los daños causados a los pasajeros, debido a que la empresa presta una actividad riesgosa.

Es importante tener presente que hoy el derecho está conformado por diferentes fragmentos, los cuales deben ser aplicados atendiendo una coherencia sistemática por lo que el derecho interno aéreo no puede quedar desprotegido en nuestra legislación, dependiendo en su totalidad de los tratados y convenios internacionales que se han suscritos.

De acuerdo a lo anterior queda claro que ha faltado interés por parte del legislador, de pronunciarse o de emitir una actualización normativa encaminada a reglamentar la modernización para la aplicación de la aeronáutica civil, donde usuarios y las aerolíneas tengan definidos sus derechos.

De lo mencionado, se colige que al no existir una regulación interna prevista en el tema que se estudia, hace pertinente la investigación, con el objetivo de conocer de esta manera cual procedimiento o la ruta de atención para que en caso de eventualidades puedan reclamar los usuarios afectados.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, surge la siguiente pregunta de investigación ¿Cómo se afectan los derechos de los usuarios, por la inaplicabilidad normativa en materia de responsabilidad contractual aeronáutica en Colombia?

Así las cosas, esta monografía se realizó por medio de un estudio hermenéutico, a partir de la cual se busca analizar el régimen jurídico del transporte aéreo internacional en relación con la responsabilidad contractual del transportista en el transporte aéreo internacional, enmarcada en el Derecho privado de orden interno, utilizando los métodos de interpretación exegético y sistemático, para establecer de acuerdo a los pronunciamientos jurisprudenciales, la doctrina y disposiciones normativas, la afectación a los derechos de los usuarios o pasajero en la relación contractual aérea.

La monografía se desarrolló en cuatro capítulos así, el primero aborda la descripción del marco jurídico actual, identificando el régimen legal aplicable en materia de seguridad aeronáutica, derechos de los civiles en materia aeronáutica, regulación del trasporte aéreo civil en Colombia, y la responsabilidad empresarial aeronáutica por accidentes aéreos.

El segundo capítulo trata de la seguridad aeronáutica civil, donde se establecen los riesgos de usuarios civiles al usar el trasporte aéreo, se realizará un rastreo bibliográfico sobre las obligaciones del contrato en materia de seguridad aeronáutica. Así mismo se definen cuáles son los derechos y obligaciones de los usuarios y empresas trasportistas, en el caso de accidentes y riesgos aeronáuticos.

En el tercer capítulo hace alusión a la responsabilidad contractual derivada del incumplimiento de un contrato en materia de seguridad aeronáutica civil, donde se establece el conjunto de mecanismos indemnizatorios, las formas de reparación y las diversas características de las modalidades del contrato que se establece entre la empresa trasportista y los usuarios.

Para finalizar, en el cuarto capítulo, se presentan las conclusiones que arrojó la investigación.

Capítulo 1. Marco legal aeronáutico civil colombiano

El desarrollo normativo de la aeronáutica básica en Colombia es principalmente legislativo y reglamentario. Así las cosas, en la Constitución Política de 1991 no hay alguna norma que trate este tema de manera directa. Menos es la relación normativa que protege los derechos de los usuarios en los contratos de transporte aéreo. Este panorama revela que el marco normativo es deficiente y desactualizado dejando desprotegido a los usuarios que cada vez más utilizan el transporte aéreo.

Ahora bien, antes de iniciar con el tema que compete a este capítulo, es pertinente hacer algunas apreciaciones conceptuales sobre el marco legal aeronáutico. Ambrosini (1949) explica que "el derecho aeronáutico analiza todos los aspectos que implica la navegación, estos aspectos son: a) Atmosfera y superficie (ambiente), es decir, en el escenario en que se desenvuelve; b) aeronave (medio) instrumento por el cual se desarrolla la actividad". (p.182).

Por otra parte, Tapia Salinas (1993), define el Derecho Aeronáutico como "aquel conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea y problemas con ella relacionados" (p. 135).

Aclarado de manera breve la conceptualización del derecho aeronáutico. El presente capítulo aborda un estudio normativo integral sobre el tema. Para ello recurre a la normativa nacional e internacional con el propósito de otorga una visión completa de la regulación.

1.1. Marco jurídico del contrato de transporte aéreo de pasajero.

Primeramente se aborda el marco legal interno sobre las normas aeronáuticas que se relacionan con el tema que pretende este trabajo. El marco legal interno se divide en dos

categorías, inicialmente, las normas legales que regulan algunas disposiciones normativas sobre el tema y posteriormente el tratamiento reglamentario que la rama ejecutiva del poder público ha hecho sobre las disposiciones en mención. Finalmente, el análisis jurídico termina con el estudio de las disposiciones internacionales sobre el tema, haciendo especial énfasis en los tratados y convenios internacional que ha suscrito Colombia.

1.1.1. Normativa legal. Cabe aclarar que el análisis normativo a continuación se desarrollará de manera cronológica con el fin de destacar la evolución normativa sobre el tema. En ese sentido, se abarcan el histórico de leyes que determinan aspectos trascendentales sobre el derecho aeronáutico.

1.1.1.1. Ley 12 de 1947. *La Ley 12 de 1947 es la primera norma legal que dicta normas generales sobre la aeronáutica civil en Colombia. Esta ley es causa de la aprobación de la Convención sobre Aviación Civil Internacional (1944). La presente norma legal regula lo ateniente a la aviación civil en general, sin realizar mayor profundización sobre los derechos de los usuarios.*

Sin embargo, el literal d) del artículo 3 de la Ley en mención deja constancia de que: “Los Estados contratantes, al expedir reglamentos para aeronaves del Estado, se comprometen a tomar en debida cuenta la seguridad de las aeronaves civiles en la navegación aérea” (Ley 12, 1947).

De acuerdo con lo anterior, es responsabilidad de los Estados adelantar las gestiones pertinentes, tanto en el ámbito formal como material de las medidas de seguridad conducentes

para garantizar una aviación más confiable para las personas. Así las cosas, constituye una obligación del Estado realizar las acciones correspondientes para mitigar los riesgos que implica la aeronáutica civil en Colombia.

Igualmente, establece disposiciones para mitigar el tránsito de enfermedades a través de la navegación aérea:

> Los Estados contratantes convienen en tomar medidas eficaces para impedir que por medio de la navegación aérea se propaguen el cólera, el tifus (epidémico), la viruela, la fiebre amarilla, la peste bubónica y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes, en su oportunidad, decidan designar; a ese fin los Estados contratantes celebrarán consultas frecuentes con los organismos interesados en reglamentos internacionales relacionados con medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Dichas consultas no estorbarán a aplicación de ninguna convención internacional existente sobre esta materia, en que sean partes los Estados contratantes. (artículo 14, Ley 12, 1947).

De acuerdo a lo anterior, es responsabilidad del Estado adelantar las medidas de seguridad en salud que disminuya el riesgo de transmisión de un país a otro de las enfermedades descritas en el anterior acápite. Esto tiene como finalidad preservar el equilibrio global de las enfermedades y evitar que enfermedades muertas dentro de un territorio vuelvan aparecer por un pasajero que proviene de otro país. Lo anterior constituye un derecho del pasajero, quien deberá confiar en la aerolínea y sus controles de seguridad para evitar cualquier infección en razón a un vuelo internacional.

1.1.1.2. Ley 19 de 1992. *Posterior a la Ley 12 de 1947, pasaron más de cuatro décadas para que se actualizara la normativa sobre el tema. La Ley 19 de 1992, compila las disposiciones internacionales contenidas en el el "Protocolo Relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional" que fue firmado el 6 de octubre de 1980 en Montreal. Sin embargo, esta ley y por ende el convenio aprobado, no contiene aspectos relativos a los derechos de los consumidores en la aviación civil.*

La presente norma fija las reglas aeronáuticas en materia de "arrendamientos, fletamento o intercambio o cualquier arreglo similar relativo a dicha aeronave" (Ley 19 de 1992). Así las cosas, después de tanto tiempo de olvido normativo, las disposiciones no se ocuparon de los derechos de los usuarios de la aviación civil, dejando desprotegidas a las personas.

1.1.1.3. Ley 105 de 1993. *Es la primera normativa después de expedida la Constitución Política de 1991 que regula de manera integral el sector del transporte en Colombia. La Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" (Ley 105, 1993) establece cinco principios orientadores de la actividad transportista en Colombia: "1) Soberanía del Pueblo; 2) Intervención del Estado; 3) La Libre Circulación; 4) La integración Nacional e Internacional; 5) La seguridad" (artículo 2, Ley 105 de 1993).*

Si bien es cierto la presente ley no establece un principio que regule la relación comercial entre el usuario y la empresa de aviación civil, dentro de su contenido se aprecian importantes prerrogativas a favor de los usuarios en materia de acceso al transporte, algunas de ellas consagradas en el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, como son:

> a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
>
> b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización. (artículo 3, Ley 105, 1993).

Conviene entonces subrayar que es la primera norma de carácter legal en Colombia que establece unos derechos a favor del usuario de la aviación civil. El primer derecho recae en las condiciones de calidad y seguridad, pues, se dispone que los medios de transportes, incluido los aeronáuticos, sean cómodos y seguros para los usuarios. Este derecho implica para las empresas aeronáuticas acciones que garanticen un medio de transporte agradable y ajustado a las condiciones de seguridad. Por otra parte, garantiza el derecho de ser informado el usuario sobre el medio en que va ser transportado, así como su forma de utilización.

El Titulo IV de la presente ley regula el enfoque administrativo del transporte aéreo sin dar mayores detalles sobre los derechos de los usuarios. Esta parte de la ley se enfoca especialmente en la estructuración del sector del transporte aéreo.

1.1.1.4. Ley 336 de 1996. *La importancia de la presente norma radica en la confirmación normativa de que el transporte aeronáutico se regirá con base en el Código de Comercio:*

> Artículo 68. El Modo de Transporte Aéreo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio (Libro Quinto, Capitulo Preliminar y Segunda Parte, por el Manual de Reglamentos Aeronáuticos que dicte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y por los Tratados, Convenios, Acuerdos Prácticas Internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia. (Ley 336, 1996).

Por lo demás, la normativa se encarga de afianzar la estructura del transporte aéreo en Colombia. En este momento, es importante resaltar que la enfatización legal se empeñó en mejorar la estructura administrativa del transporte aéreo en Colombia en vez de darle garantías a los usuarios que utilizan este medio de transporte.

1.1.1.5. Decreto-Ley 410 de 1971. *La presente norma contiene desarrollo similar a las normas ya citadas, pues, se encarga principalmente en atender asuntos civiles y comerciales sobre las naves utilizadas en la aviación civil, principalmente, frente a la propiedad y la tradición. Se destaca la ausencia normativa de disposiciones a favor de los usuarios, siendo inexistente cualquier pronunciamiento legal frente a la relación contractual entre la empresa aeronáutica y el usuario.*

1.1.2. Normativa reglamentaria. *Hecho el estudio normativo en materia legal sobre la aeronáutico civil, a continuación se realiza la compilación reglamentaria sobre la materia con el fin de abarca lo más integro posible la normativa sobre el tema dentro del territorio colombiano.*

1.1.2.1. Decreto 2058 de 1951. *El Decreto 2058 de 1951 reglamenta la jornada laboral de los aviadores civiles. En efecto, el literal c) del artículo 161 del Código de Trabajo ordenó al Gobierno Nacional reglamentar la jornada laboral de aquellos oficios o funciones que demandaban condiciones peligrosas e insalubres para los trabajadores.*

> Al ser la aviación comercial una actividad peligrosa, además, del desgaste físico y psíquico que implica su ejecución se estipulo que: "Las horas de vuelo de los pilotos y copilotos de empresas de aviación comercial, no podrán exceder de noventa (90), como máximo, en cada lapso de treinta (30) días" (Decreto 2058, 1991).

1.1.2.2. Decreto 260 de 2004. *El Decreto 260 del 2004 reforma la estructura de la U.A.E. de la aeronáutica civil. De acuerdo con dicho decreto, la U.A.E. es una entidad descentraliza perteneciente a la rama ejecutiva, adscrita al Ministerio de Transporte. Igualmente, goza de autonomía administrativa, personería jurídica y patrimonio independiente.*

1.1.2.3. Decreto 1078 de 2015. *Se erige como la normativa técnica para innovar dentro del sector del aeronáutico. En ese sentido, estipula lineamientos reglamentarios que le permite*

adoptar a la aeronáutica civil tecnologías en materia de comunicación y navegación. Con base en este decreto se actualizó el trasporte aéreo en Colombia, pudiendo adoptar tecnologías más eficaces para garantizar la seguridad y salubridad del servicio.

1.1.2.4. Decreto 1079 de 2015. *El Decreto 1079 del 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte" reglamenta la descentralización aeroportuaria en Colombia; así como lo ateniente al tráfico de estupefaciente a través de la aviación civil. Finalmente, de manera general, establece normas "relativas a tiempos de vuelo, servicio y descanso para tripulantes de aeronaves". (Artículo 2.2.2.3.1., Decreto 1079, 2015).*

1.1.2.5. Decreto 823 de 2017. *El Decreto 823 del 2017 "Por el cual se modifica la estructura de la Unidad administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) y se dictan otras disposiciones." actualiza la estructura administrativa de la U.A.E. y establece su competencia:*

> La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional y le compete regular, certificar, vigilar y controlar a los proveedores de servicios a la aviación civil, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello. (Artículo 1, Decreto 823, 2017).

2.1.3. Instrumentos jurídicos internacionales sobre la regulación del transporte aéreo

1.1.3.1. Convención internacional de navegación aérea de 1919. *Es el primer tratado internacional relativo a la navegación aérea, el cual dispone como principios:*

2. La institución de la Comisión Internacional de Navegación Aérea, la cual tiene la calidad de entidad permanente.
3. La distinción entre aeronaves públicas y privadas.
4. Los equipos de telecomunicación.
5. Reglamentación técnica de las aeronaves.
6. La soberanía de los Estados que hacen parte del convenio internacional.
7. Los libros, certificados y diplomas de los pilotos.

1.1.3.2. Convenio de Varsovia. *El Convenio de Varsovia, aplicable al transporte internacional aéreo, incluyendo a las personas, equipajes y mercancías. La sección primera del Convenio Internacional obliga expedir un billete de pasaje que contendrá como mínimo:*

1. Lugar y fecha de la emisión.
2. Puntos de partida y de destino.
3. Las paradas previstas, bajo reserva de la facultad para el porteador de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional.
4. El nombre y la dirección del porteador o de los porteadores.
5. Indicación de que el transporte está sometido al régimen de responsabilidad establecido por el presente Convenio. (Artículo 3, Convenio de Varsovia, 1929).

En ese sentido, el billete de pasaje se convierte en un instrumento que demuestra la relación contractual entre el usuario y la empresa de aviación civil. Su contenido proyecta la garantía y el derecho de información que tienen los usuarios cuando contratan el transporte aéreo.

Cabe decir que la normativa internacional en mención aclara que la pérdida, la irregularidad y la falta del billete de transporte no conllevan ninguna afectación al contrato de transporte aéreo. Así las cosas, el contrato de transporte aéreo permanece incólume frente a las desavenencias que pueda presentar el billete de pasaje, según lo dictado por el Convenio de Varsovia.

En ese sentido, el Convenio de Varsovia establece disposiciones normativas internacionales referentes al contrato de transporte aéreo celebrado entre el usuario y la empresa de aviación civil. De acuerdo a lo anterior, se garantiza la existencia de una relación contractual y las obligaciones que corresponde a la empresa de la aviación civil.

1.1.3.3. Convenio de Tokio. *Este Convenio regula en el ámbito internacional las infracciones cometidas dentro de las aeronaves. Es un tratado que se realizó por la Organización de Aviación Civil Internacional y que hasta la fecha ha sido ratificado por 186 países. Principalmente, armoniza los actos que se comenten a bordo de la aeronave. De acuerdo con lo anterior, armoniza las conductas penales que se comenten dentro de las aeronaves.*

Cabe destacar que con el transcurso del tiempo el Convenio de Tokio ha presentado varios cambios con el transcurrir del tiempo. La principal razón es que varios modalidades delictivas se

han cometido dentro de aeronaves, lo que implico ajusta la normativa internacional con la realidad.

1.1.3.4. Convención de Roma 1993. *El eje central del Convenio de Roma parte del principio de los vínculos más estrechos, el cual garantiza que la aplicación legal del contrato de transporte aéreo será aquel sistema jurídico que presente la más estrecha vinculación. Ahora bien, requiere ciertas condiciones para ser aplicable este principio, lo que permitirá que sea justo y previsible. La principal condición es que se realice un Balancing Test.*

No obstante, a modo aclaratorio, el principio de vinculación más estrechos no es aplicado correctamente por los jueces, tal como lo expresa Llorente Martínez (2015).

> El problema es que, con frecuencia, los jueces no lleven a cabo un correcto Balancing Test, ya sea porque lo encuentran complicado, o porque no lo observan tan siquiera. Ello comporta un grave peligro de "legeforismo". Y el resultado de que cada tribunal pueda aplicar una Ley diferente al mismo contrato. Se rompe así con el principio de previsibilidad que debe presidir la fijación de la Ley aplicable a los contratos internacionales. (p. 271).

Finalmente, relevante resulta para este item, que el establecimiento normativo contenido en el artículo 4.5 del Convenio de Roma se activa la clausula de excepción, expresión jurídica que tiene como origen la relación comercial aeronáutica civil en vinculos contractuales con diferentes países. Este concepto normativo tenía como propósito acercar la relación normativa internacional

con el país que más adaptabilidad poseía con las normas. No obstante, esto cambia con el Reglamento de Roma I.

1.1.3.5. Convenio Montreal. *Denominado anteriormente como el Convenio de Varsovia, armoniza las principales reglas para el transporte de pasajeros y carga. Los elementos más importantes del Convenio de Montreal es que allana los lineamientos para el equivalente electrónico de la carta de porte impresa, dicta disposiciones relevantes sobre el contrato comercial entre el transportista y la compañía aérea.*

1.1.3.5.1. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, como autoridad reguladora del transporte aéreo. *A través de la Ley 126 de 1919 el Congreso de la República autorizó a la rama ejecutiva para que reglamentaria la aviación dentro del territorio colombiano.*

Como dependencia autónoma y descentraliza, la U.A.E. de Aeronáutica Civil tuvo que pasar en varios ministerios hasta conseguir una independencia como autoridad administrativa. Esto se explica especialmente por los avances tecnológicos que se lograron en el país sobre la aviación, lo que conllevó a que se hiciera evidente la necesidad de instituir una autoridad administrativa que de manera autónoma regulara la materia.

De ese modo, el Gobierno Nacional en el año de 1954 expide el Decreto 2369 que crea el Instituto Descentralizado llamado Empresa Colombiana de Aeródromos, y que al final termina convirtiéndose con el paso del tiempo y el cambio normativo en la U.A.E. de Aeronáutica Civil.

La Misión de la Aeronáutica Civil se centra en diferentes aspectos de la aviación civil. El primero de ellos es que el espacio aéreo se utilice de manera segura dentro del territorio colombiano. De acuerdo a ello, tiene la competencia de investigar los accidentes aéreos y sucesos que perturbe el transporte aéreo. Del mismo modo, tiene como función asegurar que el transporte aéreo no lesione el medio ambiente y que la infraestructura de la aviación civil se ajuste al contexto ambiental. Así mismo, la Aeronáutica Civil tiene la responsabilidad institucional que el país se conecte cada vez más entre sí a través del transporte aéreo. En ese sentido, el objetivo es que la aviación civil llegue a todo el territorio para asegura un mayor tráfico aéreo. De este modo, se busca asegurar la competitividad en el sector, generando que más actores entre al mercado, compitan entre sí, y reduzcan los costos del transporte aéreo.

Con base en lo anterior, los siete (7) ejes temáticos fijados en el Plan Estratégico Aeronáutico 2030, son los siguientes:

- Institucionalidad
- Conectividad
- Competitividad
- Infraestructura y sostenibilidad ambiental
- Industria aeronáutica y cadena de suministro
- Desarrollo del Talento Humano en el sector
- Seguridad Operacional y de la aviación civil
- La transformación institucional a la modernidad. (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, 2019, p. 2).

1.2. Afectación a los derechos de los usuarios, por deficiente regulación normativa en materia de responsabilidad contractual aeronáutica en Colombia.

Si bien es cierto, la regulación normativa en materia del contrato de transporte aéreo es extensiva dentro del ordenamiento colombiano, es preciso aclarar, que esta extensión normativa es confusa y ambivalente, lo que termina generando un panorama oscuro frente a los derechos del consumidor, en este caso, el pasajero. Sin lugar a dudas, esta falta de apreciación normativa conlleva que los derechos de los consumidores entren dentro del ámbito material a una variable de acciones y omisiones que supedita sus derechos a los caprichos económicos y empresariales de las entidades que conforman la aeronáutica civil.

Al respecto basta observar los indicadores que posee la máxima entidad administrativa en Colombia respecto al aumento de las reclamaciones a aerolíneas:



Figura1. Imagen ilustrativa de las solicitudes de reclamo de los usuarios. Fuente: Aeronáutica civil, 2018.

Parte de esta problemática se debe en gran parte a que las controversias contractuales que surgen en los contratos de transportes de pasajeros se rigen por las circulares que expide la Aeronáutica civil como institución que vigila y contrala el servicio de transporte aéreo y no por el Estatuto de Protección al Consumidor contenido en la Ley 1480 del 2011.

Así las cosas, un problema a tener en cuenta con el fin de mejorar la cuestión es que las reclamaciones y la protección a los pasajeros sucede desde el ámbito de la Aeronáutica Civil, aspecto que no permite dar un tratamiento a las controversias contractuales desde el enfoque del consumidor.

Ahora bien, es trascendental para el presente trabajo decir que los pasajeros que utilizan la aviación como medio de transporte tienen dentro del ordenamiento colombiano más de 20 derechos reconocidos por la normativa. Estos derechos se instituyen como una prerrogativa subjetiva que protege a los pasajeros de cualquier acción u omisión exorbitante de las empresas de aviación.

En ese sentido, cabe decir que existe un primer grupo de derechos que son conceptualizados por la propia entidad y se promueven por las partes desde el trámite de reserva. Así las cosas, una vez un pasajero aparta un vuelo, las diferentes aerolíneas que incurren en su cumplimiento deben respetar esta reserva, es decir, que no debe presentar variación alguna para cumplir con lo pactado previamente.

No obstante, la normatividad permite que las aerolíneas pueden cambiar el horario o cualquier otro aspecto que pueda de alguna manera alterar la reserva si se comunica con una anterioridad de 24 horas a la realización del vuelo. Sin duda esta autorización implica una desventaja para el consumidor, que está a la merced de lo que realice con una anticipación de 24 horas; situaciones que no dependen del consumidor, en este caso el pasajero.

Otro derecho relevante que tiene el pasajero, y que reconoce de manera incólume el ordenamiento jurídico colombiano es el derecho de desistir la reserva que se realizó. Conforme a la normativa, es posible que el viajero desista del viaje antes de que inicie, siempre que realice un aviso previo de por lo menos 24 horas. Sin embargo, es posible que la aerolínea retenga el 10% del costo total del boleto. No obstante, este derecho resaltado no aplica frente aerolíneas de bajo costo o boletos que fueron adquiridos en promoción.

Dicho esto, es preciso decir para este trabajo que las principales reclamaciones de los pasajeros surgen ante la cancelación de vuelos, la reventa de sus reservas y la postergación que se realizan de los respectivos itinerarios aéreos. Frente al retraso, debemos que consignar que la legislación prevé tres acciones; la primera: si el retraso es superior a las tres horas es indispensable dar un refrigerio y la forma de comunicarse con una persona, es decir, una llamada; segundo; si la espera supera el tiempo anterior, se le garantizará al pasajero una comida completa, quiere esto decir, desayuno, almuerzo y comida; tercero: si el vuelo llegará a superar las 5 horas, la aerolínea está en la obligación de darle un hospedaje al pasajero.

Sin embargo, los derechos de los pasajeros que utilizan en el transporte aéreo resultan ser incisivamente lesionados por las aerolíneas, lo que contextualiza al consumidor de estos servicios en un ámbito desfavorable y de constante incumplimiento. En efecto, la situación de los derechos de los pasajeros que utilizan el transporte aéreo es de constante incumplimiento por parte de las empresas que integran el sector.

1.3. Conclusiones

Evidente resulta en este capítulo la premisa de que en Colombia existe un compendio normativo extenso sobre la actividad aeronáutica civil. Se percibe que el legislador y el ejecutivo como máximos detentores de las potestades normativas se han interesado por regular y reglamente este tema, atendiendo de manera oportuna las necesidades y problemáticas que presenta el sector. Sin embarga, esta preocupación institucional que se materializa en el desarrollo normativo queda sin proyección cuando no existen criterios de congruencia y unificación normativa, yerros que se presentan en la regulación y tecnificación colombiana.

Dentro del presente capítulo se concluye que las principales normas que regulan y reglamentan la actividad de la aeronáutica civil en Colombia son el Código de Comercio, el Estatuto del consumidor y los reglamentos aeronáuticos de Colombia. También es importante concluir que las normas supranacionales constituyen un criterio relevante en el aspecto regulatorio de la aeronáutica civil colombiana, por lo que no puede dejar de ser un referente.

En ese orden de ideas, los esfuerzos institucionales por normativizar la actividad aeronáutica en Colombia ha sido insuficientes a pesar de la considerable cantidad de normas, esto es así, porque la normativa no es unificada y congruente, por el contrario, resulta ser dispersa y no atiende los postulados de codificación de las normas. Lo anterior conlleva un criterio de afectación a los propósitos constitucionales y normativos internacionales porque no se logra caracterizar la normativa nacional sobre el tema.

Finalmente, pertinente resulta hacer una recomendación a la institucionalidad del Estado Social de Derecho, especialmente, al Congreso de la República de unificar en un código y de manera congruente las disposiciones normativas con fuerza de ley a fin de generar claridad tanto al consumidor como al trasportador.

Capítulo 2. El contrato de transporte aéreo

Como se observó en el anterior capítulo, varias normas nacionales e internacionales han regulado el transporte aéreo en Colombia, pero, muy pocas disposiciones normativas regulan lo concerniente a los derechos de los usuarios del transporte. El marco normativo sobre el tema se caracteriza por desproteger los derechos de las personas que acceden a los servicios de transporte aéreo. Esto demuestra un inusitado interés por estipular un contexto normativo que favorece a las empresas de aviación civil y que desconoce los derechos de los usuarios.

Con base en lo anterior, el objeto del presente capítulo es estudiar minuciosamente los aspectos más relevantes del contrato que celebran las empresas aeronáuticas y los usuarios. Esto tiene como finalidad si el contrato que se celebra contrae prerrogativas a favor del adquiriente

del servicio, a pesar de que la mayoría de estos contratos se resaltan por ser de adhesión, lo que deja un marco de acción limitado para que el usuario pueda incluir sus derechos en la convención.

Teniendo en cuenta lo dicho, las condiciones que rodean un contrato de transporte aéreo no son beneficiosas para el usuario, ya que el mismo es ajeno a la conformación del contrato y las normas al respecto no son lo suficientemente enfáticas en reconocer derechos a los usuarios.

2.1. Concepto General del Contrato de transporte aéreo

La primera aproximación sobre el contrato de transporte aéreo proviene del artículo 1874, inciso segundo que expresa lo siguiente: “el contrato de transporte se considera interno cuando los lugares de partida y de destino fijados por las partes están dentro del territorio nacional, e internacional en los demás casos”. (Decreto 410, 1971). Con base en la anterior definición, es distinguible el contrato de transporte aéreo interno e internacional, entendido este último como un transporte que tiene como punto de partida o llegado un territorio extranjero.

La definición contenida en el espectro internacional es diferente a la establecida en el Decreto 410 de 1971. El Convenio de Varsovia de 1929, modificado por el por el artículo 1° del Protocolo de La Haya de 1955 sobre el transporte internacional dice:

1971.

> partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o trasbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque este no sea una Alta Parte Contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola Alta Parte Contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional a los fines del presente Convenio. (Artículo 1, Convenio de Varsovia, 1929).

Cabe decir que la definicion normativa presenta un contraste percibible desde el aspecto jurídicio por el lector, toda vez que dentro del Código de Comercio, el transporte aeronáutico internacional, surge cuando el destino recae en un país foraneo. En sentido contrario, el Convenio de Varsovia dicta que el transporte áereo internacional sucede cuando el punto de partida y el destino son de dos Estados diferentes, sin embargo, deben tener la condición de Alta Parte Contratante del Convenio. En este punto es importante decir y resalta que esta condición se adquiere cuando se suscribe el Convenio de Varsovia.

Ahora bien, sobre el contrato de transporte aéreo primeramente Valdés (2013) dice que: “El derecho aeronáutico puede ser definido como el conjunto sistemático de normas jurídicas aplicadas a la navegación aérea en general y al transporte de comercio aéreo en particular” (p. 78).

De acuerdo a lo anterior, el contrato de transporte aéreo es un negocio jurídico celebrado entre varias partes que tiene como propósito una obligación de hacer en vista a que se desea transportar por vía aérea a una persona o mercancía. Remitiéndonos nuevamente a Valdés (2013) al respecto sostiene: “Es aquel en virtud del cual una persona, denominada transportador, se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y entregar a estas a quienes vayan consignadas” (p.95).

Por otra parte, el contrato de transporte aéreo de pasajeros es una convención privada en virtud de la cual surgen obligaciones del transportador para conducir al pasajero a un lugar de destino a través de vía aérea en razón a un precio. En conclusión, el contrato de transporte aéreo de pasajeros se caracteriza por tener como objeto el traslado de personas a un lugar de destino, el cual debe cumplir inexorablemente el transportador a fin de ser sancionado civil y administrativamente.

Cabe resaltar que la costumbre comercial demuestra que el pasajero viaja con equipaje, lo que involucra dentro del contrato no solo el transporte de la persona al lugar de destino sino también de su equipaje. En razón a lo anterior, el precio fijado por la empresa transportadora incluye las obligaciones de conducir al pasajero y su equipaje al lugar de destino.

Por otra parte, el contrato de transporte de mercadería contiene ciertas especialidades que lo apartan de la definición general del contrato de transporte aéreo. Por generalidad, en ese tipo de contratos el transportador aéreo emite una carta de porte aéreo, aunque no es como tal una solemnidad que perfeccione el contrato, sí acredita la existencia y condiciones del contrato, además que asevera las condiciones en la que fue allegada la mercancía.

En ese sentido, la carta de porte aéreo se expide tres veces, una para el transportador, otra para el consignatario y finalmente una para el cargador. Es importante tener en cuenta que la carta de porte aéreo constituye un título representativo del contrato de mercadería aérea, lo cual sirve de sustento contractual en caso de que el objeto del contrato no se cumpla.

En materia aeronáutica civil existen una variedad de contratos que de una u otra manera distorsionan el concepto general del contrato de transporte aéreo. Por ejemplo, el contrato de arrendamiento de aeronaves tiene como propósito la concesión de una parte a otra para que de manera periódica goce de una determinada aeronave para cumplir fines licito. Cabe destacar que este tipo de contratos de arrendamiento se transfiere la calidad de explotador.

Del mismo modo, se consagra en materia civil el contrato de intercambio de aeronaves que tiene como objeto que dos o más explotadores aeronáuticos ceden de manera recíproca el derecho de sus aeronaves para ser utilizadas, ya sea con la misma tripulación o una diferente.

En ese orden de ideas, el contrato de transporte aéreo posee unas características generales que se observan en otros contratos de transporte aéreos de carácter específico. De esta manera, se podría decir que el contrato de transporte aéreo es un negocio jurídico en el que confluyen varias partes, y que tiene como objeto una obligación de hacer un determinado precio para que el transportados conduzca al pasajero, a su equipaje o a mercadería a un destino nacional o internacional.

2.1.1. Elementos de la relación contractual. Dentro del contrato de transporte aéreo es común que acudan tres elementos ineluctables:

1. El consignatario
2. El transportador aéreo
3. El pasajero

Teniendo en cuenta lo anterior, Zubiri de Salina (2017) define con base en el Convenio de Varsovia el término "pasajero" de la siguiente manera: "En el Derecho de transportes se utiliza como denominación clásica la de pasajero identificando a la persona que efectúa el viaje y a favor de la cual se expide el documento de transporte" (p. 9). Es importante decir que dentro del ordenamiento jurídico interno no existe una definición legal sobre el termino de pasajero, ni siquiera de forma análoga mediante la remisión de otra normativa, especialmente, la relevante al transporte público de pasajeros.

Ahora bien, sí es preciso aludir que el pasajero obtiene dicha calidad mediante el contrato de transporte aéreo y que esta a su vez le otorga el statu de consumidor, es viable concluir que el pasajero es un consumidor más de servicios dentro del país. En ese sentido, hay que tener en cuenta que:

> En Colombia, el Estatuto del Consumidor se ha consagrado como el instrumento a través del cual se han implementado las Directrices de las Naciones Unidas para la Protección del Consumidor. Este regula todos los asuntos relacionados con la protección del consumidor, la protección de la que gozan contra riesgos para su salud y seguridad, el acceso a la información, educación y responsabilidad de

> productores, proveedores y distribuidores, entre otros aspectos. En concreto, el artículo 3 del Estatuto del Consumidor consagra dentro de los derechos y deberes de los consumidores el derecho a la reclamación; consiste en la posibilidad de reclamar ante el productor, proveedor o prestador para poder obtener una reparación integral, oportuna y adecuada, y tener acceso a las autoridades pertinentes para este fin. (Ley 1480, 2011). (Uribe, 2019).

En ese sentido, el pasajero es la persona que adquiere el servicio de transporte aéreo y por el mismo se cancela un precio previamente acordado entre las partes que intervienen en el contrato. Como se connotó, la condición de pasajero conlleva la calidad de consumidor, lo que involucra derechos favorables para la persona que celebra un contrato de transporte aéreo con una compañía de aviación civil.

Por otra parte, el transportador aéreo es la persona jurídica que tiene la responsabilidad de conducir al pasajero o la mercadería al lugar de destino. En ese sentido, es la parte contractual que cumple con la obligación de hacer, y en caso de Colombia, para poseer esta calidad es necesario que se cumplan los reglamentos adscritos por la U.A.E. Aeronáutica Civil.

Finalmente, el consignatario es la persona que envía una mercancía a través del transporte aéreo y que goza de esta calidad una vez se le entrega la Carta de Porte Aéreo. Se diferencia del pasajero porque el consignatario no utiliza el transporte aéreo como un instrumento para dirigirse a otro destino, sino como un medio para transferir la mercancía de un lugar a otro.

2.1.2. Obligaciones del contrato de transporte aéreo. Dentro del contrato de transporte aéreo indudablemente surgen obligaciones entre las partes más allá de la libertad contractual que tienen las partes al celebrar el negocio jurídico correspondiente. En ese sentido, cuando se celebra el contrato de transporte aéreo surgen obligaciones tanto para el transportador como para el pasajero o al consignatario.

> Conforme al artículo 981 y 982 del Código de Comercio, Guzmán (2003) dice al respecto:
>
> En virtud del contrato de transporte aéreo el transportador adquiere la obligación fundamental de recibir unas mercancías y trasladarlas por vía aérea hasta un sitio acordado y en el plazo usual o acostumbrado, para entregarlas al destinatario o consignatario en el mismo estado en que las recibió. (p. 100).

Por ende, el contrato de transporte aéreo implica unos deberes entre las partes que serán necesarios cumplir teniendo en cuenta que los mismos son indispensables para que la relación contractual se desarrolle de manera debida. Con fundamento en lo anterior, la principal obligación de ambas partes se erige, por un lado, en pagar el precio del servicio y por otro de conducir a la persona a su lugar de destino.

Más adelante se tocará este tema a profundidad, pues, se es consciente que las anteriores explicaciones no son suficientes para abordar el tema. Por eso, en próximos capítulos se identificará y explicará cada una de las obligaciones que contienen las partes en el contrato de transporte aéreo.

2.1.3 Efectos jurídicos del contrato. Los efectos de los contratos de transporte aéreo son las consecuencias jurídicas que suceden dentro de la celebración de dicho contrato, en ese sentido, crea, modifica, transfiere o extingue obligaciones entre las partes. En ese sentido, es importante hacer una distinción primaria entre los efectos del contrato y los efectos de las obligaciones, ya que como se dijo los efectos del contrato tienen como propósito crear, modificar, transferir y extinguir las obligaciones; por el contrario, los efectos de las obligaciones coloca a una de las partes o ambas en una obligación de cumplir. En el caso de los contratos de transporte aéreo, los efectos de las obligaciones colocan al transportador, al pasajero y al consignatario en una posición de cumplir.

Ahora bien, frente a los efectos del contrato de transporte aéreo en relación con las partes, es lógico que entre la relación convencional surjan unas obligaciones de cumplimiento indispensable, que con base en el Código Civil poseen una libertad contractual, limitada por la buena moral.

Con base en lo anterior, tenemos que los efectos del contrato se pueden evidenciar en distintas etapas:

1. La responsabilidad pre contractual
2. La responsabilidad contractual
3. La Post contractual

En ese orden de ideas, y conforme al principio de libertad entre las partes que rigen las relaciones contractuales en Colombia y que se encuentran presentes en el contrato de transporte aéreo en el país:

> El principio de la autonomía privada nace como una de las expresiones de libertad del hombre, que transmitida al ámbito jurídico significó la celebración de los contratos bajo lineamientos de plena libertad e igualdad de las partes, dando nacimiento a diferentes postulados, libertad contractual, expresión específica (jurídica) del género, que es el principio de la autonomía privada. Fue en épocas de liberalismo económico, de libertades del hombre, de derechos del hombre, que surgió un principio que, concebido en su raíz, propugnó por la justicia y equidad en las relaciones entre particulares, justicia y equidad misma que frente a la comparación que se ejerce con la situación actual del contrato. (Bonivento Correa, 2000, pp 37-38).

Dicho lo anterior, los efectos de los contratos de transporte aéreos son el establecimiento de obligaciones entre las partes con la finalidad de cumplir a cabalidad el objeto de estos contratos. En este sentido, el contrato de transporte aéreo crea obligaciones entre el transportador, pasajero y consignatario.

2.2. Conclusiones

Indudablemente, el contrato de transporte aéreo tiene su principal fundamentación normativa en el Código de Comercio colombiano, lo que indica que su naturaleza u origen normativo de manera interna sucede desde la ley. Las principales fuentes de protección del consumidor o en este caso del pasajero provienen del Estatuto del Consumidor que para sus efectos proyectó el legislador con el fin de proteger a aquella parte más débil o vulnerable dentro del contrato.

Cabe decir que es un contrato bilateral, aunque suele reconocer su característica de ser adhesivo, es decir, que una de las partes se somete a las condiciones que estipula, por lo general, el transportador. También es un contrato consensual, ya que es fundamental para la producción de efectos contractuales que exista consentimiento por las partes que intervienen en el mismo. Por otra parte, es un contrato típico, es decir, que se encuentra dentro de la ley y los reglamentos, lo que determina aspectos característicos de carácter normativo que deben poseer estos.

Como todo contrato, implica dentro de su naturaleza convencional, unas obligaciones para ambas partes, elemento que conlleva en caso de desatención, sanciones para aquel extremo contractual que generó el incumplimiento. Sin embargo, frente a estos contratos, aplica por regla general las causales de exoneración de responsabilidad de caso fortuito o fuerza mayor, elementos tradicionales de la juricidad que reduce o anula la responsabilidad por incumplimiento.

Finalmente, en caso de incumplimiento y por los elementos intrínsecos al contrato de transporte aéreo, es evidente que en caso de incumplimiento y ante la inexistencia del caso fortuito y la fuerza mayor, se decrete de manera extrajudicial o judicial la responsabilidad

patrimonial de alguna de las partes. En ese sentido, es posible perseguir la reparación del daño cuando del incumplimiento se generan perjuicios que alguna de las partes no está en la posición de soportar, por lo que, deberá ser indemnizada.

No obstante, cabe alegar que estas obligaciones y responsabilidades se distorsionan desde el plano del contrato de transporte internacional toda vez que la definición de mismo y el ámbito de aplicación normativo interno resulta ambivalente por la misma definición del Código de Comercio.

Capítulo 3. Responsabilidad contractual derivadas del incumplimiento de un contrato en materia de seguridad aeronáutica civil

3.1. Responsabilidad contractual en el transporte aéreo.

Como se entrevé, la celebración del contrato de transporte aéreo contrae unos efectos contractuales y jurídicos para las partes, especialmente, instituye obligaciones que las partes deben cumplir so pena de ser responsables de los perjuicios causados por el incumplimiento de las obligaciones contractuales. En ese sentido, las empresas de aviación civil son responsables civilmente por los daños que se causen con ocasión a un accidente aéreo; del mismo modo, es responsable por los años o pérdidas queimi53 799( )]TJETQq0.000009127 0.000061035 612.53 792.35 re W BT/I

el contrato de transporte aéreo implica ser una ley para las partes. De ese modo, se podrá acudir a la rama judicial o a las instancias de resolución de conflictos extrajudiciales para que resuelva toda controversia que surja entra las partes, y principalmente, ordenar el cumplimiento del contrato o indemnizar los daños que se ocasionaron con el mismo.

Así las cosas, las responsabilidades contractuales constituyen una fuerte importante para las partes porque a través de las obligaciones decantadas en el contrato se logra que de manera extrajudicial o judicial se logre el cumplimiento de "las estipulaciones contenidas en el contrato de transporte aéreo". (Aznar Esquivel, 2019).

Dicho esto, a continuación, se decantan las distintas responsabilidades que implica el contrato de transporte aéreo en Colombia; esto permite identificar el marco de protección que tiene el pasajero en las diferentes instancias del Estado Social de Derecho. Cabe expresar que al ser la aviación civil un escenario que es intervenido por el Estado, sobre el mismo recae un diverso cumulo de responsabilidad de diferente índole.

3.1.1. Responsabilidad administrativa. Dentro de las funciones de la U.A.E. de la Aeronáutica Civil se establece la capacidad sancionatoria frente a las empresas de aviación civil cuando de algunas formas estas vulneren la normativa nacional o internacional sobre el tema. En ese sentido, son funciones sancionatorias de la U.A.E. en mención las siguientes:

12. Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria.
13. Intervenir y sancionar en caso de violación a los reglamentos aeronáuticos o a la seguridad aeroportuaria.

14. Fijar y desarrollar la política tarifaria, en materia de transporte aéreo nacional e internacional y sancionar su violación.

15. Desarrollar la política tarifaria, en materia de transporte aéreo y sancionar su violación. (Artículo 5, Decreto 260, 2004).

En ese orden de ideas, la U.A.E. en estudio tiene la responsabilidad normativa de investigar y sancionar las acciones que violen los reglamentos aeronáuticos o la seguridad aeroportuaria; por eso, la ocurrencia de un accidente aéreo activa la potestad investigativa y sancionatoria de la Aeronáutica Civil con el fin de determinar las razones que expliquen el suceso y sí las mismas tienen incidencia respecto a algún incumplimiento normativo sobre el mismo.

De igual manera, la U.A.E de la Aeronáutica Civil tiene la potestad de sancionar las acciones que afectan las tarifas previamente fijadas por la entidad en mención; Con base en lo anterior, se protege a los usuarios de cobros abusivos para adquirir el servicio de transporte aéreo.

En consecuencia, la responsabilidad administrativa en el sector de transporte aéreo recae únicamente en la U.A.E. de la Aeronáutica Civil, la cual tiene la potestad de sancionar las conductas que se erigen en contra de la regulación y reglamentación que rige sobre el tema. Lo anterior enmarca un escenario de protección al usuario, pues, a través de la investigación y sanción administrativa se asegura que los contratos de trasporte aéreo y cualquier otra actuación se ajuste conforme a derecho.

Dicho esto, se tiene inicialmente una responsabilidad administrativa frente a la U.A.E. de la Aeronáutica Civil por parte de las empresas aeronáuticas cuando incumple con los lineamientos generales e internos sobre la aviación civil en el territorio nacional; Sin embargo, cabe destacar que también existe otro de tipo de responsabilidad administrativa que se deriva del artículo 90 de la Constitución Política:

> El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.
> En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste. (Artículo 90, CPC).

En ese sentido, cuando exista participación societaria del Estado en la empresa aeronáutico, el mismo está llamado a responder patrimonialmente por los daños que se ocasione a los pasajeros o consignatarios en razón a la vulneración de las normas sobre transporte aéreo.

En efecto, Guerra & Castro Ardila (2007) dicen al respecto:

> El principio general del derecho que expresa: "*todo aquel que cause un daño a otro debe repararlo"* permite deducir que la persona que ocasionó el perjuicio incurre en una responsabilidad civil o penal y está en la obligación de resarcir el daño causado. Los funcionarios que no cumplen debidamente sus obligaciones "incurren en responsabilidad" la cual puede ser de diferente naturaleza:

> Disciplinaria, penal, civil, política, patrimonial. Cada una de ellas trae diferentes consecuencias al Estado. (p.145).

Con base en todo lo anterior, podemos diferencias dos clases de responsabilidad administrativa; la primera que surge del deber de reparar por los daños causados por el Estado a través de la ejecución del contrato de transporte aéreo y otra desde la potestad sancionatoria con el fin de vigilar que las actuaciones de transporte aéreo adelantadas por las empresas civiles sean conforme a los lineamientos interno y la normativa internacional.

3.1.2. Responsabilidad civil. Conforme al artículo 2341 del Código Civil se podría afirmar sin temor a dudas que quien cause un daño a otro sin importar la existencia de dolo o culpa tiene la obligación de reparar: "El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido" (Ley 84, 1873).

Esta premisa normativa, fundamental para instaurar las respetivas acciones de responsabilidad civil contractual y extracontractual es aplicable a los contratos de transporte aéreo y se erige como una figura importantísima para favorecer los derechos del pasajero que fueron vulnerados con ocasión a los daños que se produjeron durante la ejecución del contrato.

Es importante tener en cuenta lo dicho por la Corte Constitucional en la Sentencia C-1008 de 2010 que al respecto dice:

> Cabe resaltar que, en materia contractual, la reparación del daño debe estar orientada también por el principio general según el cual la víctima tiene derecho a la reparación total de los daños que sean ciertos, directos, personales y que hayan causado la supresión de un beneficio obtenido lícitamente por el afectado. Esta reparación debe comprender tanto los perjuicios patrimoniales como extrapatrimoniales. Sin embargo, en materia convencional, este principio general puede estar limitado ya sea por cláusulas legislativas razonables, o por estipulaciones de los contratantes, quienes autónomamente pueden decidir que el responsable se libere total o parcialmente de su obligación frente a la víctima, habida cuenta del interés privado que está inmerso en los derechos de crédito asociados a un contrato. En este sentido, el inciso final del artículo 1616 parcialmente acusado establece que "*Las estipulaciones de los contratos podrán modificar estas reglas*". (Sentencia C-1008, 2010).

Por ende, la proyección del principio de reparación integral tiene su fundamento jurídico en la misma relación contractual que genera responsabilidades y obligaciones entre los contratantes, lo que implica de manera rotunda que que los perjuicios causados por el incumplimiento del contrato sean reparados por la parte que obró de mala fe. Lo anterior no implica un desconocimiento de la libertad de regulación que poseen los Estados soberanos, que refuerza la jurisprudencia de la Corte Constitucional, y donde se han fijado límites de acuerdo al enfoque que implica cada sector de la sociedad, sin distinción del régimen de responsabilidad que trate.

En ese orden de ideas, se advierte que la responsabilidad civil tiene como objete reparar los daños que se ocasiones en razón a la ejecución del contrato de transporte aéreo. Teniendo en cuenta que el objeto del contrato de transporte aéreo es conducir a una persona o mercadería de un destino a otros, cuando este no se cumple se genera perjuicios patrimoniales a favor del pasajero o consignatario, incluso, llegándose a reconocer perjuicios morales.

A la par con lo anterior, es imperioso traer a colación lo connotado por el artículo 1880 del Código de Comercio que indica:

> 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 1. y 3. del artículo 100363 y a 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. (Artículo 1880, Decreto 410, 1971).

Del mismo modo, el artículo 1882 estipula la responsabilidad del transportador por incumplimiento o interrupción del viaje:

> Cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por causa de fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete. El pasajero podrá en tales casos exigir la devolución inmediata del precio.
>
> Si una vez comenzado el viaje éste se interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportador quedará obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte del precio proporcional al trayecto no recorrido. (Artículo 1882, Decreto 410, 1971).

Con base en el anterior artículo, se tiene un régimen de responsabilidad civil por el retardo de los vuelos, pero también un régimen de exoneración que ampara a las empresas aeronáuticas en casos fortuitos o de fuerza mayor.

Finalmente, en materia de responsabilidad civil, se encuentra dentro del Código de Comercio la responsabilidad del transportador por daño causado por el retardo: “El transportador es responsable del daño resultante del retardo en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías. Sin embargo, en este caso, el transportador no será responsable si prueba que le fue imposible evitar el daño” (Artículo 1883, Decreto 410, 1971).

En conclusión, existe una variedad normativa que consagra la responsabilidad civil en los contratos de transporte aéreo, que tiene como finalidad proteger tanto a los pasajeros y la mercadería; pero a su vez consagra exoneraciones de responsabilidad a favor de las empresas de aviación civil. En ese sentido, cabe destacar la Ley 701 de 2001 que al respecto dice:

> Artículo 20. Exoneración. 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. Este Artículo se aplica a todas las disposiciones sobre responsabilidad del presente Convenio, incluso al párrafo 1o. del artículo 21. (Ley 701, 2001).

3.1.3. Indemnización. La indemnización es el resultado final de la responsabilidad contractual que surge ante el incumplimiento de los deberes y obligaciones contenidas en el contrato de transporte aéreo. En ese sentido, la indemnización es una figura que le otorga a una persona que sufrió un daño o perjuicio un reconocimiento económico que tiene como fin sobre llevar las consecuencias que se le causaron a la persona por el incumplimiento contractual.

En ese orden de ideas, la indemnización es una compensación económica que recibe cualquier individuo que haya sufrido un daño conforme a una relación contractual que se desarrolló de manera inapropiada por alguna de las partes. Ahora bien, cuando se trata de indemnización, por regla general, sucede por un pronunciamiento judicial que de alguna manera ordena el reconocimiento económico a favor de una persona.

Teniendo en cuenta lo dicho, la indemnización por un perjuicio de tipo económico es susceptible desde el plano del contrato de transporte aéreo cuando alguna de las partes, especialmente el transportador, incumple con las obligaciones contraídas o con las normas contenidas en el ámbito interno o internacional. Sin embargo, para que estas prosperen debe la parte demandante tener pruebas fehacientes de que el transportador cometió una conducta dolosa o culposa que causo perjuicios económicos o morales en la persona.

La reparación económica es una práctica habitual dentro del estamento de a jurisdicción colombiana, pues, se percibe como una herramienta que restablece los derechos afectados y materializa la justicia. Ahora bien, el ambito de responsabilidad patrimonial conlleva una actividad probatoria considerable lo que implica que muchas de las circunstancias que se aleguen no puedan ser probadas, lo qu conlleva para el apoderado hacer una ponderación entre las posibilidades de éxito.

Umaña (2013) al respecto hace una precisión de los límites que comporta la limitación del contrato de transporte aéreo:

> Los límites indemnizatorios por peso o volumen, incentivan al transportador a adquirir un seguro de responsabilidad civil que, por la vía de la subrogación, no se traslapa (como si ocurre cuando el transportador compra la póliza de daños), con la póliza de daños que adquiere el generador. (p.505).

La indemnización dentro del contrato de transporte aéreo tiene como finalidad amparar aquella parte que fue lesionada ante el incumplimiento de las obligaciones contractuales que suscriben las diferentes partes dentro del negocio jurídico. De modo que, constituye una figura de protección que en la generalidad de los casos se logra mediante sentencia judicial, es decir, dentro de un proceso jurisdiccional.

No obstante, es pertinente alegar la conclusión que allega García & Sokoloff (2016): “La posibilidad de recuperación que pueda tener una aseguradora frente a un siniestro derivado de un contrato de transporte internacional, se desprende en primer lugar, del modo de transporte y del lugar en donde se presentó el siniestro (p.300).”. En ese sentido, la indemnización dependerá de todos modos de la situación fáctica que desprenda el incumplimiento de las obligaciones contractuales.

En conclusión, la indemnización dentro de los contratos de transporte aéreo es

3.1.4. Concepto y naturaleza jurídica. La naturaleza jurídica del contrato de transporte aéreo es de carácter legal, es decir, que su desarrollo normativo tiene origen en la ley. Como se ha observado en el presente trabajo, las principales normas sobre el contrato de transporte aéreo provienen directamente del marco regulatorio y reglamentario. No obstante, también es factible alegar que la naturaleza del contrato de transporte aéreo es de carácter internacional ya que un cumulo importante de convenios y tratados internacionales trataron la materia.

Así las cosas, es posible concluir que la naturaleza jurídica del contrato de transporte aéreo es de carácter mixto, pues, su origen normativo proviene desde las disposiciones normativas internacionales y el desarrollo legal que se ha dado dentro del país. Más allá de la naturaleza jurídica, es innegable que el contrato de transporte aéreo resulta ser un negocio jurídico con una incidencia normativa trascendental.

Con base en lo anterior, en las últimas páginas del presente trabajo se tiene como objeto detallar de manera más exhaustiva el contrato de transporte aéreo dentro del ordenamiento jurídico colombiano. Esto permitirá conocer de manera clara y congruente el contrato de transporte aéreo y poder diferenciar de manera adecuado los elementos particulares que su ponen su aplicación en Colombia.

3.1.4.1. Características. *La primera característica del contrato de transporte aéreo es que es típico, es decir, que existe una regulación legal y reglamentaria que trata asuntos jurídicos del contrato. En otras palabras, es la ley la que la da proyección comercial y civil a este tipo de contratos. La tipicidad es un elemento relevante en las relaciones contractuales porque le da*

seguridad jurídica a las partes, quienes observan su actividad contractual apoyada en la normativa.

Camara Carra (2008) define el contrato típico de la siguiente manera:

> Son contratos típicos los que cuentan con una regulación sustancial en las leyes. No basta con que sean mencionados incidentalmente en alguna ley, o para establecer alguna consecuencia jurídica. Sólo son contratos típicos aquellos cuyas características esenciales, nacimiento y ejecución, se encuentran regulados por la ley, aunque se trate de una regulación sucinta o parcial, que haya de ser completada en gran medida con las normas generales sobre los contratos. Son ejemplos la compraventa y el arrendamiento urbano. (p.120).

Otra característica propia del contrato bajo estudio es que son nominados, es decir, que dentro de la normativa se les identifica con un nombre. Conforme a la normativa indicativa del Código de Comercio estos contratos se denominan “contratos de transporte aéreo”. Aunque como se ha sostenido con anterioridad, debido a la especialidad que puede enmarcar el sector de la aviación civil, la denominación de este contrato puede cambiar conforme a su objeto. No obstante, la generalidad legal proyecta que su denominación sea “contrato de transporte aéreo”.

La bilateralidad es otra característica propia de los contratos de transporte aéreo, pues, como mínimo exige que dos partes diferentes se involucren en el respectivo negocio. Además, contrae obligaciones para ambas partes, es decir, que una vez perfeccionado el negocio jurídico surge para los dos extremos de la negociación unos derechos y deberes. El carácter bilateral del

contrato permite compilar que entre las partes hay unas obligaciones y que en caso de incumplimiento, las mismas deben ser indemnizadas o reparadas, según el caso, por la parte que incumple:

> Sabido es que, entre nosotros, para el caso de los contratos bilaterales, el artículo 1546 del Código Civil dispone que, cuando una de las partes no ha cumplido lo pactado, la otra podrá demandar, a su arbitrio, la resolución o la ejecución del contrato, y en ambos casos, además, solicitar la indemnización de perjuicios. (Navia Arroyo, 2008, p.39).

Retomando las características del contrato de transporte aéreo, es necesario identificar su carácter de consensual, pues, es necesaria la voluntad de las dos partes para que el Contrato surja a la vida jurídica. De acuerdo a lo anterior, el contrato solo se perfecciona sí existe el consentimiento de ambas parte manifestado a través del respectivo contrato.

Es importante tener presente, lo que expone Gaviria Ruano (2001):

> En los contratos consensuales no se establece formalidad alguna y la simple manifestación de voluntad verbal o incluso, la realización de ciertos actos en los que ella se manifiesta inequívocamente, lo perfeccionan y en consecuencia obliga a los contratantes. En ellos, aun cuando la voluntad no se manifiesta de una forma específica, existe una manifestación de voluntad de la que surge el consentimiento, y de él, el contrato. (p. 41).

Del mismo modo, el contrato de transporte aéreo es oneroso, es decir, que el transportador recibe un pago por el servicio que solicita el pasajero, y este a su vez cancela un precio previamente establecido por el transportador. En ese sentido, las partes perciben las utilidades y se gravan recíprocamente en beneficio mutuo.

Igualmente, el contrato de transporte aéreo es principal, toda vez que no necesita de otro contrato para surgir jurídica y contractualmente. En consecuencia, no tiene la necesidad de estar enlazado con otra convención o negocio jurídico particular. El contrato de transporte aéreo también es conmutativo en vista a que las prestaciones de las partes son equivalentes. Esta equivalencia a la que se hace mención involucra para las partes una igualdad convencional inmersa dentro de la relación contractual.

3.1.5. Obligaciones del transportista o trasportador. De acuerdo a Valdés (2013), las obligaciones generales que recaen en la empresa de la aeronáutica civil o en su defecto en el transportador, son las siguientes:

a. Proveer una aeronave en perfecto estado de mantenimiento y con su tripulación reglamentaria, en el tiempo y lugar convenidos.

b. Expedir y entregar el billete de pasaje.

c. Efectuar el transporte en el tiempo y forma convenidos.

d. Velar por la seguridad y comodidad de los pasajeros.

e. Restituir a los pasajeros el importe de sus pasajes en los casos provistos en el artículo 127 del código (negación total o parcial de transporte).

f. Transportar el equipaje de los pasajeros.

g. Observar durante el viaje las leyes, ordenanzas y reglamentos relativos al transporte aéreo. (p. 7).

Frente a la obligación de emitir el billete que consta la relación contractual, este deberá contener como mínimo los siguientes elementos:

a. Lugar y fecha de expedición.
b. Nombre del pasajero y del transportador.
c. Punto de partida y destino.
d. Precio y clase de pasaje. (Valdés, 2013, p. 7).

Con base en lo dicho, es importante decir que el transportador tiene el derecho impostergable de solicitar el pago total del servicio prestado con anticipación o después del mismo, en pocas palabras, el pago del pasaje. Así mismo, tiene la potestad de derecho de admisión, y no prestar el servicio a aquellas personas que consideren pueden estar en riesgo o poner en riesgo a los demás.

3.1.6. Obligaciones del pasajero. Finalmente, frente a las obligaciones de los pasajeros, se establecen los siguientes deberes:

a. Pagar el valor del pasaje.
b. Dar cumplimiento a las leyes, ordenanzas y reglamentos policiales, sanitarios, aduaneros y demás exigidos por ocasión del viaje.
c. Conservador el boleto o billete.
d. Presentarse en el aeropuerto en el día y hora establecidos para iniciar el viaje.
e. Obedecer a bordo las instrucciones y órdenes impartidas por el comandante.
f. Entregar las armas que portare antes de embarcarse en la aeronave. (Valdés, 2013, p. 8).

3.2. Conclusiones

El presente capítulo concluyó que la relación contractual que genera el convenio de transporte aéreo nacional e internacional implica responsabilidades para las partes, lo cual provoca que una vez se incumpla un aspecto sustancial del contrato se genere para una de las partes responsabilidad patrimonial.

Ahora bien, esto es posible en contrato de transporte aéreo en razón a que la responsabilidad civil se encuentra consagrada en Código de Comercio como un elemento causal de toda relación contractual que se erige frente a este estatuto. Teniendo en cuenta que el contrato de transporte aéreo es una convención típica regulada en el Código de Comercio, la responsabilidad civil que implica la responsabilidad patrimonial de la parte que implica.

En conclusión, existe una variedad normativa que consagra la responsabilidad civil en los contratos de transporte aéreo, que tiene como finalidad tanto proteger a los pasajeros y la mercadería, es decir, aquella parte más vulnerable. Finalmente, se demostró que la indemnización dentro de los contratos de transporte aéreo nacional e internacional es una figura posible gracias a la responsabilidad civil contractual, que surge desde la fundamentación normativa del Código Civil y el Código de Comercio.

Capítulo 4. Conclusiones

El contrato de transporte aéreo, en el caso de Colombia, se encuentra regulado principalmente desde la visión de los tratados y convenios internacionales que sobre la materia ha suscrito y aprobado Colombia. Sin embargo, con el transcurso del tiempo la normativa se ha venido alineando a una visión jurídica más ajustada a la realidad sobre los contratos de transporte aéreos. Ahora bien, la monografía evidenció que en materia normativa existen falencias que pueden perjudicar los derechos de los pasajeros, ya que esta sigue siendo la parte más débil.

De acuerdo a lo anterior queda claro que ha faltado interés por parte del legislador, de pronunciarse o de emitir una actualización normativa encaminada a reglamentar la modernización para la aplicación de la aeronáutica civil, donde usuarios y las aerolíneas tengan definidos sus derechos.

De lo mencionado, se colige que al no existir una regulación interna prevista en el tema que se estudia, hace pertinente la investigación, con el objetivo de conocer de esta manera cual procedimiento o la ruta de atención para que en caso de eventualidades puedan reclamar los usuarios afectados.

No obstante, es preciso advertir que dentro de los objetivos contractuales del transporte aéreo encontramos el ejercicio de llevar a una persona o cosa, de un punto de partida a un lugar de destino en aeronave. Este contrato de transporte aéreo contiene dentro de sus obligaciones la de garantizar seguridad a los pasajeros, contratando a un personal idóneo que cumpla las

funciones de trasladar a los usuarios a su destino y a su vez el deber de los beneficiarios, como receptores de los servicios que ofrece la empresa, el cumplimiento en los términos y condiciones exigidos por la aerolínea, de manera que la responsabilidad se configura recíproca.

Indudablemente, el contrato de transporte aéreo tiene su principal fundamentación normativa en el Código de Comercio colombiano, lo que indica que su naturaleza u origen normativo de manera interna sucede desde la ley. Las principales fuentes de protección del consumidor o en este caso del pasajero provienen del Estatuto del Consumidor que para sus efectos proyectó el legislador con el fin de proteger a aquella parte más débil o vulnerable dentro del contrato.

Cabe decir que es un contrato bilateral, aunque suele reconocer su característica de ser adhesivo, es decir, que una de las partes se somete a las condiciones que estipula, por lo general, el transportador. También es un contrato consensual, ya que es fundamental para la producción de efectos contractuales que exista consentimiento por las partes que intervienen en el mismo. Por otra parte, es un contrato típico, es decir, que se encuentra dentro de la ley y los reglamentos, lo que determina aspectos característicos de carácter normativo que deben poseer estos.

Como todo contrato, implica dentro de su naturaleza convencional, unas obligaciones para ambas partes, elemento que conlleva en caso de desatención, sanciones para aquel extremo contractual que generó el incumplimiento. Sin embargo, frente a estos contratos, aplica por regla general las causales de exoneración de responsabilidad de caso fortuito o fuerza mayor,

elementos tradicionales de la juricidad que reduce o anula la responsabilidad por incumplimiento.

Por otra parte, en caso de incumplimiento y por los elementos intrínsecos al contrato de transporte aéreo, es evidente que en caso de incumplimiento y ante la inexistencia del caso fortuito y la fuerza mayor, se decrete de manera extrajudicial o judicial la responsabilidad patrimonial de alguna de las partes. En ese sentido, es posible perseguir la reparación del daño cuando del incumplimiento se generan perjuicios que alguna de las partes no está en la posición de soportar, por lo que, deberá ser indemnizada.

No obstante, cabe alegar que estas obligaciones y responsabilidades se distorsionan desde el plano del contrato de transporte internacional toda vez que la definición de mismo y el ámbito de aplicación normativo interno resulta ambivalente por la misma definición del Código de Comercio.

Evidente resulta en este trabajo la premisa de que en Colombia existe un compendio normativo extenso sobre la actividad aeronáutica civil. Se percibe que el legislador y el ejecutivo como máximos detentores de las potestades normativas se han interesado por regular y reglamente este tema, atendiendo de manera oportuna las necesidades y problemáticas que presenta el sector. Sin embarga, esta preocupación institucional que se materializa en el desarrollo normativo queda sin proyección cuando no existen criterios de congruencia y unificación normativa, yerros que se presentan en la regulación y tecnificación colombiana.

Ahora bien, esto es posible en contrato de transporte aéreo en razón a que la responsabilidad civil se encuentra consagrada en Código de Comercio como un elemento causal de toda relación contractual que se erige frente a este estatuto. Teniendo en cuenta que el contrato de transporte aéreo es una convención típica regulada en el Código de Comercio, la responsabilidad civil que implica la responsabilidad patrimonial de la parte que implica.

En conclusión, existe una variedad normativa que consagra la responsabilidad civil en los contratos de transporte aéreo, que tiene como finalidad tanto proteger a los pasajeros y la mercadería, es decir, aquella parte más vulnerable. Finalmente, se demostró que la indemnización dentro de los contratos de transporte aéreo nacional e internacional es una figura posible gracias a la responsabilidad civil contractual, que surge desde la fundamentación normativa del Código Civil y el Código de Comercio.

Referencias

Ambrosini, A. (1949). *Instituciones de derecho de la aviación*. Buenos Aires, Argentina.

Asamblea Nacional Constituyente. (4 de julio de 1991). Constitución Política. Bogotá, D.C., Colombia. Obtenido de: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html#1

Aznar Esquivel D. P. (2019). La protección del consumidor en el contrato de transporte aéreo I. Obtenido de https://elderecho.com/la-proteccion-del-consumidor-en-el-contrato-de-transporte-aereo

Bonivento Correa, P. (2000). La autonomía privada de la voluntad frente a los contratos de derecho privado. Bogotá, D.C, Colombia: Pontificia Universidad Javeriana. Obtenido de: https://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis16.pdf

Camara Carra, B. (2008). Apuntes a la clasificación de los contratos típicos, atípicos y mixtos. *Revista electrónica del Instituto de Investigacione "Ambrosio L. Gioja", 2 (3)*. Pp. 113-135.

Convenio de Varsovia. Varsovia 1929, Haya 1955 y Montreal 1975. Obtenido de: https://tramites.gob.sv/media/Convenio%20de%20Varsovia.pdf

Convenio de Montreal. 4 de noviembre de 2003. Obtenido de: http://tfig.unece.org/SP/contents/Montreal-convention.htm

Convención para la Reglamentación de la Navegación aérea Internacional. París 1919. Obtenido de: http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/28/convencion-de-la-reglamentacion-de-la-navegacion-aerea.pdf

Convenio sobre Aviación Internacional. (7 de diciembre de 1944). Chicago, Estados Unidos. Obtenido de: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/marco-juridico-y-regulatorio-normativo/juridico/convenios/convenio-de-chicago.pdf

Convención de Roma. 26 de octubre de 1961. Obtenido de: https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/es/rome/trt_rome_001es.pdf

Decreto-Ley 40. (27 de marzo de 1971). Presidente de la República. Por el cual se expide el Código de Comercio. Bogotá, D.C., Colombia: Diario Oficial No. 33.339 del 16 de junio de 1971.

Decreto 823. (16 de mayo de 2017). Presidente de la República. Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C., Colombia: Diario Oficial No. 50.235 del 16 de mayo de 2017.

Decreto 2058. (4 de octubre de 1951). Presidente de la República. Por el cual se fija la jornada de trabajo de los aviadores civiles. Bogotá, D.C., Colombia: Diario Oficial No. 27.747 del 16 de mayo de 2017.

Decreto 260. (28 enero de 2004). Presidente de la República. Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C., Colombia: Diario Oficial No 45.446 del 30 de enero de 2004.

Decreto 1078. (26 de mayo de 2015). Presidente de la República. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Bogotá, D.C., Colombia: Diario Oficial No. 49523 del 26 de mayo de 2015.

Decreto 1079. (26 de mayo de 2015). Presidente de la República. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Bogotá, D.C., Colombia: Diario Oficial No. 49523 del 26 de mayo de 2015.

Decreto 171. (5 de febrero de 2001). Presidente de la República. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera. Diario Oficial 44318 de febrero 5 de 2001.

Decreto 127. (4 febrero de 2019). Presidente de la República. Por el cual se modifican los niveles funcionales, la nomenclatura, clasificación y se establecen unas equivalencias de empleos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C., Colombia.

Gaviria Ruano, C. (2001). La terminación unilateral del contrato de derecho privado. Bogotá, D.C., Colombia. Pontificia Universidad Javeriana. Obtenido de https://javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere2/Tesis23.pdf

García, L & Gutiérrez Sokoloff, M. (2016). Límites de responsabilidad de las convenciones internacionales de transporte de mercancías y posibilidad de reclamación bajo los seguros de transporte. *Revista Ibero-Latino, 45 (25)*. PP. 271-308.

Gildemeister, A. (1986). *Elementos de derecho aeronáutico.* 4ta Edición. Universidad del Pacífico. Lima, Perú. Obtenido de http://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/1810/GildemeisterAlfredo1986.pdf.txt;jsessionid=9E296004886D7A82D029C34ED9C30CB7?sequence=6

Guerra, Y., & Castro Ardila, J. (2007). Diversas formas de la responsabilidad del Estado por la actividad administrativa. Diálogos De Saberes, (26), 145 - 162. Recuperado a partir de https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/dialogos/article/view/2076

Guzmán, J. V. (2003). Aspectos generales del contrato de transporte aéreo internacional de mercancías. *REVIST@ e – Mercatoria* Volumen 2, Número 1. (2003). Universidad Externado de Colombia. Bogotá, D.C.

Ley 12. (23 de octubre de 1947). Por la cual se aprueba la Convención de Aviación Civil Internacional. Bogotá, D.C., Colombia: Diario Oficial No. 26.537 de 7 de noviembre de 1947.

Ley 19. (23 de octubre de 1992). Por medio de la cual se aprueba el Protocolo Relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 83 Bis), firmado en Montreal el 6 de octubre de 1980. Bogotá, D.C, Colombia: Diario Oficial No. 40.640, de 26 de octubre de 1992.

Ley 105. (30 de diciembre de 1993). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C., Colombia: Diario Oficial No. 41.158, de 30 de diciembre de 1993.

Ley 336. (20 de diciembre de 1996). Estatuto General de Transporte. Bogotá, D.C., Colombia: Diario Oficial No. 42.948, de 28 de diciembre de 1996.

Ley 1480. (12 de octubre de 2011). Congreso de la República. Por medio de la cual se expide el Estatuto del Consumidor y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 48.220 de 12 de octubre de 2011.

Ley 84. (26 de mayo de 1873). Congreso de la República. Por medio del cual se expide el Código Civil. Diario Oficial No. 2.867 de 31 de mayo de 1873.

Ley 701. (21 de noviembre de 2001). Congreso de la República. Por medio de la cual se aprueba el "Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional" hecho en Montreal, el veintiocho (28) de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999). Diario Oficial No. 44.628 de 27 de noviembre de 2001.

Lorente Martínez, I. (2015). Convenio de Roma 1980 y reglamento Roma I. Ley Aplicable a las obligaciones contractuales. El contrato de transporte de mercancías y el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. *Cuadernos de Derecho Transnacional* (marzo 2015), Vol. 7, Nº 1, pp. 269-276. Obtenido de https://ojs2017.uc3m.es/index.php/CDT/article/viewFile/2521/1398

Navas-Herrera, M. (2011). La responsabilidad civil del transportador aéreo: un análisis paralelo del régimen legal internacional con la ley colombiana. *Revista Vniversitas, 15 (19).* 603-636.

Navia Arroyo, F. (2008). La terminación unilateral del contrato de derecho privado. *Revista de Derecho Privado. 14 (10)*. PP. 35-76.

Organización Internacional del Trabajo. (2013). La aviación civil y los cambios en su entorno laboral. Documento temático para el debate en el Foro de diálogo mundial sobre los efectos de la crisis económica mundial en la industria de la aviación civil (Ginebra, 20 a 22 de febrero de 2013). Obtenido de: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_201283.pdf

Resolución 2591. (6 de junio de 2013). Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Por la cual se modifican y adicionan unos numerales de la parte tercera de los reglamentos aeronáutica de Colombia, en materia de derechos y obligaciones de los usuarios y

prestadores del servicio de transporte aéreo. Diario Oficial No 48.820 del 13 de junio de 2013.

Sandoval Aguirre, D. (2013). 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. *Revista DE Derecho Privado, 40 (25).* PP 235-271.

Sentencia C-1008. (9 de diciembre de 2010). Corte Constitucional, Sala Plena. *M.P. Luis Ernesto Vargas Silva*. Bogotá, D.C., Colombia: Referencia: expediente D-8146.

Tapia Salinas, L. (1993). Derecho Aeronáutico. Editorial S.A. Bosch. Segunda Edición. Pág. 864. ISBN: 9788476762431.

Umaña, L. (2013). Los límites de indemnización del transportador y su impacto en el esquema de aseguramiento del transporte de carga en Colombia. *Revista Fasecolda, 13 (1)*. PP. 483-506.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. (2019). Consultoría para optimización e implementación del plan estratégico ambiental del sector transporte aéreo. Bogotá, D.C. Obtenido de file:///E:/Users/Raquel/Downloads/2.%20ESPECIFICACIONES%20TECNICAS%20DEFINITIVAS.pdf

Uribe Correa, D. (2019). La protección de los pasajeros de transporte aéreo en Colombia. Revista Socio-Jurídicos, 21(2), 293-330. Doi: http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/sociojuridicos/a.7474

Váldes, A. (2013). Apuntes sobre derecho de transporte aéreo. *Revista Derecho Comercial – Contrato Mercantil, 45 (8)*. PP. 75- 135.

Zubiri de Salinas, M. (2017). Consumidor y pasajero. *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutica, 39 (19).* PP. 2-28