

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE DERECHO

DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA
EN LA NAVEGACION AEREA

Tesis presentada para optar el título de

DOCTORA EN DERECHO Y CIENCIAS
SOCIALES.

Doris Jurado Jurado

Pasto - Colombia
1976

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE DERECHO

UNIVERSIDAD DE NARIÑO	
DEPARTAMENTO DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES	
FACULTAD DE DERECHO	
Nombre	El
Apellido	Vel
Don	Don
Curso	Curso
Cmpos	Cmpos

Presentada en forma:

DR. MANUEL ANTONIO COBAL

DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA

En la Navegación Aérea

EN LA NAVEGACION AEREA

DR. GERARDO A. TORRES

Tesis presentada para optar el título de
DOCTORA EN DERECHO Y CIENCIAS
SOCIALES.

Pasto - Colombia
1976

PN
T
D348.51
J95
Ej. 1

UNIVERSIDAD DE NARIÑO	
DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECAS	
PASTO - COLOMBIA	
No. <u>18141</u>	Ej. <u>1</u>
Valor <u>\$2000.=</u>	Vol. <u> </u>
Fecha <u>I-24-77</u>	Don. <u>+</u>
Fact. <u>Desuhs</u>	Canje <u> </u>
Librería <u>autar</u>	Cmop. <u> </u>

Presidente de Tesis:

Dr. MANUEL ANTONIO CORAL

Presidente Honorario:

Dr. GERARDO A. JURADO E. de Jurado

INDICE

DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA NAVEGACION

DEL DR. J. G. GARCIA

1.1. La responsabilidad civil en la navegación 1

1.2. La responsabilidad civil en la navegación 2

1.3. La responsabilidad civil en la navegación 3

1.4. La responsabilidad civil en la navegación 4

1.5. La responsabilidad civil en la navegación 5

1.6. La responsabilidad civil en la navegación 6

1.7. La responsabilidad civil en la navegación 7

1.8. La responsabilidad civil en la navegación 8

1.9. La responsabilidad civil en la navegación 9

1.10. La responsabilidad civil en la navegación 10

1.11. La responsabilidad civil en la navegación 11

1.12. La responsabilidad civil en la navegación 12

1.13. La responsabilidad civil en la navegación 13

1.14. La responsabilidad civil en la navegación 14

1.15. La responsabilidad civil en la navegación 15

1.16. La responsabilidad civil en la navegación 16

1.17. La responsabilidad civil en la navegación 17

1.18. La responsabilidad civil en la navegación 18

1.19. La responsabilidad civil en la navegación 19

1.20. La responsabilidad civil en la navegación 20

CAPITULO III.

DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN LA NAVEGACION

DAD SIN CULPA. AEREA

3.1 Culpas. Excepciones. Responsabilidad Pág. 12

3.2 Culpas. Excepciones 12

INTRODUCCION

3.3 La Teoría del riesgo en las Actividades Peligrosas 13

CAPITULO I.

1.1 Las dos grandes responsabilidades civiles 1

1.1.1 Responsabilidad Civil Contractual 1

1.1.2 Responsabilidad Civil Extracontractual 1

1.1.1 Concepto 3

1.1.2 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.1 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.2 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.3 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.4 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.5 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.6 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.7 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.8 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.9 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.10 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.11 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.12 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.13 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.14 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.15 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.16 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.17 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.18 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.19 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.20 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.21 Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.2.22 Responsabilidad Civil Contractual 3

INDICE

Pág.

CAPITULO III.

DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN LA NAVEGACION

DAD SIN CULPA. AEREA

3.1 Origen, Evolución histórica y Jurisprudencial ... 14
Pág.

3.2 Criterios Rectores ... 18

INTRODUCCION

3.3 La Teoría del riesgo en las Actividades Peligrosas ... 21
CAPITULO I.

3.3.1 Nociones ... 21
LAS DOS GRANDES RESPONSABILIDADES CIVILES 1

3.3.2 Evolución Jurisprudencial ... 22
1.1 De la Responsabilidad Civil Contractual 3

1.1.1 Concepto 3

1.1.2 Elementos 3

1.2 De la Responsabilidad Civil Extracontractual

1.2.1 Concepto 4

1.2.2 Elementos 5

CAPITULO II.

LA CULPA COMO ELEMENTO DE LA RESPONSABILIDAD

CIVIL. RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN LA AERONAVE

2.1 Definiciones 7

2.2 La Culpa Contractual 8

2.3 La culpa Extracontractual 10

2.4 Diversas teorías sobre la necesidad de la culpa ... 11

2.5 El Dolo en la Culpa 12

5. El Convenio de Varsovia	34
CAPITULO III.	
LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA O RESPONSABILIDAD SIN CULPA.	
CAPITULO VI.	
LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN LA NAVEGACION AEREA EN COLOMBIA.	
3.1 Orígen. Evolución histórica y Jurisprudencial ...	14
3.2 Criterios Enemigos	18
6.1 DE LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL	30
3.3 La Teoría del riesgo en las Actividades Peligrosas	21
6.1.1 Responsabilidad frente a los pasajeros....	37
3.3.1 Nociones	21
A. Sistema del Convenio de Varsovia....	37
3.3.2 Evolución Jurisprudencial	22
B. El Código de Comercio de 1971	41
C. Límites de la Responsabilidad	42
CAPITULO IV.	
D. Causales de exoneración de responsabilidad	43
LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN COLOMBIA.	
4.1 La Jurisprudencia de nuestro Máximo Tribunal -	47
6.1.2 Responsabilidad por mercancías y equipajes de la Corte Suprema de Justicia	25
A. Causales de exoneración de responsabilidad	42
4.2 La responsabilidad objetiva en el Código Civil Colombiano.....	28
6.2 DE LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL	
CAPITULO V.	
E. Responsabilidad por los daños ocasionados	
LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN LA AERONAVIGACION.	
6.2.1 La Responsabilidad por daños cau-	
5.1 Generalidades	30
5.2 El Derecho Alemán	32
5.3 El Derecho Francés	33
5.4 El Derecho Italiano	33

CONCLUSIONES	Pág.
5.5 El Convenio de Varsovia	34

BIBLIOGRAFIA. CAPITULO VI.

LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN LA NAVEGACION AEREA EN COLOMBIA.

6.1 DE LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL	36
6.1.1 Responsabilidad frente a los pasajeros....	37
A. Sistema del Convenio de Varsovia...	37
B. El Código de Comercio de 1971	41
C. Límites de la Responsabilidad	43
D. Causales de exoneración de responsa- bilidad	45
6.1.2 Responsabilidad por mercancías y equipajes	47
A. Causales de exoneración de responsa- bilidad	48
6.2 DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL	
6.2.1 Responsabilidad por los daños ocasionados a terceros en la superficie	49
6.2.1.1 La Responsabilidad por daños cau- sados por el ruido de las aeronaves	50
6.2.2 El caso del Abordaje	53
6.2.3 Responsabilidad de quien explota un aeró- dromo	54

CONCLUSIONES

INTRODUCCION

CITAS

BIBLIOGRAFIA.

de que en las primeras épocas de la humanidad, el concepto de responsabilidad se encontró desligado de todo carácter jurídico, el devenir de los tiempos trajo consigo la necesidad de una seria contemplación de la materia, y paulatinamente, se fueron incorporando en las legislaciones universales, diversas normas reguladoras de la responsabilidad por el daño causado, hasta que entre los principios universales del Derecho, tomó importante lugar el de que: "TODO AQUEL QUE POR UN HECHO DOLOSO O CULPABLE, OCASIONE UN DAÑO A OTRO, DEBE SER INDENIZABLE LOS PERJUICIOS CAUSADOS".

Dicha tendencia de la responsabilidad, es susceptible de producirse en todas las etapas de la actividad humana, y entre esas actividades humanas hay algunas que en los últimos tiempos han logrado un desarrollo extraordinario, y que por las características especiales que revisten, exigen una atención especial para las controversias que en ella pudieran originarse; tal es el caso de la navegación aérea, que gracias al impulso de la técnica, de la industria y al progreso del maquinismo, ha obtenido un vertiginoso avance en los últimos decenios.

La actividad aeronáutica, que perfectamente encaja dentro de las denominadas ACTIVIDADES PELIGROSAS, es fuente in-

INTRODUCCION

A pesar de que en las primeras épocas de la humanidad, el concepto de responsabilidad se encontró desligado de todo carácter jurídico, el devenir de los tiempos trajo consigo la necesidad de una seria reglamentación de la materia, y paulatinamente, se fueron incorporando en las legislaciones universales, diversas normas reguladoras de la Responsabilidad por el daño causado, hasta que entre los principios universales del Derecho, tomó importante lugar el de que: "TODO AQUEL QUE POR UN HECHO DOLOSO O CULPOSO, OCASIONE UN DAÑO A OTRO, DEBERA INDEMNIZARLE LOS PERJUICIOS CAUSADOS".

Dicho fenómeno de la responsabilidad, es susceptible de producirse en todos los campos de la actividad humana, y entre esas actividades humanas hay algunas que en los últimos tiempos han logrado un desarrollo asombroso, y que por las características especiales que revisten, exigen una normatización especial para las controversias que en ella pudieren originarse; tal es el caso de la navegación aérea, que gracias al impulso de la técnica, de la industria y al progreso del maquinismo, ha obtenido un vertiginoso avance en las últimas décadas.

La actividad aeronáutica, que perfectamente encaja dentro de las denominadas ACTIVIDADES PELIGROSAS, es fuente im-

portante de perjuicios, de ahí, que debe pensarse en la indemnización que ha de satisfacer quien obtiene beneficios de su explotación, defraudado en sus derechos.

Ahora bien, tratándose concretamente de la responsabilidad Civil en la navegación aérea, diversas tesis han tratado de darle su fundamento jurídico; fue así como en principio se le aplicaron las reglas de la Teoría Clásica de la culpa, derivando la responsabilidad sobre bases puramente subjetivas; se exigió que la víctima probara la culpa de parte del transportista. Posteriormente surgieron dos teorías diferentes: la Teoría de la presunción de la culpa, que invirtió la carga de la prueba correspondiendo al transportador, demostrar que tomó las medidas necesarias para evitar el perjuicio, si quería exonerarse de responsabilidad. La otra Teoría es la de la Responsabilidad objetiva, o Teoría del Riesgo, con la cual se ha excluido al elemento Culpa como necesario para exigir responsabilidad. Dicha teoría ha cobrado extraordinaria fuerza en la época actual y entre nosotros ha sido felizmente consagrada por el Código de Comercio de 1971.

La Teoría de la responsabilidad objetiva, también conocida como Responsabilidad sin culpa, busca en nuestro caso, favorecer a las víctimas de los accidentes aéreos, habida cuenta de que la indemnización por parte del transportista, se había tornado

en ilusoria, pues fácil le era demostrar que obró con diligencia y cuidado en su empresa, con lo cual la víctima quedaba completamente defraudada en sus derechos.

Se trata pues, de establecer un justo equilibrio entre la víctima del daño y el agente del mismo que es quien ejercita una actividad generadora de riesgos, lo cual a su vez le reporta provechosos beneficios económicos. Es aplicable aquí, el aforismo Romano "UBI EMOLUMENTUM IBI ONUS"; donde está el provecho, está la carga.

No obstante el auge de esta teoría, y de su aceptación por la mayoría de los autores y códigos modernos, no deja de tener actualidad y es digna de analizarse la polémica.

Las dos tienen por fundamento un hecho o acto generador de un perjuicio y requieren de la existencia de una relación de causalidad entre el hecho y el perjuicio causado.

La contractual, nace del incumplimiento de una obligación proveniente de un contrato; la extracontractual nace del hecho ilícito, se funda en el dolo, del cual nace una relación jurídica entre el autor y la víctima del mismo.

Aquí encontramos pues, la primera y más importante diferencia entre las dos responsabilidades, en consideración a las

DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN LA NAVEGACION AEREA

la R.C. Contractual, nace de un acto cual es el contrato, la R.C. extracontractual nace de la ley que establece al hecho ilícito como causa generadora de obligaciones.

CAPITULO I

De otra parte, la R.C. Contractual implica la violación de una obligación preexistente, en tanto que la R.C. Extracontractual no necesita de aquella, se funda en la violación de un principio

DE LAS DOS GRANDES RESPONSABILIDADES CIVILES

En materia de obligaciones, existen dos clases de responsabilidades:

- A. La Responsabilidad Civil Contractual
- B. La Responsabilidad Civil Extracontractual.

Las dos tienen por fundamento un hecho o acto generador de un perjuicio y requieren de la existencia de una relación de causalidad entre el hecho y el perjuicio causado.

La contractual, nace del incumplimiento de una obligación proveniente de un contrato; la extracontractual nace del hecho ilícito, se funda en el daño, del cual nace una relación jurídica entre su autor y la víctima del mismo.

Aquí encontramos pues, la primera y más importante diferencia entre las dos responsabilidades, en consideración a las

fuentes de donde nacen las obligaciones: En efecto, mientras que la R.C. Contractual nace de un hecho lícito cual es el contrato, la R.C. extracontractual nace de la ley que establece al hecho ilícito como causa generadora de obligaciones.

De otra parte, la R.C. Contractual implica la violación de una obligación preexistente, en tanto que la R.C. Extracontractual no necesita de aquella, se funda en la violación de un principio general del Derecho: NO HACER MAL A NADIE.

Con respecto a la prueba de la culpa que se ha configurado como elemento esencial de la responsabilidad, en la Contractual se presume, en la Extracontractual hay que probarla.

Existen además otras diferencias pero se les ha restado importancia dando prevalencia a la que se funda en el origen de las obligaciones.

Bueno es anotar que la doctrina, la jurisprudencia y la ley, ya se trate de la R.C. Contractual o de la Extracontractual, siempre han buscado favorecer a la víctima o persona que sufre el daño, colocándola en la calidad de ACREEDOR frente al autor que adquiere el carácter de DEUDOR, configurando en esta forma los dos sujetos de la indemnización: activo, el obligado a pagarlo y pasivo, el que recibirá el resarcimiento.

1.1 De la Responsabilidad Civil Contractual. - Artículo 1603. el -

1.1.1 Concepto:

El incumplimiento, el cumplimiento imperfecto, o el cumplimiento tardío de una obligación proveniente de un contrato, ocasiona perjuicios a la parte contratante que si estuvo dispuesta al cumplimiento, y por ende, genera responsabilidad de indemnizar esos perjuicios a cargo del creador del daño.

Y es que los contratos se celebran con miras a satisfacer necesidades mutuas de las partes; con el cumplimiento de lo pactado se satisfacen esos intereses originarios y se pone fin a la relación jurídica; pero, si se evade el cumplimiento, se causan perjuicios y surge una nueva relación jurídica que culminará con la indemnización de perjuicios por parte de quien violó su compromiso; estamos entonces ante la responsabilidad civil contractual cuyo fundamento es la sanción.

1.1.2 Elementos:

Los elementos que deben concurrir para que haya lugar a la R.C. Contractual son los siguientes:

A. Violación de una obligación proveniente de un

Sobre el fundamento del contrato. De conformidad al Artículo 1602, el contrato es ley entre las partes, por tanto, las obligaciones de él emanadas deben cumplirse

- A. La Responsabilidad subjetiva según una conducta de buena fé y oportunamente.
- B. Existencia de un daño cierto en el patrimonio del acreedor.
- C. Relación de causalidad entre el primero y el segundo elementos.
- D. Imputabilidad. Esto significa que el hecho violatorio de la obligación sea atribuible a negligencia o dolo en la persona del deudor.

1.2 De la Responsabilidad Civil Extracontractual. -

1.2.1 Concepto:

Siempre que por un hecho doloso o culposo, una persona haya comprometido su propia responsabilidad y se le llame a indemnizar, su obligación procede del fenómeno de la R. Civil Extracontractual.

La Responsabilidad extracontractual encuentra su base en lo siguiente: Si la actividad de un individuo perjudica a otro, es lógico que el primero indemnice a éste último.

Sobre el fundamento jurídico, dos escuelas sostienen opiniones en contradas: y extrapatrimonial o subjetivo. En general - dice

Valencia Zea - existe perjuicio cuando destruye o
A. La Escuela Subjetiva; según sus sostenedores menoscaba alguno de los derechos subjetivos de el autor de un daño, responderá por los perjuicios siempre y cuando hubiere obrado con culpa

C. El dolo, el caso contrario no le es imputable.

lo cual significa que el daño debe ser consecuencia
B. La Escuela Objetiva o de la Teoría del Riesgo, es directa de una actividad culpable. Es que el cuyo planteamiento fundamental es el siguiente: **El agente causante de un daño a otro, está en una causa, esa causa es la actividad culpable, la obligación de repararlo, sin necesidad de la**

concurrencia de dolo o culpa.

se debe ser determinante y adecuada, es decir que sea con y no

1.2.2 Elementos:
otra la causa del daño.

De acuerdo con la Teoría Subjetiva, la Responsabilidad Civil Extracontractual, se sostiene en tres elementos: del primero de estos tres elementos, y sostiene que hasta sus la

A. La Culpa, que en criterio de los Hnos. Maze-
taunata y el daño sud es un error de conducta que no hubiera po-
lidad al autor. dido cometer una persona normal y prudente
colocada en las mismas circunstancias exter-
nas que el autor del perjuicio.

B. El Perjuicio.- Consiste en el menoscabo que
sufrir el patrimonio de la víctima, tomando la

palabra patrimonio en su doble sentido: material y extrapatrimonial o subjetivo. En general -dice

DE LA CULPA COMO ELEMENTO DE LA

Valencia Zea- existe perjuicio cuando destruye o RESPONSABILIDAD CIVIL

menoscaba alguno de los derechos subjetivos de

2.1. Definiciones de las personas.

C. Relación de causalidad entre la culpa y el daño.

lo cual significa que el daño debe ser consecuen

cia directa de una actividad culposa. Es que el

daño es un efecto y como todo efecto necesita de

una causa, esa causa es la actividad culposa.

Esta relación es casi necesaria, porque la cau

sa debe ser determinante y adecuada, es decir que sea esa y no

otra la causa del daño.

Ahora bien, la Teoría Objetiva de la Responsabilidad, prescinde

del primero de estos tres elementos, y sostiene que basta con la

existencia de un daño y la relación de causalidad entre el hecho

causante y el daño causado, para que pueda exigirse responsabi

lidad al autor.

CAPITULO II

DE LA CULPA COMO ELEMENTO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

2.1 Definiciones:

Quizá debido a la inexactitud de las definiciones, nuestro Có
digo Civil no trae una definición de la Culpa (como tampoco del del
ito). Los autores no han logrado ponerse de acuerdo para definirl
la, hasta el punto de que RIPERT por ejemplo, cree que no existe
una definición legal de la culpa y afirma que "ni siquiera cabe int
tentar dar una definición de culpa". No obstante, otros tratadis -
tas sí la han definido y enseguida citaré algunas de las más import
tantes:

PLANIOL.- "La culpa es el incumplimiento de una obligación -
preexistente".

DEMOGUE. "Dos condiciones parecen indispensables, la una obj
jetiva y la otra subjetiva: un atentado contra el derech
cho y el hecho de haber advertido o poder advertir
que se atentaba contra el derecho ajeno".

Para SAVATIER, la culpa es la violación de un deber que el ag
gente tenía la posibilidad de conocer y observar.

Todas estas definiciones han sido criticadas por carecer de precisión y prescindir del concepto exacto de Culpa. La doctrina ha considerado como la más acertada definición, la que dan los hermanos Mazeaud: "La culpa es un error de conducta que no habría cometido una persona diligente colocada en las mismas condiciones externas que el autor del daño".

2.2 La Culpa Contractual:

El Artículo 12 del Código Penal define la culpa de la siguiente manera:

"HAY CULPA CUANDO EL AGENTE NO PREVIO

LOS EFECTOS NOCIVOS DE SU ACTO HABIENDO

PODIDO PREVEERLOS, O CUANDO A PESAR DE

HABERLOS PREVISTO, CONFIO IMPRUDENTE-

MENTE EN PODER EVITARLOS".

Ahora bien, la culpa será Contractual, cuando entre el autor del daño y el perjudicado exista un vínculo, un nexo contractual, un contrato en virtud del cual se hayan contraído las obligaciones que por falta de diligencia del primero fueron violadas.

Haciendo una aplicación de la definición que los Hnos. Mazeaud traen acerca de la culpa, podemos decir que la Culpa Contractual es el error de conducta en que no hubiera incurrido una

persona prudente y diligente, en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, colocada en las mismas circunstancias externas en que estuvo colocado el autor del daño.

Tradicionalmente se ha dado en considerar que la culpa es un requisito esencial para que haya incumplimiento de una obligación, y en materia contractual siempre se ha vinculado la idea del incumplimiento con la culpa del obligado, es decir se ha exigido en la persona de quien incumple, un elemento subjetivo, de su propia persona, para que haya lugar a responsabilizarlo del daño causado; claro está que también se ha entendido el incumplimiento por causas ajenas a la voluntad del deudor, tales, la fuerza mayor y el caso fortuito, que representan en síntesis la ausencia de culpabilidad.

Aquí, el deudor no tiene intención de causar un perjuicio con su incumplimiento, es más, no quiere dejar de cumplir con su obligación, pero por falta de la debida diligencia ocasiona el incumplimiento, el cual a su vez lleva aparejado un daño a su acreedor.

Bueno es anotar, que cuando de la culpa contractual se trata, ésta admite graduaciones, y es así como según la intensidad de la misma, la culpa puede ser:

A. **Grave o grave**, que es la falta de diligencia en que no incurriría el hombre más descuidado; por eso se dice que equivale al dolo. Los elementos a saber:

B. **Leve**, esta es la culpa intermedia y es aquella en la que no incurriría un buen padre de familia.

C. **Daño cierto en el demandante**, y

C. **Levisima**, es la omisión de la diligencia que un hombre de relación de casualidad entre éste y aquel. La culpa aquí, cuidadoso normalmente emplea.

Hay que demostrarla, no se presume a diferencia de lo que

La culpa contractual se presume, lo que significa que para declarar

a una persona responsable del incumplimiento de su obligación

Es bueno advertir, que a pesar de que la culpa extracontractual, basta con demostrar que no cumplió con su obligación por causa del hecho ilícito, no es una culpa delictuosa como afirman veniente de un contrato y que con ello ocasionó perjuicios al otro algunos, pues en ella no hay intención de causar perjuicio, al contratante.

En el comercio, saldría del campo jurídico de la culpa para ingresar

en el del dolo y consecuentemente de la Responsabilidad Penal.

2.3 La Culpa Extracontractual.

En el derecho civil, la culpa extracontractual es la que surge

Llamada también culpa aquiliana, surge cuando se ha violado

el principio universal de "NO HACER MAL A NADIE", nace

en consecuencia del hecho ilícito.

En los regímenes primitivos, no existió el concepto de

En la culpa extracontractual, no hay una obligación preexistente,

antes del hecho delictuoso no hay acreedor ni deudor, ellos

surgen en el momento en que se verifica el hecho ilícito.

En la culpa contractual, se presume la culpa, en la culpa extracontractual,

Para que pueda deducirse responsabilidad civil a cargo de una persona en este caso, se requiere que aparezcan plenamente demostrados tres elementos a saber:

A. Culpa del demandado.

Se dijo entonces que "no existe responsabilidad por culpa", y se

B. Daño cierto en el demandante, y
bre este elemento CULPA contractual.

C. la Relación de causalidad entre éste y aquel. La culpa aquí, hay que demostrarla, no se presume a diferencia de lo que ocurre con la Culpa Contractual.

Es bueno advertir, que a pesar de que la culpa extracontractual nace del hecho ilícito, no es una culpa delictuosa como afirman algunos, pues en ella no hay intención de causar perjuicio, si así ocurriera, saldría del campo jurídico de la culpa para ingresar al del dolo y consecuentemente de la Responsabilidad Penal.

Establecer la acción culpable en la persona del demandado, así obligados a soportar las consecuencias de su culpa.

2.4 Diversas teorías sobre la necesidad de la Culpa. -

Auto la historia, durante que dicho régimen primitivo, en "En los regímenes primitivos, no existió el concepto de culpa como fundamento de la responsabilidad, los sistemas jurídicos, para decretar la reparación del daño, solo exigían que fuera imputable a la actividad de una persona, sin entrar a examinar si había o no existido culpa.

La evolución del derecho por una parte y la influencia de la moral griega y cristiana por otra, dieron origen a las Teorías subjetivas, según las cuales la obligación de reparar el daño tiene su origen en la culpabilidad de su autor. (1)

Se dijo entonces que "no existe responsabilidad sin culpa", y sobre este elemento CULPA comenzó a estructurarse el fundamento de la responsabilidad civil. Quien pretendía obtener mediante sentencia judicial el pago de perjuicios, estaba obligado a demostrar la culpa del demandado.

Se configuró así la teoría clásica de la culpa, que exigía como presupuesto esencial que la víctima de un daño probare la culpa de su victimario, criterio con el cual la mayoría de los damnificados veía convertida en ilusoria la indemnización a que tenía derecho: resultaba una carga demasiado pesada, difícil y costosa, establecer la actitud culposa en la persona del demandado viéndose así obligados a soportar las consecuencias de un evento que ellos no crearon.

Ante la injusticia aberrante que dicho régimen consagraba, se pensó en buscar un camino diferente que solucionara satisfactoriamente los menoscabados intereses de los perjudicados.

En oposición a esta tesis, surgió la teoría del riesgo o de la responsabilidad objetiva que introdujo un elemento nuevo: el

riesgo. Consiste en eliminar toda la idea de culpa como fundamento de la responsabilidad. De ella hablaré más extensamente en el capítulo siguiente, por ahora baste anotar que esta teoría tuvo un aparente fracaso y se apeló entonces al sistema de las presunciones.

3.1. Origen, Evolución histórica y Jurisprudencial.-

Surge a la vida jurídica, la Teoría de la presunción de la culpa como fruto de grandes esfuerzos realizados en la búsqueda de un ambiente de justicia social. Introduce una institución novedosa al invertir la carga de la prueba e imponer al autor del daño, la obligación de acreditar la demostración de prudencia y diligencia para desvirtuar la presunción que sobre él pesa.

La teoría no alega que no sea necesaria la culpa, por el contrario, consagra su necesidad, la presume en contra del autor del daño.

Pero es a partir del siglo XIX cuando cobra mayor fuerza esta teoría y se extiende por toda Europa. Comienza a ser aplicada en el campo civil por grandes tratadistas, destacándose en Francia Jousseand y Sabellies, en Alemania Binding y Ungert-Labbe, Ennetos y otros que aceptan ya totalmente el sistema de la objetividad o ya admiten tesis intermedias.

En el siglo XX, los fenómenos sociales se han tornado complejos, el desarrollo asombroso de los medios de transporte, los

CAPITULO III

LA TEORIA DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA O DE LA RESPONSABILIDAD SIN CULPA

3.1 Origen, Evolución histórica y Jurisprudencial. -

"La doctrina de la responsabilidad objetiva o teoría del riesgo, tiene sus orígenes en algunos partidarios de la escuela del derecho natural durante el Siglo XVIII, en particular en THOMASIUS y en HEINNECIUS, quienes enseñaron que el autor de un daño es responsable sin tener en cuenta la culpa con que lo haya cometido.

Posteriormente, la escuela positiva italiana acogió la idea del riesgo al decir que la responsabilidad penal no se fundaba en el concepto de dolo o culpa". (2)

Pero es a partir del Siglo XIX cuando cobra mayor fuerza esta teoría y se extiende por toda Europa. Comienza a ser aplicada en el campo civil por grandes tratadistas, destacándose en Francia Jossierand y Saleilles, en Alemania Binding y Unger; Labbe, Esmein y otros que aceptan ya totalmente el sistema de la objetividad o ya admiten tesis intermedias.

En el Siglo XX, los fenómenos sociales se han tornado complejos, el desarrollo asombroso de los medios de transporte, los

motores de explosión interna, la aplicación y aprovechamiento de la electricidad, el maquinismo, etc. han traído consigo el aumento de los accidentes y es necesario para resolverlos con justicia, un criterio diferente al de las épocas pasadas. Así pues, es en este siglo cuando esta teoría comienza a cobrar una importancia extraordinaria.

El Dr. JORGE PEIRANO FACIO, señala como causas principales del advenimiento de esta teoría:

1. El avance vertiginoso de la civilización con la constante multiplicación desmesurada de la producción industrial y el desarrollo de lo que podríamos llamar el maquinismo, que trajo consigo el aumento en grande escala de los daños. El concepto de la responsabilidad basada en la culpa se hizo estrecho e insuficiente frente a la nueva realidad.

2. En el plano ideológico, la nueva teoría surge en momentos en que declina la concepción individualista y se presencia el traspaso de las prerrogativas del individuo a la sociedad.

Atribuye al socialismo jurídico, el haber creado un ambiente propicio para favorecer el surgimiento de las doctrinas que tendían a suprimir la noción de culpa del campo de la responsabilidad civil. (3)

La doctrina igualmente ha desempeñado un papel muy importante en el desenvolvimiento de la teoría, la cual ha contado con destacados defensores entre los cuales merecen mención especial,

Josserand, Saleilles y Savatier, quienes hicieron destacadas defensas sobre la conveniencia de la aplicación de la Teoría en mención.

Saleilles afirma, que no admitir la responsabilidad civil sino en los casos en que se descubre una voluntad culpable significa perpetuar una concepción penal en dominios en que ella nada tenía que hacer. Añade que se hacía necesario poner de acuerdo la teoría con los hechos admitiendo la responsabilidad como consecuencia lógica de haberse creado un riesgo. Y agrega algo más: que si se quiere seguir hablando de culpa, debe entenderse que cae en ella automáticamente quien crea un riesgo.

Josserand a su turno sostuvo la tesis de que siempre que en la producción de un daño interviene una cosa diferente a un animal o a un inmueble se estará bajo lo dispuesto por el Artículo 1384 del C.C. Francés que consagra la responsabilidad por el hecho de las cosas que se tienen bajo guarda, y el victimario no puede ser obligado a probar la culpa del autor.

René Savatier, dice que la responsabilidad objetiva consiste en la obligación de reparar los hechos dañosos producidos por una

actividad que el creador del riesgo ejerce en su interés y bajo su control. El provecho moral es suficiente para generar esta obligación, concluye.

Jurisprudencialmente, hay que decir que los criterios de los Tribunales no han sido uniformes. La Corte de Casación de Francia, fue la primera en consagrar la Teoría de la responsabilidad sin culpa, pues en su fallo de Julio 16 de 1896 condenó a un patrón a indemnizar a un obrero por el daño sufrido al explotar una caldera, por primera vez en los Estados Unidos, en el año de 1925, reconoció la responsabilidad que declaró independientemente del criterio de culpa.

Más tarde, en 1905, mediante sentencia de 12 de Julio, el Tribunal de Chamberi declara: "La responsabilidad del Artículo 1304, inciso 1, no está subordinada a la idea subjetiva de culpa, sino ciertamente a la idea objetiva del perjuicio ... El que tiene una cosa y de ella deriva ventajas, debe, en virtud de una legítima reciprocidad, soportar las cargas correlativas de esas ventajas".

La teoría del riesgo encuentra sus más encarniados opositores en Francia, cuyos juristas se preocuparon por la responsabilidad del dueño de la cosa, el criado o el empleado de una persona distinta de la víctima, es de absoluta justicia que soporte las consecuencias pecuniarias del perjuicio, no la víctima o sus herederos, sino el que se aprovecha de la cosa, criado o empleado.

El Tribunal de Viena en 1926: "el circular en automóvil, crea un riesgo de accidente... que ante el derecho como ante la equidad, debe pesar enteramente sobre el usuario del automóvil".

PLANIOU: "La nueva doctrina del riesgo, lejos de ser un progreso"

En el mismo año, la Corte de Casación, declaró a un automovilista responsable por los daños causados con su carro, atribuyéndole presunción de culpa por actividades peligrosas.

En materia de responsabilidad en la aeronavegación, se aplicó por primera vez en los Estados Unidos, en el año de 1928, cuando se presentó el caso *Guille vs. Swan*; éste último viajaba en un balón y tuvo que descender en la huerta de Guille, las sogas del balón causaron daños en la huerta y fue condenado a indemnizar los perjuicios y a más de ellos a pagar los daños que causaron los curiosos que se acercaron a presenciar los hechos.

dejar hacer, dejar pasar. Más adelante añadidos: En el problema de la

3.2º Criterios enemigos de la T. del Riesgo.

es lo que debe considerarse y en conducta lo que debe apreciarse.

La teoría del riesgo encuentra sus más encarnizados enemigos en Francia, cuyos jurisconsultos se preocuparon por hacer un análisis profundo y serio del tema, y al tiempo que fue recibida con beneplácito por algunos, fue atacada violentamente por otros. Fundamentalmente, se pueden clasificar en dos corrientes a éstos últimos:

una incompresible y curiosa compensación de culpas, que impli-

A. El primer grupo lo integran Planiol y los Hermanos Mazeaud

cuyas opiniones pueden observarse en los siguientes textos:

El rechazo de la teoría de la responsabilidad sin culpa, lo simbo-

PLANIOL: "La nueva doctrina del riesgo, lejos de ser un progreso constituye un retroceso que nos conduce a los tiempos bárbaros, anteriores a la ley aquilia, cuando sólo se tenía en cuenta la materialidad de los hechos. (4)

rido que el perjuicio afecte a una persona ...".

Los Hermanos Mazeaud por su parte, en su obra sobre Responsabilidad civil delictuosa y contractual, hacen una amplia defensa

del individualismo: "El grupo no subsiste y se desarrolla sino cuando se desarrolla cada uno de los individuos que lo componen,

goza de su plena actividad y obra sobre el mundo exterior en la plenitud de sus facultades". Esto es una defensa plena del indi-

vidualismo, del principio Laissez faire, laissez passer, dejar ha-

cer, dejar pasar. Más adelante añaden: En el problema de la

responsabilidad, la persona ocupa el primer plano: la persona

es lo que debe considerarse y su conducta lo que debe apreciarse.

Independientemente del elemento culpa, pero prefieren no

Para concretar su pensamiento, los Hermanos Mazeaud llegan

a sostener que "si bien es cierto que un automovilista ha creado

un riesgo al poner a funcionar un vehículo, también el peatón ha

creado un riesgo por meterse a atravesar una calle", es ésta u-

na incomprensible y curiosa compensación de culpas, que impli-

caría una inactividad absoluta como medida de seguridad.

El rechazo de la teoría de la responsabilidad sin culpa, lo sintetizan en este pensamiento: Cómo podría comprometer su responsabilidad quien obra sin negligencia, ni imprudencia, quien se conduce como hombre prudente y advertido? Si su actividad causa un perjuicio, no hay ahí sino un hecho del azar, el azar ha querido que el perjuicio afecte a una persona ...".

Estos criterios basados en el individualismo, carecen hoy de valor. La evolución de los tiempos, las profundas transformaciones ético-políticas, han revaluado esa doctrina para hacer prevaler sobre ella el interés social y general.

B. En un segundo grupo podemos ubicar a Esmein y Ripert,

tratadistas que no rechazan ni atacan la Teoría de la Responsabilidad por el riesgo, pero se niegan a denominarla como tal, reconocen la necesidad de la obligación de reparar el daño independientemente del elemento culpa, pero prefieren hablar de garantía y no de responsabilidad, citan para ello el caso del mandante que está obligado a indemnizar los daños causados por sus mandatarios aún cuando demuestre que no los pudo evitar.

El criterio de la proximidad de la culpa inculca la teoría de la presunción de culpa sería aquí desconocida. La teoría de la presunción de culpa sería aquí

3.3 La Teoría del Riesgo en las Actividades Peligrosas.

que obró con prudencia y diligencia. Se vió entonces la necesi-

3.3.1 Nociones:

Antiguamente se consideraba que las únicas fuen-

tes del daño y por consiguiente de la responsabili-

dad civil, se encontraba en el hecho propio, en el hecho de per-

sonas que se encuentran bajo el cuidado de otra y en el de tier-

ras cosas, como animales, edificios, etc.

3.3.2 Pero en el presente siglo, aparece una fuente más

fecunda de la responsabilidad: las actividades peligrosas. El da-

ño en este caso, es producto de la creación de un riesgo, el

cual se crea para el aprovechamiento económico de toda clase

de máquinas como el ferrocarril, las aeronaves, la energía e-

léctrica, etc. La ley quiere que los daños por ellas ocasiona-

dos no se queden sin indemnización; pero ante el silencio del

Código, que explicablemente no consagró nada al respecto,

puesto que en época de su expedición dichos fenómenos eran

desconocidos, cabe preguntarse: En qué se funda esa responsa-

bilidad?, de qué clase de responsabilidad se trata?

responsabilidad extracontractual con normas de responsabi-

El criterio de la necesidad de la culpa insuficien-

te porque en la mayoría de los casos, la causa del accidente es

desconocida. La teoría de la presunción de culpa sería aquí

inoficiosa pues bien fácil le resultaría al explotador demostrar -
que obró con prudencia y diligencia. Se vió entonces la necesi-
dad de buscar un fundamento diferente que se adaptara a las con-
diciones creadas, y se llegó a la exclusión de la noción de culpa
y se dijo: El explotador de toda actividad peligrosa, que conlleve
un riesgo para otras personas deberá responder directamente de
los daños que cause, y sólo podrá exonerarse cuando el daño ha-
ya ocurrido por fuerza mayor o culpa de la víctima.

3.3.2 Evolución Jurisprudencial:

En general, la misma doctrina se sentó en sentencias de

1933 y 1936. (8).

Comenzaron entonces los Tribunales a apartarse
de las antiguas teorías; se buscó y formuló una especie diferen-
te de responsabilidad:

La primera sentencia pronunciada por nuestra

Corte al respecto, hizo responsable a una empresa de ferroca-
riles, por culpa presunta mediante la aplicación del Artículo

1604 del C.C., el cual reglamenta cuestiones relativas a la
responsabilidad contractual. Se trataba de regular casos de
responsabilidad extracontractual con normas de responsabili-
dad contractual, solución ilógica pero eminentemente práctica,
humana y equitativa en decir del Dr. Arturo Valencia Zea. (5)

El mismo autor, cita otras sentencias de la Corte

que hacen referencia al tema: **LO IV**

A. La de Diciembre de 1929, que condenó a una empresa férrea a pagar el valor de un camión que fue estrellado por una locomotora.

B. En 1932 se condenó a una compañía de energía eléctrica a pagar los perjuicios que había sufrido una persona a consecuencia de una descarga eléctrica que le produjo una invalidez vitalicia.

En 1933 y como conclusión de una discusión subjetiva.

C. En general, la misma doctrina se sentó en sentencias de 1933 y 1936. (6).

sin culpa.

Pero pronto se abandonó esa teoría y se configuró la de que el

Artículo 2341 es fundamentalmente diferente de 2356, pues en tanto que el primero se refiere a daños causados por hechos propios, el segundo se refiere a otros daños que no son sino los causados por actividades peligrosas. (7)

Los artículos colombianos se dividieron en dos grupos, uno de ellos apoyó decididamente el criterio del Dr. Bolívar Argüel, en tanto que el otro sostenía que dicho artículo no era sino una simple repetición del 2341.

Conveniente es transcribir los dos artículos, para dar una idea más clara del problema:

CAPITULO IV

LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN EL

DERECHO COLOMBIANO

4.1 La Jurisprudencia de nuestro Máximo Tribunal. -

Hasta hace muy poco tiempo, el criterio que guiaba en sus decisiones a la Corte Suprema de Justicia, era el de la responsabilidad subjetiva. Solo en 1938 y como conclusión de una discusión que se venía efectuando alrededor de los Artículos 2356 y 2341 del C.C., la Corte admitió la teoría de la responsabilidad sin culpa.

En efecto, algunos tratadistas y entre ellos el Dr. Eduardo Zuleta Angel, habían descubierto el Artículo 2356 como fundamento de la responsabilidad objetiva por los daños causados en desarrollo de una actividad peligrosa; a raíz de esto, los juristas colombianos se dividieron en dos grupos, uno de ellos apoyó decididamente el criterio del Dr. Zuleta Angel, en tanto que el otro sostenía que dicho artículo no era sino una simple repetición del 2341.

Conveniente es transcribir los dos artículos, para dar una idea más clara del problema:

2341: "EL QUE HA COMETIDO UN DELITO O CULPA, -
entre los dos- QUE HA INFERIDO DAÑO A OTRO, ES OBLIGADO
a la indemnización, sin perjuicio de la pe-
na principal que la ley imponga por la
culpa o el delito cometido".

Vino luego una época de mucha actividad para la Corte Suprema de
Justicia, la comprendida entre 1935 y 1945. Y fue así que en el
A su turno, el Artículo 2356: sentencia fundada en el Artículo
2355. El fallo proferido en marzo 14 dice:
"POR REGLA GENERAL TODO DAÑO QUE PUEDA
IMPUTARSE A MALICIA O NEGLIGENCIA DE O-
TRA PERSONA DEBE SER REPARADO POR ESTA.

SON ESPECIALMENTE OBLIGADOS: 1. EL QUE DISPARA IMPRUDENTEMENTE UN
"ARMA DE FUEGO". EL QUE REMUEVE "LAS LO-
SAS DE UNA ACEQUIA".....

2. EL QUE OBLIGADO A LA REPARACION DE
UN ACUEDUCTO O FUENTE QUE ATRAVIESA
UN CAMINO, LO TIENE EN ESTADO DE CAUSAR
DAÑO A LOS QUE TRANSITAN POR EL CAMINO".

Como puede observarse, el Artículo 2341 contiene los tres ele-
mentos de la responsabilidad civil extracontractual: culpa, da-
ño y relación de causalidad; como el Artículo 2356 habla a su
vez de malicia o negligencia se dijo que con ésto se quería sig-
nificar culpa, luego, era una repetición del primero.

Después de un largo proceso se consiguió establecer la diferencia entre los dos, el 2341 se refiere a la culpa y el 2356 trata de daños causados en actividades peligrosas.

En otros fallos, la Corte reiteró esta doctrina. Así, en mayo de 1938 vino luego una época de mucha luz para la Corte Suprema de

Justicia, la comprendida entre 1935 y 1945. Y fue así que en el año de 1938, dictó la primera sentencia fundada en el Artículo 2356. El fallo proferido en marzo 14 dice:

El Artículo 2356 que mal puede reputarse como repetición de aquel (2341) ni puede interpretarse en forma que sería absurda si

a tanto equivaliese, contempla una situación diferente y la regula en las sentencias posteriores. La Corte ya no se pronunció en esta, naturalmente, como corresponde a esta diferencia". Agrega que este comprende los daños que tienen su origen en actividades peligrosas y que éstas son aquellas en que se emplean máquinas y toda suerte de energías.

Luego añade que si bien los ejemplos citados por el Artículo no se refieren a actividades de esa naturaleza, también es cierto

que cuando el Código se redactó aquéllas no existían, y sin duda alguna, de otros ejemplos se habría valido el legislador si en ese entonces se hubiese conocido el ferrocarril, el automóvil, el avión, etc. (8)

En esa misma sentencia, la Corte sostuvo que el Artículo 2356 contiene una presunción de responsabilidad, en cuyo caso la

carga de la prueba correspondería a quien causó el daño con malicia o negligencia.

En otros fallos, la Corte reiteró esta doctrina. Así, en mayo de 1938 expresó:

"Quien ejercita actividades en el manejo de máquinas de la industria humana es responsable del daño que por obra de éllas se cause, y, por lo mismo, le incumbe para exonerarse de esa responsabilidad demostrar la fuerza mayor, el caso fortuito o la culpa de la víctima . (9)

En las sentencias posteriores, la Corte ya no se pronunció en este sentido sino que habló de presunción de peligrosidad, concepto erróneo por cuanto la peligrosidad no se presume, se encuentra objetivada al examinar la actividad de que se trate, como tampoco es acertada la presunción de responsabilidad, es que la responsabilidad no puede presumirse, porque de hacerse así se estaría presumiendo la obligación.

Desafortunadamente, a partir de 1945, la Corte retrocedió en los criterios ya anotados y volvió por la doctrina tradicional de que la culpa es el fundamento de la responsabilidad, y de que el Artículo 2356 plantea simplemente una inversión de la carga de la prueba. Además consideró que se debía rechazar la pre-

sunción de responsabilidad porque élla conduciría a la teoría del riesgo.

Antes de pasar a considerar que nuestra legislación laboral también

4.2 La Responsabilidad objetiva en el Código Civil Colombiano.

El Código Civil Colombiano establece la responsabilidad del patrono en dichos

casos. Valga mencionar en primer lugar, el tan discutido Artículo 2355, el cual a pesar de las divergencias y controversias que despertó, contiene indudablemente los elementos de la responsabilidad por causa del riesgo.

Pero aparte de él, nuestro C.C. tiene otra disposición muy importante que es una clara consagración de la teoría de la responsabilidad objetiva: se trata del Artículo 2354 que dispone:

"EL DAÑO CAUSADO POR UN ANIMAL FIERO DE FIERO, QUE NO SE REPORTA UTILIDAD PARA LA GUARDA O SERVICIO DE UN PREDIO, SERA SIEMPRE IMPUTABLE AL QUE LO TENGA; Y SI ALEGARE QUE NO LE FUE POSIBLE EVITAR EL DAÑO, NO SERA OIDO".

Esta disposición como perfectamente se observa, consagra la teoría de la responsabilidad sin culpa, al decir que: quien alegue ... no será oído. Y si no se oye a quien tiene pruebas de no ser culpable, obviamente estamos ante un caso de responsa-

bilidad objetiva.

Anotamos rápidamente que nuestra legislación laboral también consagra esta responsabilidad sin culpa, en relación con los accidentes de trabajo. La responsabilidad del patrono en dichos casos no se exonera ni siquiera por fuerza mayor, únicamente en caso de que haya dolo o culpa de la víctima.

La legislación sobre la responsabilidad civil del transportista. El Código de lo Contencioso Administrativo, también la estatuye al consagrar que cuando a causa de un trabajo público se daña una propiedad particular, se debe demandar a la persona administrativa gestora del trabajo y ésta deberá ser condenada al pago de los perjuicios.

Finalmente, el nuevo Código de Comercio expedido en 1971, ha dado un gran paso de avanzada al establecer la responsabilidad sin culpa en materia aeronáutica.

perjuicio que sufran los pasajeros, o del que puedan sufrir las mercaderías y equipajes y aún del perjuicio que pudiere causarse a una persona en tierra la cual no tenga relación con las actividades aeronáuticas.

Indagable desarrollo legislativo, ha obtenido en la esfera de la navegación aérea la teoría de la responsabilidad objetiva, que ha venido a sustituir en el campo jurídico la noción de cul-

Según esta teoría, el **CAPITULO V**, por el solo hecho de cometer o de omitir un acto que genere un daño para otra persona, en

LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN LA
es la obligación de reparar el daño que ha sido causado
AERONAVEGACION
sin culpa. Basta que haya una actividad querida por su autor y que

entre esa actividad y el daño inferido exista una relación de causalidad.

5.1 Generalidades.-

La legislación sobre la responsabilidad civil del transportador

no es necesario observar, que del hecho de producir un accidente en tránsito aéreo, data de época muy reciente, puesto que hasta hace

desarrollo de una actividad aeronáutica, pueden derivarse dos pocos años, la materia estaba sometida a las regulaciones del

accidentes: una, la contractual, derivada del contrato de transporte de derecho común; pero, la evolución de este sistema de transporte, ha transformado tan fundamentalmente el régimen tradicional

que corresponde a todas las personas afectadas por el accidente de la responsabilidad civil, que plantea la necesidad de una modificación de los sistemas legales, y es precisamente, por las condiciones especiales que concurren en el transporte aéreo que el

legislador se ha visto en la necesidad de adoptar medidas también especiales, según se trate del perjuicio que sufran los pasajeros, o del que puedan sufrir las mercaderías y equipajes y

aún del perjuicio que pudiere causarse a una persona en tierra pero la tendencia internacional en nuestra época es encaminarse a la responsabilidad objetiva en todas las legislaciones.

la cual no tenga relación con las actividades aeronáuticas. En el

Innegable desarrollo legislativo, ha obtenido en la esfera de la navegación aérea la teoría de la responsabilidad objetiva,

que ha venido a sustituir en el campo jurídico la noción de culpa por la noción de riesgo.

Según esta teoría, el transportista, por el solo hecho de cometer o de omitir un acto que genere un daño para otra persona, es ^{en 1927, Alemania promulgó la ley fundamental que en su artículo II habla de la responsabilidad subsidiaria.} está en la obligación de resarcir ese daño aunque hubiese obrando sin culpa. Basta que haya una acción querida por su autor y que entre esa actuación y el daño inferido exista una relación de causa y efecto.

No sobra observar, que del hecho de acaecer un accidente en desarrollo de una actividad aeronáutica, pueden derivarse dos acciones: una, la contractual, derivada del contrato de pasaje en favor del pasajero y de sus herederos; y una extracontractual que corresponde a todas las personas afectadas por el accidente que no hayan estado vinculadas contractualmente con la empresa gestora de la actividad aérea.

No siempre, ni en todos los países, la teoría de la Responsabilidad sin culpa ha sido aplicada en materia de navegación aérea, pero la tendencia internacional en nuestra época está encaminada a la consagración de ella en todas las legislaciones.

Muy brevemente, veamos lo dispuesto en esta materia, en algunos países: para finalizar, estudiaremos el Convenio de Varsovia.

5.2 El Derecho Alemán. -

En 1922, Alemania expidió la ley fundamental que en su capítulo II habla de la responsabilidad subsidiaria.

El artículo 19 de esa ley, consagra una responsabilidad fundamentalmente objetiva al disponer:

"SI DEBIDO A UN ACCIDENTE, UNA AERONAVE CAUSA LA MUERTE DE UNA PERSONA O LE PRODUCE HERIDAS, QUEDA SU SALUD QUEBRANTADA O BIEN PRODUCE DAÑOS COSAS, EL PROPIETARIO DEL APARATO QUEDARA OBLIGADO A LA REPARACION DE LOS DAÑOS CAUSADOS".

La disposición transcrita, atiende exclusivamente al daño sin tener en consideración el elemento culpa.

La misma Ley, permite que siga rigiendo las disposiciones del C.C. cuyo Artículo 276 consagra las causales de exoneración: la concurrencia de fuerza mayor, hecho de un tercero o culpa de la víctima.

5.3 El Derecho Francés.

El 31 de Mayo de 1924, se expidió en Francia una ley con la idea de mejorar la situación de las víctimas de los accidentes aéreos.

En efecto, la ley mencionada, establece un sistema bastante severo: al tiempo que hace responsable al explotador de los daños que se ocasionen para las personas o bienes situados en la superficie por las evoluciones de la aeronave, o por los objetos que de ella se desprendan, excluye como causal de exoneración, la fuerza mayor, haciendo responsable al explotador aún de los perjuicios provenientes de un acontecimiento imprevisible e irresistible, la ley en este particular, establece pues una responsabilidad sin culpa; pero en tratándose de la responsabilidad derivada del contrato de pasaje y de mercancías, admite como causas de exoneración la fuerza mayor y la culpa de la víctima.

5.4 El Derecho Italiano.

La legislación italiana, mediante la promulgación del Código de la Navegación, promulgado en 1942, acogió totalmente los principios de la Convención de Varsovia, e implantó la tesis de la presunción de culpa, al disponer en el Artículo 942:

"EL TRANSPORTISTA RESPONDE DEL DAÑO POR EL RETRASO Y POR EL INCUMPLIMIENTO EN LA EJECUCION DEL TRANSPORTE, ASI COMO POR LOS SINIESTROS QUE PUEDEN AFECTAR LA PERSONA DEL PASAJERO, DESDE EL COMIENZO DE LA OPERACION DE EMBARQUE, AL CUMPLIMIENTO DE LA DE DESEMBARQUE, A MENOS QUE PRUEBE QUE EL Y SUS DEPENDIENTES HAN TOMADO TODAS LAS MEDIDAS NECESARIAS Y POSIBLES, PARA EVITAR EVITAR EL DAÑO".

5.5. El Convenio de Varsovia.

En el año de 1929, se celebró el Convenio Internacional de Varsovia, con el fin de unificar la legislación relativa a la navegación aérea internacional. Los resultados de la Convención se aplicarán a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado por aeronave, mediante remuneración y también a los transportes gratuitos efectuados por una empresa de transporte aéreo.

Lo relativo a la responsabilidad del transportador, se contempla a partir del Artículo 17; de acuerdo al cual, el transportador responde del daño causado por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por un viajero, cuando el ac-

cidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque (10) cosa igual dispone sobre el transporte de cosas o mercaderías en el Artículo 18.

Por su parte el Artículo 20, establece la forma de liberarse de responsabilidad cuando pruebe que adoptó las medidas necesarias para evitar el daño o que se vió en la imposibilidad de adoptarlas.

Puede apreciarse, que el texto del Convenio, adoptó el sistema de responsabilidad subjetiva basada en la idea de culpa, con presunción legal a cargo del transportador.

Este sistema de responsabilidad subjetiva basada en la idea de culpa, con presunción legal a cargo del transportador, es el que se encuentra en el Artículo 18 del Convenio de Varsovia, que establece que el transportador es responsable por el daño a las cosas o mercaderías transportadas, cuando pruebe que adoptó las medidas necesarias para evitar el daño o que se vió en la imposibilidad de adoptarlas.

En la designación adecuada del contrato de transporte aéreo por avión al Sr. LUIS TAPIA SALINAS: "Contrato de transporte aéreo", se trata aquí mediante el cual una empresa de transporte aéreo o su agente transportista en determinadas condiciones se compromete a trasladar de un lugar a otro, por vía aérea y en un avión, personas, animales, cosas o mercaderías, generalmente mediante el pago de un precio.

CAPITULO VI a los pasajeros.

LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN LA edición del De-

NAVEGACION AEREA EN COLOMBIA

Como anteriormente anotamos, un accidente ocurrido en desarrollo de una actividad aeronáutica, puede ocasionar cualquiera de las responsabilidades, contractual o extracontractual y también pueden presentarse casos en que concurren las dos; trataremos de analizar los dos fenómenos:

6.1 De la Responsabilidad Contractual.

Nace de la inejecución o ejecución defectuosa de un contrato de transporte. Si este contrato no se cumple en la forma y en las condiciones pactadas, quebrantándose el nexo obligatorio de las obligaciones recíprocas contraídas, el contratante perjudicado tiene derecho a pedir el resarcimiento del daño sufrido. (II)

Una definición adecuada del contrato de transporte aéreo nos ofrece el Dr. LUIS TAPIA SALINAS: "Contrato de transporte aéreo, es todo aquel mediante el cual una empresa de transporte aéreo o un simple transportista en determinadas condiciones se compromete a trasladar de un lugar a otro, por vía aérea y en una aeronave especialmente equipada para este efecto, a una persona y su equipaje, generalmente mediante remuneración".

6.1.1 Responsabilidad frente a los pasajeros.-

Con anterioridad a 1971 fecha de expedición del Decreto 410 de 1971, en Colombia, la responsabilidad de los transportadores aéreos había sido entendida bajo el concepto de la teoría de presunción de la culpa, como consecuencia lógica del sometimiento a la reglamentación que hiciera el Convenio de Varsovia y el Protocolo de la Haya de 1929 y 1966 respectivamente.

Pero si vamos un poco más atrás, veremos que Colombia siempre fue partidaria de la Teoría Clásica de la culpa.

A. Sistema del Convenio de Varsovia.

El Convenio de Varsovia, en su intento de colocar en una situación ventajosa a los pasajeros víctimas de los accidentes aéreos, introdujo una institución diferente y realmente satisfactoria para la época, al hacer una traslación del ONUS PROBANDI, de la carga de la prueba que hasta ese entonces pesaba sobre la víctima, para constituirla en una obligación a cargo del transportador. Efectivamente, considerando que en ocasiones no queda huella alguna de las causas que pudieron provocar un accidente, y que en otras resulta demasiado gravoso para la víctima establecerlas, se recurrió a la Presunción de Culpa a cargo del transportador aéreo.

La presunción se explica de la siguiente manera: la cosa que generó el daño se encuentra bajo el control del transportador o de sus dependientes; por otra parte, el accidente es tal que no hubiese ocurrido en el curso normal de los acontecimientos si aquellos bajo cuyo cuidado está la aeronave hubieran tomado las medidas de prudencia y diligencia. Entonces, en ausencia de explicación, es conducente admitir que el accidente ocurrió por su negligencia; de ahí que a él corresponda allegar la prueba en contrario para liberarse de la responsabilidad que se presume en su contra.

En desarrollo de este criterio, el Capítulo III del Convenio, reguló el problema de la responsabilidad Civil del transportista aéreo.

Transcribiré enseguida los Artículos 17 y 20 que precisan el alcance de su contenido y el pensamiento de los convencionistas:

Artículo 17. "EL TRANSPORTISTA ES RESPONSABLE DE LOS DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS POR MUERTE, HERIDAS O CUALQUIER LESION CORPORAL SUFRIDA POR UN PASAJERO CUANDO EL ACCIDENTE QUE OCASIONO EL DAÑO SE HAYA PRODUCIDO A BORDO DE LA AERONAVE O DURANTE

LAS OPERACIONES DE EMBARQUE O DESEMBARQUE".

al transportador por el daño ocasionado en caso de muerte, o de

Artículo 20. "EL TRANSPORTISTA NO SERA RESPONSABLE SI PRUEBA QUE EL Y SUS REPRESENTANTES ADOPTARON TODAS LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA EVITAR EL DAÑO O QUE TOCÓ LA TEORÍA DE LA RESPONSABILIDAD SIN CULPA CON RELACION A LOS PASAJEROS.

La presunción aquí consagrada por ser de orden legal admite prueba en contrario, se desvirtúa con la comprobación que haga el transportador de que usó la debida prudencia y diligencia,

con la explicación de cómo el accidente ocurrió sin su negligencia.

En otro artículo, se prohibió la utilización por parte del transportador de cláusulas exonerativas de responsabilidad.

Y en el Artículo 22, se reguló la limitación de la responsabilidad fijando una cuantía máxima: \$125.000 en relación a cada pasajero, equivalentes aproximadamente a U.S.\$ 8.000.00;

este límite posteriormente fue modificado por el Protocolo de la Haya que lo elevó al doble: U.S.\$ 16.000.00 aproximadamente,

suma que finalmente fue fijada en U.S.\$ 100.000.00 por medio del Protocolo de Guatemala de 1971.

Dicho Protocolo de Guatemala, introdujo así mismo importantes innovaciones en materia de responsabilidad; al responsabilizar al transportador por el daño ocasionado en caso de muerte, o de lesión corporal del pasajero, sin admitir exoneración de la obligación del primero sino en caso de culpa de la víctima o de que la lesión se haya debido al estado de salud del pasajero, implantó la teoría de la responsabilidad sin culpa con relación a los pasajeros.

Nuestra Corte Suprema de Justicia, tradicionalmente había venido acogiendo en sus fallos el sistema del Convenio de Varsovia, prueba de ello es la sentencia de Abril 22 de 1960, de la cual transcribiré algunos apartes a manera de ejemplo:

"La tendencia predominante entre los doctrinantes es la de que en el caso de accidente aéreo, la empresa se exime de responsabilidad probando solamente la inexistencia de culpa, sin que tenga por qué entrar en la demostración de la presencia de fuerza mayor, por cuanto la misma naturaleza del transporte aéreo conlleva riesgos que aún en el estado actual del avance técnico no han podido dominarse suficientemente".

Más adelante agrega:

"Hay una presunción de responsabilidad por culpa de la empresa

sa transportadora en caso de accidente aéreo, y su obligación para liberarse de las consecuencias respectivas consiste en demostrar que adoptó todos los cuidados indispensables para que el accidente no sucediera, sin otra obligación en el orden probatorio, porque, entre otras cosas, en la mayor parte de los casos sería imposible hacerlo". (12)

B. El Código de Comercio de 1971. - *previa.*

En la Comisión Redactora del Código de Comercio que hoy rige en Colombia, intervino un comité de derecho aéreo con la finalidad de participar en la elaboración del capítulo pertinente a la Navegación Aérea, gracias a éllo, en el Capítulo XII, Segunda parte, se incluyó la teoría de la responsabilidad objetiva en materia de responsabilidad.

El Dr. ERNESTO VASQUEZ ROCHA, en sus comentarios al nuevo Código de Comercio dice al respecto: "Considerando pues que la tendencia general en el terreno internacional era hacia el establecimiento de una responsabilidad objetiva, el Comité consideró conveniente introducir esta tesis en Colombia, sentando así una innovación de mucha trascendencia y que, sin duda alguna, beneficiaría los intereses del público. Por tales motivos, el Artículo 1880 del Código establece la responsabilidad objetiva en el transporte de pasajeros, aunque las

causales de exoneración que más adelante se explicarán son más amplias que las reconocidas finalmente en el Protocolo de Guatemala". (13)

En materia del transporte de mercancías, comenta que este nuevo estatuto fue más allá del Protocolo de Guatemala porque la hizo extensiva la responsabilidad objetiva, mientras que dicho protocolo conservó lo dispuesto por el Convenio de Varsovia.

Vale la pena, destacar la norma que consagra la teoría de la responsabilidad objetiva, teoría que se ha venido exponiendo y defendiendo a través de todo este trabajo. Es el Artículo 1880 del Código de Comercio que dice:

"EL TRANSPORTADOR ES RESPONSABLE DEL DAÑO CAUSADO EN CASO DE MUERTE O LESION DEL PASAJERO, CON LA SOLA PRUEBA DE QUE EL HECHO QUE LO CAUSO SE PRODUJO A BORDO DE LA AERONAVE O DURANTE CUALQUIERA DE LAS OPERACIONES DE EMBARQUE O DE SEMBARQUE, A MENOS QUE PRUEBE HALLARSE EN CUALQUIERA DE LAS CAUSALES DE EXONERACION CONSAGRADAS EN LOS ORDINALES 1o. y 3o. DEL ARTICULO 1003, Y A CONDICION DE QUE SE ACREDITE IGUALMENTE QUE TOMO

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 A-
BANDONANDO EL TERMINAL, MUELLE O EDIFI-
CIO DEL AEROPUERTO, HASTA QUE ELLOS AC-
CEDEN A SITIOS SIMILARES".

Se impone pues, un sistema novedoso, las tesis de la responsabi-
lidad objetiva regirán en adelante todos los casos de responsabi-
lidad que se deriven de las actividades aéreas; además hay que
abonarle en este artículo, que en su parte final dio suficiente cla-
ridad sobre el período de duración del transporte, tema que ha -
bía despertado disparidad de opiniones entre los tratadistas, que
nes no tenían una pauta a seguir cuando de determinar dicho pe-
ríodo se trataba.

C. Límites de la Responsabilidad. -

Al tenor del Artículo 1881:

"LA INDEMNIZACION EN CASO DE RESPONSABI
LIDAD DEL TRANSPORTADOR NO EXCEDERA
DE VEINTICINCO MIL GRAMOS DE ORO PURO
POR PASAJERO".

Es perfectamente explicable, el hecho de que el legislador haya tomado el patrón oro como medida determinante de la indemnización, con éllo se pretende evitar las repercusiones de la devaluación de la moneda con el transcurso del tiempo. Es de anotar que el límite anotado es igual al establecido por el Convenio de Varsovia para el caso de muerte del pasajero. En los casos de lesiones, deberá acudirse al dictamen pericial para fijar el monto en cada caso.

Sin embargo, dos hechos escaparon de la previsión del legislador, uno de ellos es el de que el precio del mismo oro tuviere la necesidad de reajustarse, pues actualmente su precio se ha triplicado con relación al valor que tenía en el momento de la expedición del Código y probablemente seguirá subiendo. Esto nos hace pensar en la introducción de un sistema diferente que fije métodos de reajuste de acuerdo a la devaluación de la moneda.

El otro hecho que omitió de considerarse, fue la conducta a seguirse para determinar el monto de la indemnización en el evento de que se demuestre dolo o culpa grave de parte del transportador.

El Dr. Vázquez Rocha, explica esta omisión -aclarando que se consideró este aspecto- anotando que dentro de la teoría de la

responsabilidad objetiva no tiene cabida el juicio de valor sobre la conducta del transportador. Además, agrega, por motivos prácticos, en cuanto que podría aplicarse el principio de que la culpa grave tiene las mismas consecuencias civiles que el dolo y así abrir la puerta para toda clase de consideraciones enteramente subjetivas sobre la conducta del transportador, haciendo inoperante a través de este sistema el límite de responsabilidad.

D. Causales de Exoneración de Responsabilidad.-

La responsabilidad establecida por el Artículo 1680 es de carácter absoluto, pues como él mismo lo dice, no admite exoneración sino por las causales establecidas en los ordinales 1o. y 3o. del Artículo 1003 que son las siguientes:

1o.- Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;

3o.- Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador.

El primero de ellos se refiere al caso en que un tercero sea el autor exclusivo del daño, como por ejemplo

el acaecido con motivo del secuestro de una aeronave.

El segundo, cuando se presente la culpa concurrente por parte de la víctima, como ocurriría en el evento de un suicidio.

Se observa que el Código guardó silencio acerca de si es posible o no incluir en el contrato de transporte cláusulas eximentes de la responsabilidad; pero este vacío fácilmente se soluciona acudiendo a normas que regulen casos semejantes como lo autoriza el Artículo 1781; al efecto, el Artículo 992 del mismo Código dispone: las cláusulas del contrato que implican la exoneración total o parcial por parte del transportador de sus obligaciones o responsabilidades, se tendrán por no escritas o pactadas.

Ahora bien, si consideramos que las reglas aplicables al caso de que el transportador cause con su actividad daño a otra persona son de obligatorio cumplimiento, porque se dictan tratando de contrarrestar la indefensión en que se halla el pasajero, concluiremos que no pueden ser desconocidas por los particulares.

Como consecuencia lógica de lo anotado, en ningún contrato se pueden incluirse cláusulas de exoneración, so pena de nulidad.

6.1.2 Responsabilidad por mercancías y equipajes.-

La responsabilidad del transportador por la pérdida o avería de los objetos de mano y las mercancías y equipajes, el Código las regula en dos artículos diferentes.

El Artículo 1886 reza: la aeronave.

"EL TRANSPORTADOR SERA RESPONSABLE DE LA PERDIDA O AVERIA DE LOS OBJETOS DE MANOS, CUANDO EL HECHO QUE CAUSO EL DAÑO OCURRA A BORDO DE LA AERONAVE O HALLANDOSE AQUELLOS BAJO LA CUSTODIA DEL TRANSPORTADOR, SUS AGENTES O DEPENDIENTES".

A su turno el Artículo 1887 dice:

"EL TRANSPORTADOR SERA RESPONSABLE DE LA PERDIDA O AVERIA DE LA MERCANCIA Y EQUIPAJE REGISTRADO, CUANDO EL HECHO QUE CAUSO EL DAÑO, OCURRA A BORDO DE LA AERONAVE O HALLANDOSE AQUELLOS BAJO LA CUSTODIA DEL TRANSPORTADOR, SUS AGENTES, DEPENDIENTES O CONSIGNATARIOS".

Las reglas para los dos casos son iguales, élio puede dar lugar a confusiones, ya que el período de duración del transporte de los objetos de mano no es igual al del equipaje y de las mercancías; pero si se estudia con atención los dos artículos, en el primero quedará libre de su responsabilidad el transportador, en el segundo de ellos se encuentra que la responsabilidad solo puede darse cuando esos objetos estén a bordo de la aeronave.

A. Causales de Exoneración.-

En tratándose de la responsabilidad por cosas y equipajes, el transportador será exonerado únicamente cuando el daño sea consecuencia exclusiva de la naturaleza o vicio propio de la cosa transportada; o cuando el transportador pruebe que la pérdida o avería ocurrió cuando la mercancía y equipaje registrados estaban bajo la custodia exclusiva de las autoridades aduaneras. (Artículo 1888)

El inciso 2o. del Artículo 1887 establece un límite de responsabilidad del transportador, la cual no excede de 10 gramos de oro puro por kilogramo de mercancía o equipaje registrado de cada persona. A su turno el Artículo 1886 también limita la responsabilidad a 200 gramos de oro puro por todos los objetos de mano de cada persona.

6.1.3 Responsabilidad por retraso o interrupción del viaje.

Cuando por fuerza mayor el viaje no pueda iniciarse o se retrase su iniciación, el Código dispone que el transportador quedará libre de su responsabilidad devolviendo el precio del billete, devolución que podrá exigir el pasajero inmediatamente.

Si la interrupción sobreviniere una vez comenzado el viaje, se obligará al transportador a continuarlo por su cuenta empleando cualquier otro medio diferente hasta dejar al pasajero y su equipaje en su destino, quedando a salvo el derecho del pasajero a optar por el reembolso de la parte del precio proporcional al trayecto no recorrido; así mismo, se obliga el transportador a sufragar los gastos de manutención y hospedaje.

6.2 De la Responsabilidad Extracontractual.

6.2.1 Responsabilidad por los daños ocasionados a terceros en la superficie.

Esta responsabilidad es extracontractual, porque surge frente a personas que no están vinculadas al transportador por medio de un contrato de transporte. Sobre esta materia, el Código de Comercio en el Artículo 1827 dice:

"LA PERSONA QUE SUFRA DAÑOS EN LA SU -

PERFICIE TIENE DERECHO A SER INDEMNIZADA POR EL EXPLOTADOR DE LA AERONAVE CON SO LO PROBAR QUE TALES DAÑOS PROVIENEN DE UNA AERONAVE EN VUELO O DE UNA PERSONA O COSA CAIDA DE LA MISMA.

SIN EMBARGO, NO HABRA LUGAR A INDEMNIZACION SI LOS DAÑOS NO SON CONSECUENCIA DIRECTA DEL ACONTECIMIENTO QUE LOS HA ORIGINADO, O CUANDO SE DEBAN AL MERO HECHO DEL PASO DE LA AERONAVE A TRAVES DEL ESPACIO AEREO, SI OBSERVARON LOS REGLAMENTOS DE TRANSITO AEREO".

El Artículo siguiente precisa que la aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se encienden los motores para la partida, hasta cuando sean apagados al terminar el recorrido.

6.2.1.2 La responsabilidad causada por el ruido de las aeronaves.

Entre los daños que se pueden causar a terceros en la superficie, vale la pena destacar el que puede producir el ruido de las aeronaves; éste fue un problema que surgió en las primeras épocas del desarrollo de la actividad aeronáutica, con el impacto causado por las aeronaves a motor

en una comunidad acostumbrada a la tranquilidad no interrumpida por ruidos alarmantes y molestos.

Parece ser que uno de los primeros problemas a resolver judicialmente se presentó en Estados Unidos cuando el dueño de un criadero de zorros instauró acción de daños y perjuicios contra una compañía de transportes aéreos. Alegaba, que el ruido producido por los motores de uno de los aviones de la empresa, había causado tal terror a las zorras que les produjo el aborto. Previo el análisis de rigor, el Tribunal falló accediendo a las pretensiones de la demanda y dio aplicación a las reglas del derecho común.

En las épocas subsiguientes, pareció perder importancia el problema ante la creencia de que hombres y animales adaptados ya a las nuevas circunstancias se habían tornado invulnerables a las molestias del ensordecedor ruido. Pero luego, el avance y desarrollo supersónico de las máquinas con la producción de ondas sonoras de mayor intensidad, volvió a llamar la atención de los hombres de derecho, ante el incuestionable perjuicio que ocasionaba dicha actividad.

Se plantea así la necesidad de dar un tratamiento de protección especial a las víctimas del ruido; nuestro Código de Comercio, no contiene una norma específica sobre este tema, pero podría

considerarse que una interpretación del Artículo 1827 admitiría la inclusión de esta materia en su segundo inciso que al efecto dice: "No habrá lugar a indemnización si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o cuando se deban al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo, si se observaron los reglamentos de tránsito aéreo". Estos a su vez, contienen normas de altura y aceleración, que si se observan con precisión, podrían exonerar de responsabilidad a las compañías transportadoras.

Sin embargo, ante la imposibilidad de fijar un límite del ruido, y aplicarlo generalizadamente, es de concluir que las controversias que se presenten sobre este asunto, deberán decidirlas en última instancia los jueces y tribunales, examinando las circunstancias de cada caso concreto.

Las causales por las cuales, el transportador queda exonerado de responsabilidad por los daños causados a terceros en la superficie, se encuentran taxativamente contemplados en los artículos 1827 a 1831 a saber:

El caso ya mencionado de la inobservancia de los reglamentos de transporte y tránsito aéreo, y cuando no sean los daños consecuencia directa del acontecimiento que los ocasionó.

Cuando los daños sean consecuencia directa de conflictos civiles, o cuando el uso de la aeronave esté en manos de la autoridad pública, o ilícitamente en las de terceras personas.

Así mismo, cuando la causa de ellos, sea la culpa de la víctima, o haya concurrencia de culpas, en cuyo caso la indemnización se reducirá en la proporción de la culpa.

6.2.2 El Caso del Abordaje.

Hasta ahora, hemos venido analizando la responsabilidad civil del transportador aéreo frente a terceros, examinaremos enseguida la responsabilidad que puede originarse entre las aeronaves, en el evento de una colisión generadora de daños.

Se presentó la necesidad de establecer reglas al respecto, para solucionar un sinnúmero de conflictos que venían presentándose en este campo; nuestro Código de Comercio en su deseo de contemplar todos los aspectos de la actividad aeronáutica, introduce novedosos artículos, que comienzan por definir lo que se entiende por Abordaje: "Toda colisión o interferencia entre dos o más naves en vuelo o sobre la superficie" (Artículo 1841).

El Artículo siguiente, dice que el explotador de una aeronave que cause un abordaje, será responsable por los daños que cause a las personas de a bordo y a la otra aeronave, de conformidad a los Artículos 1834 y 1839, el primero de los cuales a su

turno consagra que la responsabilidad en ese caso, se regirá por las condiciones y límites previstos en el Código.

Nos está indicando con ello, que la responsabilidad aquí aplicable, es también de carácter objetivo; el transportador que con motivo del abordaje ocasione daños, deberá responder por ellos sin que pueda exonerarse por causal alguna.

Los límites de la responsabilidad son los establecidos de acuerdo a la clasificación de los daños contenida en el Artículo 1843, y en caso de que compruebe dolo en la conducta del transportista, éste no podrá acogerse a los límites establecidos.

6.2.3 Responsabilidad de quien explota un aeródromo.-

Son muy frecuentes los accidentes ocurridos en las instalaciones de los aeródromos; esos accidentes y los daños que en ellos se originen, serán producto de la actividad misma de las aeronaves en unos casos, o de las operaciones realizadas para la prestación de los servicios del aeródromo en otros. En el último de los casos, la responsabilidad recaerá sobre la persona o empresa que esté encargada de su administración y explotación.

La legislación comercial define como Aeródromo,

toda superficie destinada a la llegada y salida de aeronaves, incluidos todos sus equipos e instalaciones.

Respecto a la responsabilidad, se estableció el mismo sistema ya estudiado, es decir el de la responsabilidad objetiva; al tenor del artículo 1817:

"LOS EXPLOTADORES DE AERODROMOS ASI COMO LAS PERSONAS O ENTIDADES QUE PRESTEN

LOS SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA AERO -

NAUTICA, SON RESPONSABLES DE LOS DAÑOS

QUE CAUSE LA OPERACION DE LOS MISMOS AERODROMOS O LA PRESTACION DE LOS SERVI -

CIOS CITADOS". ESTA RESPONSABILIDAD SE

RIGE POR LO DISPUESTO EN LOS ARTICULOS

1881, 1886 y 1887".

El nombre, en su afán de coagular enteras desconocidas, de perfeccionar las máquinas para extraer de ellas el máximo provecho económico y técnico, ha introducido múltiples riesgos en su diaria actividad; riesgos a los cuales se exponen las personas que colaboran en la explotación o que se sirven de ella y que pueden resultar lesionados. Explo^rador de un aeródromo será aquel que obtenga provecho o ganancia de la prestación del servicio del aeródromo, con frecuencia suele ser al tiempo propietario; los servicios de infraestructura están señalados en el Artículo 1808 a manera de ejemplo: señalamientos, iluminación, ayudas a la navegación, informaciones aeronáuticas, telecomunicaciones, meteorología, ap^rovisionamiento y reparación de aeronaves, además de los aeródromos.

tarla y modificarla. **CONCLUSION** Principios de la equidad y las normas generales del derecho es indispensable admitir la res

Determinar cual es el contenido del derecho, es un problema realmente difícil, porque el derecho es eternamente variable, si hoy rige una norma, mañana regirá otra, y lo que ahora se prohíbe más tarde será permitido; esto significa que el Derecho debe interpretarse, adaptarse a las diversas etapas de la humanidad de acuerdo a las características específicas de ellas.

La época que vivimos exige que las normas reguladoras de las actividades humanas adquieran caracteres sociales, requiere de reglas encaminadas a proteger a todo aquel que por el hecho de las personas o de las cosas, vea resquebrajarse su patrimonio económico o moral.

El hombre, en su afán de conquistar esferas desconocidas, de perfeccionar las máquinas para extraer de ellas el máximo provecho económico y técnico, ha introducido múltiples riesgos en su diaria actividad; riesgos a los cuales se exponen un sinnúmero de personas que colaboran en la explotación o que se sirven de ella y que pueden resultar lesionados.

Es necesario pues, adaptar la teoría a los hechos, interpretar la ley a la realidad humana y de la justicia social.

tarla y modificarla dentro de los principios de la equidad y la normas generales del derecho; es indispensable admitir la responsabilidad como consecuencia lógica de haberse creado un riesgo.

(2) ARTURO VALENCIA ZEA, ob. citada, pág. 179.

En tratándose del transporte aéreo, hay que admitir la posición de ventaja en que se encuentra y el provecho que de él extrae el explotador, y concluir que esa clase privilegiada, que está en capacidad de disponer de un capital explotable para au-

mentar sus ingresos, debe asumir la responsabilidad que la creación de un riesgo de tal magnitud pueda generar; porque los daños que de allí llegaren a derivarse, no serán producto del azar ni del destino, sino de esa actividad humana.

La revolucionaria doctrina de la Responsabilidad Objetiva, con- tiene, sin lugar a dudas, el régimen que mejor se adapta a las necesidades de la inquietante realidad actual. Con ella se im-

pone al creador de un riesgo y en nuestro caso al transportador, la obligación de indemnizar a las víctimas de su actividad, sin exigir otro hecho que el de haberse causado un daño a consecuencia de su explotación.

La era del jet, del maquinismo, del rayo laser y de la conquista interplanetaria, reclama un Derecho que lleve impresos los signos de la solidaridad humana y de la justicia social.

- (1) ARTURO VALENCIA ZEA, "Derecho Civil", De las Obligaciones, T. III. pág. 177. Edit. Temis, Bogotá, 1960.
- (2) ARTURO VALENCIA ZEA, ob. citada, pág. 179.
- (12) GACETA JUDICIAL, Tomo XCVI, Pág. 413, 1960.
- (3) JORGE PEIRANO FACIO, "Responsabilidad Extracontractual". Edit. Barreiro Ramos S.A., Montevideo, 1954, pág. 146. Ed. Crítica Jurídica, Bogotá, 1971, pág. 380.
- (4) PLANIOL, citado por HENRY Y LEON MAZEAUD "Compendio del Tratado Teórico y Práctico de la Responsabilidad Civil Delictuosa y Contractual, T. I, Edit. Colmex, México, 1941. pág. 180.
- (5) ARTURO VALENCIA ZEA, ob. citada, pág. 256.
- (6) ARTURO VALENCIA ZEA, ob. citada, pág. 254.
- (7) ARTURO VALENCIA ZEA, ob. citada, pág. 256.
- (8) Gaceta Judicial, Tomo XLVI, pág. 216
- (9) Gaceta Judicial, ibidem, Pág. 561.
- (10) CARLOS C. MALAGARRIGA, "Tratado Elemental de Derecho Comercial", Transportes y Seguros, T. III. Tip.

Edit. Argentina, Buenos Aires, pág. 291.

- (11) RAFAEL GAY DE MONTELLA, "Principios de Derecho Aeronáutico", Edit. Depalma, Buenos Aires, 1950. pág. 520.

- (12) GACETA JUDICIAL, Tomo XCH, Pág. 443, 1960.

- (13) ERNESTO VASQUEZ ROCHA, "Comentarios al Código de Comercio", Ed. Crítica Jurídica, Bogotá, 1971, pág. 390.

4. CORAL, Manuel. Tratado de Derecho Aeronáutico. 1960. Universidad de Buenos Aires.

5. CÓDIGO DE COMERCIO, Ed. Crítica Jurídica, Bogotá, 1971.

6. GACETA JUDICIAL, Tomo XCH y XCI.

7. GAY DE MONTELLA, Rafael. "Principios de Derecho Aeronáutico". Edit. Depalma, Buenos Aires, 1950.

8. MATARAZZO, Carlos G. "Tratado Elemental de Derecho Aeronáutico". Ed. Depalma y Depalma, Buenos Aires, 1950.

BIBLIOGRAFIA

1. ALESSANDRI RODRIGUEZ, ARTURO. "Teoría de las Obligaciones", Impr. San Francisco, (Santiago, 1939).
2. ASQUINI, Albertó. "Del Contrato de Transporte", Vol. I, Edit. Editores, (Buenos Aires, 1949).
3. COBO CAYON, Juan Fernando. "Manual de Derecho Aéreo". Tomos I y II, Lito Lucros, Bogotá.
4. CORAL, Manuel Antonio. Apuntes de Clase: Responsabilidad Civil Contractual, Responsabilidad Civil Extracontractual, Universidad de Nariño, 1976.
5. CODIGO DE COMERCIO, Ed. Crítica Jurídica, Bogotá 1971.
6. GACETA JUDICIAL, Tomos XLVI y XCVII.
7. GAY DE MONTELLA, Rafael. "Principios de Derecho Aeronáutico". Edit. Depalma, (Buenos Aires, 1950).
8. MALAGARRIGA, Carlos C. "Tratado Elemental de Derecho Comercial". III Transportes y Seguros., Edit. Argentina, (Buenos Aires, 1952).

9. MAZEAUD, Henry y León. "Compendio del Tratado Teórico y Práctico de la Responsabilidad Delictuosa y Contractual", Edit. Colmex (México, 1941).
10. PEIRANO FACIO, Jorge. "Responsabilidad Extracontractual", Edit. Barreiro Ramos S.A." (Montevideo 1954).
11. PEREZ VIVES, Alvaro. "Teoría General de las Obligaciones". Vol. III, Parte II, Edit. Temis, (Bogotá, 1955)
12. Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales.- Julio-Septiembre 1953, Año IV, No. 3 (Montevideo).
13. Revista Jurídica.- Facultad de Derecho. Universidad Nacional. Año XXIX. Nos 243 - 244; 245-246; 247-248. Edit. Optima, Bogotá, 1937. Artículo: Conferencias de Responsabilidad Civil Extracontractual, Dr. EDUARDO ZULETA ANGEL.
14. TAPIAS SALINAS, Luis "Manual de Derecho Aeronáutico", Edit. Bosch, (Barcelona, 1944).
15. VASQUEZ ROCHA, Ernesto. "Comentarios al Código de Comercio", Edic. Crítica Jurídica, (Bogotá, 1971).

16. VALENCIA ZEA, Arturo. "De las Obligaciones" Derecho
Civil. Tomo III. Edit. Temis. (Bogotá 1960).

AN

348.51

J 95

18141 Ej.1

Ej.1. Jurado Jurado, Doris

De la responsabilidad objetiva
en la navegación aérea

VENCE

NOMBRE

No. del Carnet

NOMBRE

No. del Carnet

NOMBRE

No. del Carnet

NOMBRE

No. del Carnet

NOMBRE

No. del Carnet

NOMBRE

No. del Carnet

NOMBRE

No. del Carnet

NOMBRE

No. del Carnet

NOMBRE

No. del Carnet

NOMBRE

No. del Carnet

AN

T

D348.51

J95

Ej.1.

18141