

LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y POR ACTIVIDADES
PELIGROSAS EN EL TRANSPORTE AEREO Y TERRESTRE

Dr. FRANCISCO JAVIER TAMAYO J.
Profesor de la Cátedra de:
Responsabilidad Civil,
en la Facultad de Derecho U.P.B.
Director del Depto. de Investigaciones
Facultad de Derecho U.P.B.

Introducción

SECCION I.

RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS CON VEHICULOS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE

Plan

Subsección I.

Responsabilidad por actividades peligrosas, por daños causados a los peatones en el transporte terrestre.

Subsección II.

Responsabilidad civil por daños causados a los pasajeros en el transporte terrestre.

I. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE REMUNERADO

- Acciones por daños causados a los pasajeros
- Acción Contractual
- Acción personal extracontractual derivada del mismo hecho
- Naturaleza de la obligación contractual
- Carga de la prueba en el ejercicio de la acción contractual derivada del contrato de transporte
- Cláusulas limitativas o exoneratorias de la responsabilidad
- Las cláusulas sobre limitación de la responsabilidad no se aplican en la acción personal de los familiares
- Prescripción de la acción.

II. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE GRATUITO

SECCION II.

RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL GENERADA POR LAS AERONAVES

Introducción

Subsección I

Responsabilidad aquiliana del transportador aéreo por daños en la superficie.

- Planteamiento del problema
- Esta responsabilidad sólo se aplica a aeronaves que se hallen en vuelo
- Personas protegidas
- Personas responsables
- Exoneración del responsable
- Límite de la responsabilidad
- Colisión de aeronaves
- Daños causados por nave detenida

- Abordaje de aeronaves en vuelo
- La prescripción de la acción por daños causados por aeronaves en la superficie
- El código de comercio excluye la aplicación del artículo 2356 del Código Civil cuando se trata de daños en la superficie.

Subsección II

Responsabilidad del transportador aéreo por muerte de pasajeros

- Introducción
- Normas aplicables
- Responsabilidad contractual y extracontractual del transportador
- Carga de la prueba
- La jurisprudencia colombiana y la responsabilidad por transporte aéreo
- La carga de la prueba en el transporte aéreo, a título gratuito.

SECCION III.

EL EJERCICIO DE LA ACCION CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL DERIVADAS DE LA MUERTE DE UN PASAJERO (artículo 1006 del C. Co.).

Planteamiento del problema

Subsección I.

Las acciones contractual y extracontractual derivadas de un mismo hecho

- Distinción de las acciones en responsabilidad
- El daño u objeto perteneciente a cada acción.

Subsección II.

¿ En qué consiste la prohibición de acumular acciones en responsabilidad civil ?

- Planteamiento del problema
- Acumulación de acciones en responsabilidad
- Acumulación de pretensiones
- Coexistencia de acciones
- Opción para que la víctima escoja entre varias instituciones de la responsabilidad civil.

Subsección III.

Aplicación de estas nociones en el contrato de transporte (artículo 1006 del C.Co.)

- Las acciones se pueden ejercer separada o sucesivamente
- Consecuencias procesales cuando se dan los presupuestos de las dos acciones (artículo 1006 del Código de Comercio)
- La jurisprudencia colombiana y la acumulación de la acción hereditaria contractual y la personal extracontractual
- Sentencia 20 de abril de 1954
- Sentencia 29 de marzo de 1962
- Casación civil 11 de junio de 1974

1. INTRODUCCION

La mayoría de las veces, el ejercicio de actividades peligrosas va acompañado de la ejecución de obligaciones contractuales. Los instrumentos por medio de los cuales se ejecuta el contrato son considerados, objetivamente, como actividades que encierran un grave peligro no sólo para las partes del contrato, sino también para terceros ajenos a la convención. El transporte es la actividad peligrosa por excelencia, y casi siempre la explotación del mismo obedece a la ejecución de un contrato. Con los daños originados por la actividad transportadora pueden causarse perjuicios no sólo a los pasajeros sino también a los familiares de los mismos, debido a que han sufrido un perjuicio de tipo personal e independiente al de la víctima directa; también pueden producir daños a un peatón que es atropellado por un vehículo. El transportador aéreo y el transportador terrestre tienen un tratamiento diferente en relación con algunas de las consecuencias que se originan al producirse un daño al pasajero transportado; de otro lado la acción ejercida por el pasajero tiene consecuencias radicalmente diferentes a la instaurada por los terceros perjudicados. Todos estos puntos serán analizados en este capítulo, el cual versará inicialmente sobre el transporte terrestre. Posteriormente nos referiremos a la responsabilidad en el transporte aéreo.

SECCION I

Responsabilidad civil por daños causados con vehículos en el transporte terrestre.

2. PLAN:

El transportador terrestre puede incurrir en responsabilidad civil contractual frente a los pasajeros; su responsabilidad aquiliana puede verse comprometida frente a los peatones y frente a las personas que, siendo ajenas al contrato de transporte, derivan sin embargo un perjuicio de la muerte del pasajero.

Subsección I

Responsabilidad por Actividades Peligrosas, por daños causados a los Peatones en el Transporte Terrestre

3. INTRODUCCION:

Si el transportador causa daño a un peatón, su responsabilidad será extracontractual y deberá regirse por la responsabilidad por actividades peligrosas del artículo 2356 del Código Civil (1). Si el peatón muere, sus familiares podrán ejercer la acción hereditaria extracontractual y la acción personal extracontractual que

1. La jurisprudencia admite que el transporte es actividad peligrosa; Sent. 9 de febrero de 1976, G.J., T. CLII, p. 30.

les pertenece (2). En estos eventos tiene plena aplicación lo que hemos visto en todos los anteriores capítulos relacionados con las actividades peligrosas, y la forma de exoneración es la "causa extraña".

Subsección II

Responsabilidad Civil por daños causados a los Pasajeros en el Transporte Terrestre

4.

La responsabilidad del transportador remunerado ha sido diferenciada de la del transportador a título gratuito o benévolo, por una corriente doctrinal y jurisprudencial que durante muchos años ha impuesto su criterio. Por ello veremos separadamente las dos instituciones.

I. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE REMUNERADO

5. Acciones por daños causados a los pasajeros:

En el desarrollo del contrato de transporte el pasajero puede sufrir un daño que, lógicamente, puede ser imputable al transportador. De ese resultado dañoso surge la acción personal contractual del pasajero; eventualmente, si el pasajero queda vivo, podrá resultar una responsabilidad extracontractual si se le causaron perjuicios a terceros, tal, por ejemplo, el caso de un empresario cuyo artista principal resulta lesionado en el desarrollo de un contrato de transporte. Si el pasajero muere, sus herederos retoman la acción que pertenecía al causante y en tal virtud ejercerán la acción hereditaria contractual; si los herederos o cualquier otro tercero sufrieron un perjuicio personal derivado del hecho que originó el incumplimiento del contrato, su acción será personal extracontractual. A estas dos acciones se refiere el artículo 1006 del Código de Comercio, y de ello nos ocupamos en la parte final de este capítulo. Por lo pronto, determinemos cuáles son las normas aplicables a estas dos acciones (3).

6. Acción contractual:

Si la acción es ejercida directamente por el pasajero o por sus herederos, pero demandando las mismas pretensiones del causante, la responsabilidad civil por ac-

2. Sobre la naturaleza y ejercicio de esas dos acciones ver *Supra* 165.

3. Sobre la distinción entre las dos acciones, Cas. Civ., 31 de mayo de 1965, G.J., T. CXI, p. 123; Cas. Civ., 22 de septiembre de 1976, G.J., T. CLII, p. 407; Cas. Civ., 23 de abril de 1954, G.J., T. LXXV, p. 411; Cas. 20 de febrero de 1945, G.J., T. LVIII, p. 611; Cas. 27 de agosto de 1955, G.J., T. LXXXI, p. 162; Cas. 11 de junio de 1974, G.J., T. CXLVIII, p. 135; C.S.J., 31 de mayo de 1965, Citado por ROA GOMEZ Héctor, Ob. Cit., p. 1181; C.S.J., 20 de abril de 1954, G.J., T. LXXVII, p. 375.

tividades peligrosas no tienen ninguna aplicación y las normas pertinentes son las que prescribe el Código de Comercio, principalmente los artículos 982, 992 y 1003. Por medio de esta acción se reclama el perjuicio causado al acreedor contractual; si el pasajero muere en el acto, el perjuicio contractual no existe, pues la vida como tal no es bien patrimonial, y perjuicio moral no se causó (4); en cambio si el pasajero sobrevive al accidente, perfectamente podrá cobrar su incapacidad, daño emergente y perjuicios morales por vía contractual; si muere sin hacer ejercicio de sus derechos, sus herederos toman su lugar en la acción y entonces su acción será la hereditaria contractual (5)

7. Acción personal extracontractual derivada del mismo hecho:

Con la muerte del pasajero se le pueden causar perjuicios a otras personas. Esas personas que normalmente son los mismos herederos, tienen la acción personal extracontractual. En caso semejante la demanda se hará argumentando la responsabilidad por actividades peligrosas del artículo 2356 del Código Civil, ya que si bien el hecho es uno mismo, lo cierto es que el daño y las partes son totalmente ajenas al contrato. Si la esposa e hijos del pasajero demandan el perjuicio que sufrió el esposo entre el momento del accidente y su muerte, su acción será hereditaria contractual; en cambio, si solicitan la indemnización por lo que dejarán de recibir periódicamente a causa de la muerte, su acción será personal extracontractual (6). Sobre la forma de ejercer esas dos acciones (7).

En el ejercicio de la acción extracontractual incoada por los peatones o por los herederos que reclaman su perjuicio personal, el transportador terrestre sólo se libera mediante la prueba de una causa extraña. De otro lado, como veremos más adelante, a la acción extracontractual derivada de daños causados a los pasajeros del transporte aéreo no se aplican las normas de la responsabilidad por actividades peligrosas (artículo 2356 del Código Civil), sino las que consagra el Código de Comercio, en sus artículos 1880 y ss.

8. Naturaleza de la obligación contractual:

Con base en el artículo 982 del Código de Comercio "el transportador está obligado a conducir a las personas sanas y salvas al lugar o sitio convenido".

4. En ese sentido Cas. 24 de junio de 1942, G.J., T. XIII, p. 661.

5. En ese sentido, Cas. 27 de agosto de 1955, G.J., T. LXXXI, p. 162; Cas. 11 de junio de 1974, G.J., T. CXLVIII, p. 126.

6. C.S.J., 11 de junio de 1974, G.J., T. CXLVIII, p. 126.

7. En el ejercicio de la acción personal extracontractual los herederos no tienen que acreditar tal calidad, pues en el proceso son terceros con relación con causante; lo que ocurre es que ese parentesco se prueba al final, para demostrar el perjuicio, pero no es elemento de legitimación procesal; basta afirmar el perjuicio y probarlo después. En ese sentido Cas. 23 de abril de 1954, G.J., T. LXXVII, p. 411.

Esto quiere decir que el transportador no se obliga simplemente a poner toda la diligencia y cuidado en el transporte del pasajero, sino más bien a cumplir el resultado previamente buscado por el acreedor. Lo que importa es que el transporte se realice en perfectas condiciones. Si el transportador sólo se obligara a desplegar prudencia y diligencia, nos hallaríamos frente a una obligación de medio; en cambio, como en el presente caso el transportador se obliga concretamente a una determinada prestación, decimos entonces que existe una obligación de resultado (8). Exactamente se trata de una obligación de seguridad (9).

9. Carga de la prueba en el ejercicio de la acción contractual derivada del contrato de transporte (10):

Cuando el pasajero o sus herederos ejercen la acción derivada del contrato de transporte terrestre remunerado, la simple ocurrencia del daño es prueba suficiente de la culpabilidad del transportador. De aquí se desprende que éste no podrá exonerarse demostrando la simple ausencia de culpa, puesto que lo único que lo libera es la prueba de ciertos eventos que constituyen una causa extraña (10-2). A tales fenómenos se refieren los artículos 992 y 1003 del Código de Comercio.

De acuerdo con el artículo 1003, el transportador se libera si demuestra que el hecho dañino es obra exclusiva de terceros, fuerza mayor no imputable al deudor, culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del pasajero.

Sin embargo el artículo 992 del Código de Comercio, que en cierta forma repite algunos principios del artículo 1003 del mismo código, da a entender que cuando la culpa de la víctima no es causa exclusiva del daño habrá exoneración parcial. El texto de la norma es el siguiente: "El transportador sólo podrá exonerarse, TOTAL O PARCIALMENTE de su responsabilidad. . . mediante prueba de culpa imputable exclusivamente al pasajero" (Remarca fuera del texto). Creemos que ese "PARCIALMENTE" no se refiere a la fuerza mayor, la cual siempre deberá ser causa exclusiva del daño para que pueda liberar; lo que aparece contradictorio es que la ley hable de exoneración parcial cuando hay culpa exclusiva del pasajero. O bien, la culpa es sólo causa parcial, y entonces tiene sentido la reducción parcial, o bien la culpa del pasajero es causa exclusiva, y la exoneración será total.

8. RODIERE Rene, "Droit des Transports", No. 649; LE TOURNEAU Philippe, Ob. Cit., No. 1189 a 1206.

9. En ese sentido. Cas. Civ., 11 de junio de 1974, G.J., T. CXLIII, p. 137; GHESTIN-VIENEY, Ob. Cit., No. 743.

10. RODIERE Rene, "Droit des Transports", No. 649; LE TOURNEAU Philippe, Ob. Cit., No. 1195.

10.2 En ese sentido Cas. 11 de junio de 1974, G.J., T. CXLVIII, p. 135 y

Por ello podemos concluir que la fuerza mayor y el hecho de tercero deben ser causas exclusivas del daño para que haya exoneración total; por fuerza mayor o por hecho de tercero nunca habrá reducción parcial. En cambio la culpa de la víctima producirá exoneración total o parcial según sea o no causa exclusiva del daño.

Finalmente podemos pensar que si el daño se produce por una deficiencia física del pasajero, el transportador podrá exonerarse totalmente de su responsabilidad, si dicha deficiencia es la causa exclusiva del daño (10 - 3)

En otro orden de ideas conviene destacar que la responsabilidad contractual del transportador no se fundamenta en la responsabilidad por actividades peligrosas (10 - 4), aunque justo es reconocer la peligrosidad de los instrumentos con los cuales se cumple el contrato. Podría pensarse en un transporte en el que no intervengan vehículos, y por ende no haya de por medio actividades peligrosas. En tales eventos la carga de la prueba seguirá siendo la misma. La razón es simple: las obligaciones de resultado, independientemente de los instrumentos que se utilice para su cumplimiento, presumen la culpa del deudor, quien sólo se libera mediante la prueba de una causa extraña. En la responsabilidad del transportador frente a los peatones o frente a la acción personal ejercida por los familiares del pasajero, se podrá invocar la responsabilidad aquiliana, por actividades peligrosas, y la carga de la prueba exigirá igualmente la demostración de una causa extraña. Desde el punto de vista probatorio, pues, los peatones y el pasajero y sus familiares, están en una misma situación, pero la fuente de la obligación es diferente. La responsabilidad por actividades peligrosas es una institución puramente aquiliana y no puede aplicarse en materia contractual.

10. Cláusulas limitativas o exoneratorias de la responsabilidad:

El artículo 992 establece que las cláusulas sobre exoneración de responsabilidad del transportador se tendrán por no escritas o pactadas. En cuanto a las que limitan el monto indemnizable, "sólo producirán efectos cuando se refieran simplemente a la mora o retraso por riesgos del transporte o revistan la forma de seguro" (11).

10.3 En ese sentido se orienta la jurisprudencia belga, Cour D'appel, Llege, 17 de noviembre de 1981, "Revue Generale des Assurances et des Responsabilités" (R.G.A.R.), Junio, 1982, No. 10500; Cour D'appel, Mons, 21 de marzo de 1978, "R.G.A.R.", mayo, 1979, No. 10031.

10.4 Sin embargo, Cas. Civ., 19 de abril de 1973, "Jurisprudencia y Doctrina", T. VIII, p. 431, No. 90, incurre en la confusión y sostiene que el artículo 2356 hace que se presume culpa del transportador.

11. Antes del actual Código de Comercio no existía norma que dejara sin validez cláusulas de no responsabilidad; por ello, se decía que dichas cláusulas lo que hacía era invertir la carga de la prueba; en ese sentido Cas., 29 de noviembre de 1946, G.J., T. LXI, p. 919. Con el actual código, es indiscutible la invalidez de esas cláusulas (art. 992 del C. de Co.)

Decimos que la limitación reviste la forma de seguro cuando “los interesados aceptan de manera expresa el seguro pactado por el transportador con una compañía que funciona legalmente, para responder por los riesgos del transporte” (artículo 994 del Código de Comercio). Por ejemplo, si se pacta tomar un seguro que cubre el daño emergente por un valor de cien mil pesos, el transportador sólo está obligado hasta esa suma en relación con el daño emergente, quedando viva la acción para reclamar lo relativo a perjuicios morales y a lucro cesante.

La parte final del inciso primero del artículo 994 del Código de Comercio manifiesta que la limitación queda sin efectos cuando los riesgos que han sido asegurados no sean pagados dentro de los dos meses siguientes al acaecimiento del hecho dañino. En nuestro concepto esta parte de la norma no tiene aplicación en Colombia, ya que por una parte, no existe acción directa del pasajero frente al asegurador, y por la otra un proceso ordinario tiene una demora superior a un año y las compañías aseguradoras tienen establecido en sus pólizas el no pago del seguro mientras no haya una sentencia condenatoria.

Finalmente hay que señalar que, como lo dice el artículo 994 del Código de Comercio, “aunque el interesado acepte el seguro, si el perjuicio proviene de culpa comprobada del transportador, aquél tendrá derecho a la plena indemnización sin que valga estipulación en contrario o renuncia” (12).

11. Las cláusulas sobre limitación de la responsabilidad no se aplican en la acción personal de los familiares:

Las posibles cláusulas limitativas de responsabilidad sólo tienen aplicación en relación con la acción contractual derivada del contrato de transporte, bien sea que la ejerza directamente el pasajero, bien sea que la ejerzan sus herederos.

Cuando éstos actúan a nombre personal las cláusulas no les son oponibles, pues la relatividad de las convenciones impide la oponibilidad del contrato a terceros.

12. Prescripción de la acción:

Si el pasajero o sus herederos desean ejercer la acción contractual, deberán hacerlo dentro de los dos años siguientes a la fecha “en que el pasajero emprenda el viaje” (artículo 993 del Código de Comercio). Pasados esos dos años prescribe la acción; por el contrario, la acción personal extracontractual se rige por los lineamientos de la prescripción del Código Civil (artículos 2358 y 2535 del Código Civil) y en consecuencia la prescripción será de 20 años.

12. Esta norma establece el mismo mecanismo legal que regula los accidentes de trabajo, especialmente el artículo 216 del Código Laboral; la indemnización inicial está garantizada por el patrón mediante la cotización al Seguro Social, y no requiere culpa del patrono; la indemnización plena exige que la culpa del patrón sea demostrada. Igualmente, el artículo 993 del Código de Comercio consagra la teoría según la cual las cláusulas sobre no responsabilidad o limitación de la misma sólo invierten la carga de la prueba.

II. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE GRATUITO

13.

Los autores y tribunales han discutido si en el transporte benévolo o gratuito el pasajero que es víctima de un accidente tiene derecho a beneficiarse de las presunciones de culpa establecidas por la ley, bien sea en la responsabilidad contractual o bien sea en la responsabilidad extracontractual del artículo 2356 del Código Civil. Hoy, la doctrina y la jurisprudencia francesas consideran unánimemente que el pasajero a título gratuito tiene derecho a beneficiarse de la responsabilidad aquiliana, por el hecho de las cosas, que consagra el artículo 1384 del C. Napoleón (12.1).

En el derecho colombiano la situación es un poco diferente. En efecto, algunas sentencias de la Corte han acogido una vieja tesis francesa según la cual el pasajero gratuito que acepta los riesgos debe probar la culpa del transportador para poder comprometer su responsabilidad

Aunque el tema será tratado más extensamente en otro aparte de este trabajo, precisemos diciendo que cuando el transporte benévolo es accesorio de un contrato mercantil, la responsabilidad se rige por el artículo 992 del Código de Comercio, y en tal virtud el transportador se presume responsable y sólo se libera mediante la prueba de una causa extraña; en los excepcionales casos en los que existe una clara convención, pero el transporte gratuito no es accesorio de un contrato mercantil, la víctima debe probar la culpa del transportador; finalmente, cuando se da el transporte gratuito, sin que haya de por medio un acuerdo de naturaleza contractual, la víctima podrá beneficiarse de la presunción de responsabilidad que consagra el artículo 2356; ahora, la consideración de la culpabilidad de la víctima puede operar en forma diferente a como ella se da en otros casos.

SECCION II

Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual generada por las aeronaves

14. INTRODUCCION:

En el desarrollo de la explotación del transporte aéreo se pueden originar daños de tipo contractual o de tipo extracontractual; estos últimos pueden causarse a terceros en la superficie, a pasajeros de otras naves, o a terceros perjudicados con la muerte de los pasajeros. Como las operaciones aéreas son actividades peligrosas

12.1 Sobre la evolución jurisprudencial puede verse: MAZEAUD-TUNC-CHABAS: *Traite*, No. 1273 y ss.; WEILL et TERRE, *Ob. Cit.*, No. 728; STARCK Boris "Droit Civil, Obligations", No. 220, 640; GHESTIN-VINEY, *Ob. Cit.*, No. 642; FLOUR et AUBERT, *Ob. Cit.*, No. 771, 772.

por excelencia, debemos definir el régimen especial que por responsabilidad aquiliana consagra el Código de Comercio (13).

Subsección I

Responsabilidad aquiliana del transportador aéreo por daños en la superficie

15. Planteamiento del problema:

El Código de Comercio, en sus artículos 1827 y ss., consagra la responsabilidad extracontractual por los daños causados a terceros en la superficie por medio de aeronaves. En las líneas que siguen trataremos de fijar los alcances de dicha legislación.

16. Esta responsabilidad sólo se aplica a aeronaves que se hallen en vuelo:

Los artículos 1827 y ss. sólo se aplican a los daños causados por una "aeronave en vuelo, o por una persona o cosa caída de la misma". A su vez, el artículo 1828 del Código de Comercio explica que la aeronave "se entenderá en vuelo desde el momento en que se encienden los motores para la partida, hasta cuando sean apagados al término del recorrido".

Esto quiere decir que existe un tratamiento especial que se rige por el Código de Comercio cuando los daños a terceros son producidos por una nave "en vuelo". Es, pues, una excepción a la aplicación del principio general consagrado en el artículo 2356 del Código Civil. Por exclusión debemos considerar que si el daño es causado por una aeronave que no se halla en vuelo ni sus motores están encendidos para despegar, la responsabilidad se regirá por las actividades peligrosas del artículo 2356 del Código Civil. Por ejemplo, si un avión explota a pesar de estar apagado, o si sus motores están encendidos por simple mantenimiento, las normas aplicables serán las del artículo 2356 del Código Civil.

Hecha esta aclaración, nos adentramos en el estudio de la responsabilidad civil aquiliana por los daños causados por una aeronave "en vuelo". En cuanto a las naves que no están en vuelo nos remitimos a lo ya visto en el capítulo especial de las actividades peligrosas.

17. Personas protegidas:

Los artículos 1827 y ss. del Código de Comercio se aplican a los daños causados en la superficie a personas que no tienen nada que ver con el contrato de transporte; es el caso del avión que se estrella contra una casa o contra un cultivo. De otro

13. No obstante, hay daños causados por una empresa de aviación, que no constituyen actividad peligrosa, pues no se producen como efecto directo de la actividad aérea (Supra); igualmente, C.S.J., 9 de octubre de 1980, "Jurisprudencia y Doctrina", T. IX, p. 919, No. 108.

lado, cuando se produce un abordaje o colisión de aeronaves la ley comercial regula la responsabilidad por daños a los otros aparatos y a sus pasajeros, lo mismo que los daños causados a terceros en la superficie, (artículos 1834 y 1842 del Código de Comercio).

En cuanto a los daños causados a los pasajeros de una aeronave cuando se encuentra en vuelo, tanto la acción contractual como la extracontractual que pertenece a los herederos se rige por el artículo 1880 del Código de Comercio, norma que no hace distinción en cuanto a la fuente de la obligación. Sobre este último aspecto nos referiremos al final de esta Subsección.

18 Personas responsables:

El explotador de la aeronave es la persona que debe responder por los daños causados por el aparato a terceros (artículo 1827 del Código de Comercio). Este principio es un poco diferente al de la noción de "guardián" de la actividad peligrosa a que nos hemos referido en el estudio del artículo 2356 del Código Civil, ya que parece ser que el legislador fundamenta la responsabilidad en la teoría del riesgo creado. Como puede presentarse alguna duda en relación con las personas que a diferentes títulos tengan la dirección y control de la nave, debemos tratar de aclarar cómo opera la responsabilidad en dichos casos.

Si la nave es arrendada, "el arrendatario tendrá la calidad de explotador, ya que en todo caso tendrá la dirección del aparato" (artículo 1890 del Código de Comercio). De allí que en tales eventos la guarda sea alternativa y no acumulativa (14). En situación semejante el dueño de la nave sólo responderá en caso de existir culpa comprobada de su parte, ya que la dirección y control de la nave queda en poder del arrendatario.

Por el contrario, cuando el avión es fletado a un tercero, pero el fletante del aparato se reserva "la dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave", el fletador no adquiere la calidad de explotador, la cual permanece en poder del fletante (artículo 1393 del Código de Comercio). Creemos que si los daños se producen por explosión de las mercancías transportadas a nombre del fletador, tendrá aplicación la responsabilidad por culpa en la estructura de que hablamos al estudiar las actividades peligrosas. En tal virtud, la víctima podrá demandar al fletante sobre la base del artículo 1827 y ss. del Código de Comercio y al dueño de la mercancía, sobre la base del artículo 2356 del Código Civil (15).

En cuanto a la persona que indebidamente se apropia de una nave, se presume

15. En este caso el fletante y el fletador podrían discutir entre sí, cuál es la causa real del daño y así regular la repartición entre los dos, pero la víctima podrá cobrar la totalidad a cualquiera de ellos (art. 2344 del Código Civil).

la responsabilidad solidaria del usurpador y del explotador, quien podrá demostrar que ha tomado todas las medidas adecuadas para evitar tal uso (artículos 1830 y 1832 del Código de Comercio). No dice nada la ley en relación con el daño que es causado por el comodatario de la aeronave. Pensamos que tanto el explotador como el usuario son responsables solidariamente de los daños causados a terceros en la superficie.

19. Exoneración del responsable:

El explotador o el usuario legítimo (artículos 1830, 1831 y 1836 del Código de Comercio) no se liberan demostrando la ausencia de culpa. Realmente lo único que los exonera de responsabilidad es la prueba de ciertos eventos que constituyen causa extraña. Tales causales de exoneración se pueden sintetizar así:

- a. Conflictos o disturbios civiles;
- b. Privación de la aeronave por acto de la autoridad pública;
- c. Privación de la aeronave por apoderamiento de ella por parte de terceros;
- d. Culpa exclusiva de la víctima (15 - 1).

Si la culpa de la víctima es sólo causa parcial del daño, habrá reducción parcial con base en la intensidad causal que haya tenido el hecho culposo en la producción del daño (artículo 1831, inciso segundo, del Código de Comercio). De otro lado, el inciso tercero del mismo artículo 1831 expresa que la culpa de la víctima se puede invocar frente a cualquier demandante. Se zanja en esta forma cualquier discusión semejante a la que pudiera surgir de la interpretación del artículo 2357 del Código Civil. No son causales de exoneración la fuerza mayor o caso fortuito, ni el hecho de tercero, salvo cuando éstos se apoderan de la dirección de la nave en forma ilícita. Sin embargo, cuando el hecho de terceros se puede enmarcar dentro de los conflictos o disturbios civiles, pensamos que sí se podría alegar esta situación como causa exoneratoria. Por ello si un territorio determinado vive en perturbación grave de orden público, el hecho aislado pero relacionado con la situación imperante, deberá dar lugar a la exoneración, pero siempre y cuando se demuestre el hecho en forma suficiente.

En lo que concierne a las causas de exoneración aceptadas por la ley, sólo la culpa de la víctima da lugar a reducción parcial; los otros eventos requieren ser causa exclusiva del daño, pero en tal virtud la exoneración será total.

20. Límite de la responsabilidad:

El artículo 1835 del Código de Comercio regula el límite de la indemnización por daños causados en la superficie. No pueden beneficiarse de este límite el ex-

15.1 Sobre las causales de exoneración en transporte aéreo, y muy especialmente, la Convención de Varsovia, puede verse: JEAN PIERRE TOSI, "Responsabilite Aeriene", Ed. Litec, París, 1978, No. 182 y ss., 466 y ss.

plotador doloso, ni el usuario ilegítimo (artículo 1832 y 1836 del Código de Comercio).

Si el daño se produce por un abordaje, habrá un límite de la responsabilidad, que se consagra en el artículo 1843 del Código de Comercio. En este caso el explotador doloso o el usuario ilegítimo tampoco pueden acogerse a los límites contemplados.

Cuando los daños a terceros en la superficie o a pasajeros se producen por un abordaje o colisión de aeronaves, las víctimas podrán considerar que cada uno de los aparatos ha sido el causante del daño y el explotador respectivo será responsable, en las condiciones y límites de la responsabilidad previstos en el Código de Comercio (artículo 1834). En tales casos la persona que sufre los daños tiene derecho a ser indemnizada hasta la suma de los límites de responsabilidad correspondientes a cada una de las aeronaves, pero ningún explotador será responsable por una suma que exceda de los límites aplicables a su aeronave, a menos que exista dolo de su parte (artículo 1834 del Código de Comercio).

21.1 Colisión de aeronaves:

Si en el aire colisionan dos aeronaves, los daños causados a terceros en la superficie se consideran imputables a los explotadores de cada una de ellas, y el monto indemnizable será determinado de acuerdo con el artículo 1834 del Código de Comercio.

21.2 Daños causados por nave detenida:

Si una aeronave que se encuentra detenida produce un abordaje, responderá frente a los pasajeros de las otras aeronaves colisionadas, de acuerdo con el artículo 482 del Código de Comercio. Ahora, si los daños son causados a personas o bienes diferentes a los pasajeros o bienes de las otras aeronaves que entraron en colisión, la responsabilidad será la del artículo 2356 del Código Civil.

21.3 Abordaje de aeronaves en vuelo:

Cuando una nave en vuelo es la que produce el abordaje, su responsabilidad frente a los pasajeros de las otras aeronaves y de los daños causados a éstas, o a sus bienes a bordo se aplicará la responsabilidad consagrada en el artículo 1842 del Código de Comercio.

21.4 Prescripción de la acción por daños causados por aeronaves en la superficie:

El artículo 1838 del Código de Comercio establece una prescripción muy corta para las acciones en responsabilidad civil derivada de los daños causados por aero-

16. Es la misma filosofía que orienta las legislaciones por accidentes de trabajo (artículo 216 del Código Laboral).

naves en la superficie o por abordaje. De acuerdo con dicha norma, "las acciones fundadas en este capítulo prescribirán en dos años, contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que causó los daños". O sea que es mucho más favorable a los intereses de la víctima la prescripción veintenaria del Código Civil; de acuerdo con ello, si el daño es causado por una aeronave que se encuentra detenida, a tercero en la superficie, la prescripción será de veinte años, mientras que la de la aeronave "en vuelo" sólo será de dos años.

22. El Código de Comercio excluye la aplicación del artículo 2356 del Código Civil cuando se trata de daños en la superficie o por abordaje:

Tratándose de una legislación especial, las normas establecidas en los artículos 1827 y ss. del Código de Comercio excluyen la posible aplicación del artículo 2356 del Código Civil a la responsabilidad por los daños causados por las aeronaves en vuelo.

Con base en el artículo 1838 del Código de Comercio, no se podrá demandar sobre la base del artículo 2356 del Código Civil, cuya acción prescribe en veinte años; del mismo modo la carga probatoria del artículo 2356 del Código Civil no puede ser aplicada contrariando los artículos 1827 y 1831 del Código de Comercio; la misma exclusión cabe predicarse de los límites de indemnización a que se refiere el Código de Comercio; la víctima o sus familiares no pueden prescindir de las normas del Código de Comercio para escapar en esta forma a la limitación del monto indemnizable. En conclusión, si la aeronave está "en vuelo" o hay abordaje, se deben aplicar, en su totalidad, las normas del Código de Comercio.

Subsección II.

Responsabilidad del transportador aéreo por muerte de pasajeros

23. INTRODUCCION:

Al igual que en el transporte terrestre de pasajeros, en el transporte aéreo se le puede causar daño a las personas que vayan a bordo del aparato, generando en esta forma daños a los mismos pasajeros o sus herederos, y eventualmente a terceros. Se trata de definir cuáles son los principios aplicables en cada una de esas posibles acciones cuando el pasajero ha pagado un precio por el transporte.

24. Normas aplicables:

A las acciones contractuales por muerte de pasajeros de aeronaves se pueden aplicar los principios generales que para el contrato de transporte consagran los artículos 981 y ss. del Código de Comercio; sin embargo los artículos 1880 y 1881 del Código de Comercio son aplicables, específicamente, al transporte aéreo. Igualmente, en los artículos 1900 a 1903 del Código de Comercio se establecen normas relativas a los seguros que para proteger estos riesgos deben ser contratados por las empresas de transporte aéreo.

25. Responsabilidad contractual y extracontractual del transportador:

Al igual que en el transporte terrestre, los herederos del pasajero tienen dos acciones para reclamar las indemnizaciones respectivas. Como sucesores del pasajero pueden ejercer la acción hereditaria contractual y como terceros perjudicados pueden ejercer la acción personal extracontractual (17).

26. Carga de la prueba:

Aunque la acción hereditaria contractual está fundamentada en el contrato de transporte, y la personal extracontractual se fundamenta en la responsabilidad aquiliana, lo cierto es que la carga de la prueba se regula por el artículo 1880 del Código de Comercio, de acuerdo con el cual, "el transportador **es responsable del daño causado** en caso de muerte o lesión que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador" (Remarca fuera del texto) (18).

En cuanto a la fuerza mayor, ella no libera al transportador aéreo (19). La exclusión no es un olvido o capricho del legislador, ella obedece a los principios internacionales que rigen el derecho aéreo. En efecto, el artículo 17 del Protocolo de Guatemala expresa que "el transportador es responsable del perjuicio causado en caso de muerte, por el solo hecho de que el evento que ha causado la muerte o la lesión corporal se produzca a bordo de la aeronave. . ." (20).

27. La jurisprudencia colombiana y la responsabilidad por transporte aéreo:

En fallo de junio 11 de 1974, la Corte estableció que la responsabilidad del transportador aéreo se fundamenta en una presunción de culpa contractual, y no en una responsabilidad objetiva; llama la atención que la Corte da a entender que la creación de riesgos es en sí una falta. Dice el Tribunal Supremo: "Conclúyese de lo anterior que las nuevas normas del Código de Comercio en punto de responsabilidad del transportador, en especial del que transporta por aire, no consagran la teoría de la responsabilidad objetiva, sino que siguiendo el sentido del riesgo que para los asociados crea la explotación de ciertas máquinas, consagra simple y llanamente, en caso de inejecución o cumplimiento defectuoso, una presunción

17. Cas. 11 de junio de 1974, G.J., T. CXLVIII, p. 135

18. Nótese que la norma no hace referencia al contrato, sino al hecho de cómo se produce el daño; por ello, los principios del artículo 1880 del Código de Comercio se aplican a las dos acciones.

19. En ese sentido Cas. Civ., 11 de junio de 1974, G.J., T. CXLVIII, p. 135 a 145.

20. Cita y observaciones de RODIERE Rene, "Droit des Transports", No. 666; igualmente, TOSI Jean Pierre, Ob. Cit. No. 202; los Protocolos de Guatemala y Montreal, modifican la Convención de Varsovia, ya que esta última permitía al demandado, probar la debida diligencia y cuidado.

de culpa del transportador de la cual sólo puede liberarse en los casos expresamente contemplados por la ley y demostrando los hechos que ella misma enumera, eventos que son los únicos en que desaparece la fuerza probatoria de aquella presunción. Existe pues, hoy como ayer, la necesidad de fundar la responsabilidad civil en la idea de culpa del autor del daño, mas, teniendo de presente, empero, que la culpa no tiene que ser **probada** siempre, pues en muchas hipótesis legales, como en la antes referida, la culpa es **presunta**" (21).

28. La carga de la prueba en el transporte aéreo, a título gratuito:

Cuando estudiamos la responsabilidad civil del transportador terrestre, tuvimos oportunidad de analizar la evolución jurisprudencial y doctrinal relativa a la carga de la prueba cuando el pasajero fallecido era conducido en forma gratuita. Dijimos, entonces, que la posición actual del derecho francés se orienta a concederle a la víctima la posibilidad de beneficiarse de la presunción de responsabilidad por el hecho de las cosas consagrada en el artículo 1384, inciso primero del Código Civil; manifestamos igualmente, que en nuestro concepto la responsabilidad civil por actividades peligrosas es perfectamente aplicable al transporte gratuito en el derecho colombiano.

Aunque todas estas ideas fueron expresadas en relación con el transporte terrestre, podemos sin embargo hacerlas extensivas al transporte aéreo, ya que todo el pensamiento jurisprudencial y doctrinal antes mencionado se ha referido, indistintamente, a cualquier tipo de transporte gratuito (Supra No. 13).

SECCION III

El ejercicio de la Acción Contractual y Extracontractual derivadas de la muerte de un pasajero (artículo 1006 del Código de Comercio).

29. Planteamiento del problema:

Como ya lo hemos visto (Supra No. 5 ss.), la muerte de un pasajero que fallece en el curso de la ejecución del contrato de transporte puede dar lugar a dos diferentes acciones: de un lado, los herederos, en calidad de tales, recogen los derechos contractuales que pertenecían al causante; del otro, la muerte les pudo producir un perjuicio personal, independiente del sufrido por el pasajero mismo. En semejantes circunstancias nos encontramos frente a una acción contractual y otra extracontractual que, con objetos diferentes, se encuentran en cabeza de unas mismas personas (22). El ejercicio de estas dos acciones en el contrato de transporte, se encuentra regulado por el artículo 1006 del Código de Comercio. Ese será el tema

21. Cas. 11 de junio de 1974, G.J., T. CXLVIII, p. 135 a 145, Citada por ROA GOMEZ Héctor, Ob. Cit. p. 1189.

22. T.S.Med., Sent. 26 de septiembre de 1975, confirmada y citada por La Corte, Sent. 22 de septiembre de 1976, G.J., T. CLII, p. 407.