

IMPLICACIONES LEGALES Y PRÁCTICAS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN
EL DERECHO AERONÁUTICO EN COLOMBIA

VALENTINA ESCOBAR TELLO

DOCENTE: MARÍA ISABEL
PEÑA CUERVO

UNIVERSIDAD SANTIAGO DE CALI
DERECHO
CALI -VALLE DEL CAUCA

2024

Legal and practical implications of civil liability in aeronautical law in Colombia

Resumen

La determinación de la responsabilidad civil en el ámbito del derecho aeronáutico representa un desafío significativo tanto para nuestro sistema legal interno como para el derecho comparado. El establecimiento de la responsabilidad civil en el ámbito del derecho aeronáutico constituye un reto importante debido a la complejidad inherente al espacio aéreo y la confusa regulación en este campo. La aviación ha generado una serie de conflictos, incluida la necesidad de determinar los criterios y regulaciones pertinentes para el uso del espacio aéreo, lo que implica el ejercicio de la soberanía de cada Estado. Asimismo, surge la necesidad de establecer criterios y formas de responsabilidad por los daños ocasionados durante la actividad aérea, esto envuelve el análisis de los eventos que provocan el daño, la naturaleza del daño, el nexo causal entre el hecho antijurídico y el daño resultante, y el grado de imputabilidad asociado con la responsabilidad. En respuesta a estos desafíos, se han firmado diversos instrumentos internacionales con el objetivo de regular todos los aspectos relacionados con la actividad aérea y promover la uniformidad en cuanto a principios y reglas.

La convergencia de intereses nacionales e internacionales en este campo resalta la importancia de establecer normativas claras y efectivas para abordar los desafíos jurídicos inherentes a la aviación y garantizar un desarrollo seguro y sostenible de esta industria.

Palabras Clave

Derecho, Estado, Responsabilidad, Causalidad.

Abstract

Determining civil liability in the field of aeronautical law poses a significant challenge for both our domestic legal system and comparative law. Establishing civil liability in aeronautical law is a significant challenge due to the inherent complexity of airspace and the unclear regulation in this field. Aviation has generated a series of conflicts, including the need to determine the criteria and regulations relevant to airspace usage, which involves the exercise of each State's sovereignty. Additionally, there arises the need to establish criteria and forms of liability for damages incurred during aerial activity. This entails analyzing the events that cause the damage, the nature of the damage, the causal link between the wrongful act and the resulting damage, and the degree of accountability associated with liability. In response to these challenges, various international instruments have been signed with the aim of regulating all aspects related to aerial activity and promoting uniformity in principles and rules.

The convergence of national and international interests in this field underscores the importance of establishing clear and effective regulations to address the legal challenges inherent in aviation and ensure safe and sustainable development of this industry.

Keywords

Law, State, Responsibility, Causality.

Introducción

En el contexto del marco legal actual, es crucial examinar la evolución histórica del derecho aeronáutico. La aviación, debido a la complejidad de los límites territoriales que involucra, vincula diferentes sistemas jurídicos a través del espacio aéreo. ¿Qué elementos conforman el espacio aéreo? Según el autor argentino Federico Videla, el espacio aéreo abarca la atmósfera que toca la superficie terrestre y los océanos del planeta (Videla Escalada, Federico. Derecho Aeronáutico. Buenos Aires: Editorial Zavalia, 1996, p. 55). En Colombia, este concepto se integró al sistema legal con la Ley 95 de 1965, conocida como el "Convenio de Varsovia". Además, la Constitución de 1991 en su artículo 101 establece que el espacio aéreo es parte del territorio nacional, junto con el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, la órbita geoestacionaria y el espectro electromagnético. El artículo 1777 del Código de Comercio ofrece una definición más detallada, describiendo el "espacio nacional" como aquel comprendido entre la base del territorio nacional y la prolongación vertical de sus límites y aguas jurisdiccionales. Estas definiciones destacan que el espacio aéreo es fundamental para la soberanía de un Estado, extendiéndose de manera perpendicular sobre su superficie. La evolución histórica del derecho aeronáutico en Colombia ha sido influenciada por tratados y convenios internacionales que regulan aspectos de la aviación civil y comercial. Este desarrollo ha permitido la integración de normativas internacionales, adaptándolas al contexto colombiano para asegurar la regulación efectiva del espacio aéreo y la protección de sus usuarios.

La tesis principal de este proyecto es identificar los criterios e implicaciones legales y prácticas de la responsabilidad civil en el derecho aeronáutico en Colombia, con el objetivo de proporcionar una guía clara y precisa sobre cómo se calculan las indemnizaciones cuando se determina la responsabilidad de los agentes involucrados en la actividad aérea, considerando la normativa internacional vigente. El objetivo principal es analizar la evolución histórica y normativa del derecho aeronáutico en Colombia, teniendo en cuenta su complejidad en relación con los límites territoriales y la necesidad de establecer criterios claros para determinar la responsabilidad en caso de incidentes relacionados con la actividad aérea.

1. Marco normativo en materia de Derecho Aeronáutico

La premisa central de este proyecto consiste en establecer criterios e implicaciones legales y prácticas relacionadas con la responsabilidad civil en el ámbito del derecho aeronáutico en Colombia. Para abordar adecuadamente este propósito, resulta necesario realizar un análisis preliminar de los conceptos y la normativa actualmente vigente en esta materia. Es importante

destacar que, aunque el derecho aeronáutico abarca diversas ramas del derecho, incluido el derecho comparado, es fundamental considerar la relevancia de nuestro marco jurídico interno y la legislación nacional sobre responsabilidad civil. El derecho aeronáutico abarca el conjunto de normas legales que regulan la navegación aérea, así como la creación y utilización de las infraestructuras relacionadas, aplicándose tanto en el ámbito civil como en el militar. Estas normas pueden tener origen tanto nacional como internacional, y su propósito es garantizar la seguridad y eficiencia en el transporte aéreo.

1.1 Derecho Interno

Dentro de nuestra normativa más importante nos encontramos con el Código de Comercio, Libro Quinto "De la Navegación" – Parte Segunda, "De la Aeronáutica", adoptado mediante Decreto-Ley 410 de 1971, en este libro podemos destacar lo dicho al respecto de la responsabilidad contractual y extracontractual derivada de los hechos y actos vinculados con la actividad aeronáutica es limitada, como lo resaltaba anteriormente aunque existe mucha normativa en relación con los daños causados, llegar a la determinación concreta de quien es el responsable se torna un poco compleja debido a la actividad que se desempeña, que fue aducida directamente como comercial, dejando en cabeza de esta rama la determinación de figuras que son propiamente del derecho civil, cambiando así un poco las reglas del juego en cuanto a la reparación integral del daño producido.

Un caso en el que no se realizó una correcta reparación integral después de un accidente aeronáutico en Colombia es el del accidente del avión HK1598P modelo PA-28-140, propiedad de un particular, ocurrido el 27 de julio de 1994. En este caso, el Tribunal Administrativo del Cauca declaró solidariamente responsables a la Aerocivil y a Julio César Carvajal González por la muerte de una de las pasajeras en el accidente. A pesar de la responsabilidad atribuida, la reparación integral no se llevó a cabo de manera adecuada, ya que se evidenció que las causas del accidente estuvieron relacionadas con las decisiones operacionales del piloto y no con la expedición irregular de un certificado, lo que limitó la compensación efectiva a las víctimas y sus familias. (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Radicación número: 76001-23-25-000-1996-00006-01(18153), este caso resulta bastante particular puesto que evidencia como se le da competencia al Consejo de estado que es el máximo órgano de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, cuando la actividad aeronáutica para el ordenamiento colombiano tiene tendencias Comerciales.

En la Ley 105 de 1993, se le legislo y planteo las disposiciones básicas sobre el transporte, redistribución de competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, y reglamenta la planeación en el sector transporte, así como la Ley 336 de 1996, que adopta el estatuto nacional de transporte, con un capítulo referido al transporte aéreo.

Además, el Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado establece normas específicas para las aeronaves de estado, definiendo responsabilidades operacionales, requerimientos previos al vuelo, y otros aspectos relacionados con la aviación militar y de seguridad.

1.2 Derecho comparado

A nivel internacional contamos con los convenios internacionales de Varsovia y el Protocolo de la Haya adoptados por Colombia Mediante la Ley 95 de 1965 y el Convenio de Montreal ratificado por Colombia a través de la Ley 701 de 2001 y entrado en vigor el 4 de noviembre de 2003. Instrumentos sobre los cuáles se hará referencia en los acápites posteriores. La Ley 30 de 1973, "Protocolo de Guatemala", trae consigo el principio de responsabilidad de carácter objetivo del transportador aéreo para el caso de muerte o lesiones sufridas por los pasajeros a bordo de la aeronave o en el curso de operaciones de embarque o desembarque (Convenio de Varsovia, 1929, artículo 17).

En 1933 tuvo lugar la firma del primer acuerdo internacional destinado a regular la responsabilidad civil por daños ocasionados a terceros en tierra, conocido como el "Convenio de Roma". Este convenio fue modificado en 1952 para abordar las garantías proporcionadas por el transportista. Además, forma parte de este contexto la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la cual despliega un rol crucial al establecer estándares y procedimientos para la aviación civil. Los países miembros de la OACI se encuentran obligados a acatar estos estándares y procedimientos, lo que asegura la seguridad y la coordinación en el transporte aéreo a nivel internacional. A nivel nacional, los Estados poseen una soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que abarca su territorio. Esta prerrogativa implica que los Estados pueden formular sus propias normativas y regulaciones para la navegación aérea y el funcionamiento de sus infraestructuras aeroportuarias. No obstante, es crucial que dichas normativas sean coherentes con los estándares internacionales y los acuerdos bilaterales o multilaterales suscritos entre diversos Estados.

2. Responsabilidad Civil

La noción de responsabilidad civil en Colombia abarca la obligación de una persona de resarcir el perjuicio causado a otra, ya sea por acción u omisión, dentro de los parámetros establecidos por la ley. En Colombia, esta responsabilidad se clasifica primordialmente en dos modalidades: la responsabilidad civil contractual, la cual surge de incumplimientos o ejecuciones deficientes de obligaciones contractuales, y la responsabilidad civil extracontractual, también denominada responsabilidad civil delictual o aquiliana, que se activa cuando el daño es causado sin la existencia previa de un contrato. La normativa colombiana detalla las circunstancias específicas y los requisitos que determinan la imputación de responsabilidad, con el propósito de

garantizar una compensación adecuada por cualquier daño y fomentar una cultura de responsabilidad y convivencia ciudadana.

En el artículo “La Responsabilidad Civil”, Fernando Vidal Ramírez amplía la noción de responsabilidad civil, tanto contractual como extracontractual, basada en acciones u omisiones que violan obligaciones legales. Este artículo subraya la importancia del daño como elemento central de la responsabilidad, así como la relación causal entre el evento dañino y el responsable. Además, Vidal Ramírez destaca la unidad de la responsabilidad civil centrada en el daño y el nexo causal, alejándose de la tradicional unidad basada en la culpa, proponiendo un sistema integral para el Derecho (Vidal Ramírez, 2001).

Dentro del Derecho Aeronáutico, se presentan particularidades notables que inciden en la designación de la responsabilidad civil. Aunque comúnmente se distingue entre responsabilidad contractual y extracontractual, en el ámbito aeronáutico, estas distinciones pueden fusionarse en un mismo proceso, dada la complejidad y la interrelación de las normativas y las circunstancias inherentes a la industria aérea. Por ejemplo, casos de accidentes aéreos pueden implicar tanto aspectos contractuales, como obligaciones derivadas de contratos de transporte, como aspectos extracontractuales relacionados con la negligencia o imprudencia en la operación de aeronaves. Más adelante, exploraremos con mayor profundidad cómo estas dinámicas específicas influyen en la determinación de la responsabilidad en el contexto aeronáutico. Pero por ahora, es relevante plantearnos: ¿Cómo se define y distingue la responsabilidad civil contractual, extracontractual y profesional en este ámbito tan complejo y especializado?

2.1 Responsabilidad Civil Contractual

En el contexto colombiano, la responsabilidad civil contractual se deriva del incumplimiento o ejecución deficiente de las obligaciones convenidas en un contrato, limitándose así su origen exclusivamente a las relaciones contractuales entre las partes involucradas. Esta forma de responsabilidad está principalmente regulada por disposiciones contenidas en el Código Civil y el Código de Comercio, los cuales se aplican según la naturaleza específica de las obligaciones contractuales. Fundamentada en principios como la buena fe, la lealtad sustancial y el cumplimiento de los compromisos pactados, su incumplimiento acarrea la imputación de responsabilidad civil. En caso de incumplimiento, la parte responsable está obligada a resarcir los perjuicios causados a la otra parte, incluyendo tanto daños materiales como morales. Bajo una teoría culpabilista, la responsabilidad contractual en Colombia considera la culpa del deudor (manifestada en negligencia, imprudencia o impericia) como un elemento esencial para determinar su responsabilidad. La Corte Suprema de Justicia ha desarrollado una jurisprudencia relevante, estableciendo principios y criterios para la interpretación y aplicación de esta forma de responsabilidad civil.

2.2 Responsabilidad Civil Extracontractual

La responsabilidad civil extracontractual en el ámbito del derecho aeronáutico conlleva la obligación de compensar los perjuicios causados a terceros como consecuencia de acciones ilícitas relacionadas con la aviación, las cuales no se vinculan directamente con incumplimientos contractuales. En el contexto aeronáutico, esta responsabilidad puede surgir de diversas circunstancias, como daños a terceros en tierra, colisiones aéreas o incidentes durante el transporte aéreo, ya sea por dolo o culpa. La legislación aeronáutica de Venezuela, por ejemplo, contempla una variedad de escenarios que pueden generar esta responsabilidad, incluyendo el análisis de casos específicos acontecidos en el país. Asimismo, la responsabilidad civil extracontractual en la aviación abarca aspectos relacionados con seguros y la interpretación de la normativa en casos concretos, como los incidentes VIASA 742, MAS AIR – TRANSCARGA y SANTA BÁRBARA 518, los cuales han sido objeto de examen y debate en el ámbito aeronáutico.

El autor colombiano Martínez Rave caracteriza la responsabilidad extracontractual como "(...) la obligación de asumir las consecuencias patrimoniales de un hecho dañoso (...)". ("Responsabilidad Extracontractual del Estado Unificación") En esta definición, el autor no alude a la existencia de un vínculo jurídico previo entre las partes involucradas en el acto lesivo, es decir, la víctima y el causante del daño. Sin embargo, en páginas anteriores de la misma obra, al abordar la responsabilidad en términos generales, Martínez Rave describe lo que tradicionalmente se entiende por responsabilidad extracontractual como la responsabilidad que recae sobre quien provoca un daño en el patrimonio de otra persona sin que haya una relación contractual entre ellos. En otras palabras, se aplica a quien causa un perjuicio a alguien con quien no tiene ningún vínculo legal previo (Martínez, 2003, p. 39).

2.3 Responsabilidad profesional

La responsabilidad profesional se refiere a la obligación que recae sobre los pilotos y otros profesionales de la industria de rendir cuentas por los daños ocasionados durante el ejercicio de sus funciones. Este tipo de responsabilidad está regido por normativas específicas tales como los requisitos de formación y capacitación que indica que los pilotos deben cumplir con requisitos específicos de formación y capacitación establecidos por organizaciones aprobadas para formar pilotos, como DTO o ATO. Estos requisitos pueden incluir la mayoría de edad, certificación médica vigente de clase 1, y un nivel C2 o Advanced del idioma inglés según la Universidad de Cambridge, Licencias y habilitaciones, entre otras, que definen los estándares de conducta y cuidado que los profesionales deben observar para prevenir daños a terceros.

En casos de incidentes o accidentes aéreos, la responsabilidad profesional implica la necesidad de demostrar una causa ajena o un hecho justificativo para eximirse de responsabilidad, a menos que exista intencionalidad por parte del explotador o su personal. Es fundamental destacar que la responsabilidad en el ámbito aeronáutico tiende a ser objetiva, lo que implica que no hay límites establecidos para la responsabilidad, por lo que es necesario

contar con pólizas de seguro que cubran los posibles daños derivados de la actividad aeronáutica. Las regulaciones a la actividad que desempeñan los pilotos garantizan que cumplan con los estándares de seguridad y competencia necesarios para desempeñar su labor de manera segura y eficaz en el ámbito aeronáutico.

3. Elementos de la Responsabilidad

La determinación de la responsabilidad puede derivarse tanto de aspectos contractuales como extracontractuales, sin importar su origen, siempre se requiere establecer criterios que orienten hacia la asignación de responsabilidad a la parte correspondiente. Por esta razón, los elementos esenciales que deben ser considerados para este fin son: la existencia de un acto ilícito o antijurídico, la ocurrencia de un daño, la relación de causalidad entre el acto y el daño, y la imputabilidad del mismo. Ahora examinaremos detalladamente cada uno de estos elementos:

3.1 Hecho antijurídico

Según la definición de la Universidad Nacional Autónoma de México, el hecho antijurídico se refiere a una acción u omisión que va en contra del ordenamiento jurídico y que ocasiona un daño a otro sujeto, lo que genera una obligación de reparar dicho daño. Específicamente la definen como la responsabilidad que recae sobre quien incumple el deber general de no causar daño a otros, obligándolo a reparar el perjuicio ocasionado (Fernández, A. (2014).

3.2 Daño causado

El daño se puede describir como una afectación al patrimonio o a derechos no patrimoniales, ya sea de manera lícita o ilícita, que la persona afectada no está legalmente obligada a soportar (Corte Constitucional, 2001, sentencia C-100). El perjuicio puede describirse como el resultado del quebranto que impacta a un individuo tanto en su aspecto patrimonial como en el extrapatrimonial. En Reflexiones sobre la responsabilidad civil en el ámbito aeronáutico y en relación con los pilotos, cualquier perjuicio da lugar a la posibilidad de compensar los daños causados. El daño deberá ser cierto, directo, personal, lícito y subsistente. (Garcés, D. V. (2012).

3.3 Nexo Causal

La Real Academia de Jurisprudencia y Legislación establece que el nexo causal es la relación que debe existir entre la acción u omisión que causa el daño y el propio daño producido. Este vínculo de causalidad es fundamental para determinar la responsabilidad civil, ya que el daño debe ser consecuencia directa e inmediata de la acción antijurídica. En concreto, es la responsabilidad de compensar los daños y perjuicios recae sobre la persona que, por acción u omisión, causa un daño a otra, actuando con culpa o negligencia. (De Lara, P. C. 2023).

3.4 Imputabilidad

Para poder responder es necesario que el profesional se encuentre en la capacidad de hacerlo, según las normas del Código Civil. Ahora bien, siendo una persona hábil, éste responderá de los hechos antijurídicos en los que haya incurrido de manera personal o propia, razón ésta para que el factor de imputación en la obligación de resultado sea netamente objetivo. (Garcés, D. V. 2012).

4. Reparación Integral

Este es quizás uno de los puntos más relevantes a lo largo de este proyecto puesto que envuelve todos los criterios anteriormente señalados para llegar a nuestro cometido el cual es la reparación integral a las víctimas de un accidente aéreo. Pero antes de adentrarnos más en materia, debemos hacer un análisis a la coexistencia de la responsabilidad civil contractual y la extracontractual está en razón de que en el ámbito del derecho aeronáutico, la coexistencia de estas dos responsabilidades da lugar a escenarios donde una parte busca resarcimiento por el incumplimiento de un contrato específico (responsabilidad contractual), mientras simultáneamente reclama indemnización por acciones que trascienden dicho contrato (responsabilidad extracontractual). Esta dualidad puede evidenciarse cuando, por ejemplo, una aerolínea no cumple con un contrato con un pasajero y, además, se ve involucrada en un incidente que provoca daños a terceros no vinculados al contrato. En tales casos, el afectado puede optar por iniciar acciones legales por el incumplimiento contractual y, al mismo tiempo, por los daños extracontractuales derivados de la situación. Esta coexistencia refleja la complejidad y diversidad de situaciones que pueden surgir en el ámbito aeronáutico, donde las responsabilidades pueden estar relacionadas tanto con contratos específicos como con acciones que exceden los términos de dichos contratos, permitiendo la posibilidad de reclamaciones legales en ambas esferas. La interacción entre la responsabilidad contractual y extracontractual en el derecho aeronáutico es esencial para salvaguardar los derechos de las partes involucradas y para abordar de manera completa las posibles implicaciones legales de eventos en este sector particular.

Considerando esta dualidad, es relevante explorar las implicaciones legales que derivan de ella. Una reparación completa y bien fundamentada debe cumplir con los criterios exigidos por la práctica profesional. Es esencial observar los elementos descritos previamente sobre la responsabilidad que deben ser satisfechos para procurar restablecer a la víctima al estado más cercano anterior a los eventos dañinos. En el contexto del Derecho Aeronáutico, persiste la incertidumbre sobre la correcta valoración de estos daños, ya que la jurisdicción y competencia restringen al operador de justicia en el uso de jurisprudencia interna sobre casos resultantes de esta rama. Un ejemplo de esto son las demandas por fumigaciones, como en el contexto de Mamacoca, que se refieren a acciones legales iniciadas por comunidades afectadas por la fumigación de cultivos de coca en Colombia. Estas demandas suelen argumentar los efectos

adversos de las fumigaciones en la salud, el medio ambiente y la seguridad alimentaria de las comunidades locales, cuestionando además su eficacia en la lucha contra el narcotráfico y su conformidad con normas internacionales y derechos humanos. Las demandas por fumigaciones son un aspecto destacado en el derecho aeronáutico debido a su vinculación con el medio utilizado para su ejecución. Surge así la pregunta: ¿Cómo se han indemnizado estas comunidades?

Las víctimas del caso de las demandas por fumigaciones en Mamacoca recibieron una reparación integral, que incluyó el reconocimiento y el pago de perjuicios materiales. Esta reparación se concedió como resultado de los daños sufridos en los cultivos de las víctimas debido a las operaciones de erradicación de cultivos ilícitos llevadas a cabo en la región. Se basó en el principio de reparación integral establecido en el artículo 16 de la Ley 446 de 1998 y fue otorgada después de un proceso legal que demostró el vínculo causal entre los daños sufridos y las acciones de fumigación realizadas por la Policía Nacional en el municipio Belén de los Andaquíes (Vallejo, M. (2009). Nos encontramos entonces con un caso de Responsabilidad Civil Extracontractual.

Cabe destacar que también existe responsabilidad del estado tanto en el caso anterior, como eventualmente en contextos tales como la Sentencia de Unificación n° 449/16 de Corte Constitucional, 22 de Agosto de 2016, la cual nos indica que se enmarca en el contexto de la responsabilidad del Estado por falla en el servicio de la Aeronáutica Civil en relación a un accidente aéreo, analizando las funciones y deberes de la autoridad aeronáutica, el régimen de responsabilidad aplicable y las normas internacionales pertinentes.

4.1 Criterios de tasación de la indemnización

La Reparación Integral a las víctimas de un suceso aeronáutico en Colombia se fundamenta en el principio de reparación integral del daño, que tiene como objetivo resarcir los perjuicios sufridos por las víctimas y sus familiares. Esta compensación se centra en abordar los daños tanto materiales como morales, así como en proteger los derechos de las personas afectadas. En Colombia, la Reparación Integral está regulada por la Ley 446 de 1998, la cual establece que dicha compensación debe ser completa y proporcional al daño ocasionado. Esto implica que abarca la indemnización por los daños materiales y morales, así como la protección de los derechos fundamentales de las víctimas, como el derecho a la vida, la integridad física y la dignidad.

Además, la Reparación Integral se fundamenta en la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia y del Consejo de Estado, las cuales han determinado que la reparación debe ser proporcional al daño sufrido e incluir la indemnización por los daños materiales y morales. Asimismo, se enfoca en proteger los derechos de las víctimas y compensar los perjuicios ocasionados. En el caso específico de las víctimas de un accidente aeronáutico, la compensación

integral puede comprender la indemnización por los daños materiales y morales, así como la protección de sus derechos fundamentales, como el derecho a la vida, la integridad física y la dignidad. También puede incluir la compensación por los gastos médicos y funerarios, así como por la pérdida de ingresos y la merma en la calidad de vida.

Los principios que rigen la reparación integral según la Ley 446 de 1998 son:

1. **Reparación Integral:** La reparación debe ser completa y abarcar tanto los perjuicios materiales como los morales causados a las personas y a las cosas.
2. **Equidad:** Se debe garantizar la equidad en el proceso de reparación, asegurando que las víctimas reciban una compensación justa y proporcional al daño sufrido.
3. **Criterios Técnicos Actuariales:** Se deben observar los criterios técnicos actuariales para determinar la cuantía de la reparación, asegurando una evaluación objetiva y precisa de los daños.

4.2 Tipos de Criterios para la Reparación integral.

Cuando hablamos de Reparación Integral es importante resaltar en el contexto colombiano ¿Cómo se fundamentan?, esta necesidad surge debido a la complejidad del derecho aeronáutico y alas particularidades que lo acogen como la normativa internacional y su aplicación en cada caso en concreto, no obstante, nos encontramos ante un amplio mundo de estipulaciones frente a la Reparación Integral, que se fundamenta en diversos criterios que abordan múltiples aspectos de la reparación, garantizando una compensación adecuada a las víctimas. Estos criterios incluyen:

1. **Criterios de Justicia:** Se centra en la equidad y la justicia, asegurando que las víctimas reciban una compensación proporcional al daño sufrido. Esto implica considerar todos los aspectos del perjuicio ocasionado y garantizar una reparación justa.
2. **Criterios de Integridad Pública:** La integridad pública implica alinear y adoptar constantemente valores éticos, principios y normas compartidas para proteger y priorizar el interés público sobre los intereses privados en el sector público. (“Definición de integridad - Inicio - Función Pública”) Esto asegura que la reparación integral se realice de manera transparente y ética.
3. **Criterios de Transparencia:** La transparencia es esencial en el proceso de reparación integral, ya que implica la participación ciudadana en la gestión y la selección de funcionarios públicos por mérito y cualificación. Esto garantiza la idoneidad y la legitimidad del proceso de reparación.
4. **Criterios de Participación:** La participación ciudadana en la gestión y la toma de decisiones es crucial, asegurando que las víctimas tengan una voz efectiva en el proceso de reparación. Esto implica involucrar activamente a las comunidades afectadas para asegurar una reparación adecuada y satisfactoria.

5. **Criterios de Acceso a la Justicia:** El acceso a la justicia es un derecho fundamental para las víctimas, por lo que la reparación integral debe garantizar que tengan acceso a la justicia y a la verdad. Esto implica eliminar barreras y obstáculos que puedan dificultar el acceso a la justicia y garantizar un proceso justo y equitativo.
6. **Criterios de Protección:** Es fundamental proteger a las víctimas durante todo el proceso de reparación, incluyendo la protección de sus derechos y la prevención de violaciones a los derechos humanos. Esto implica brindar apoyo emocional, legal y psicosocial a las víctimas para garantizar su bienestar y seguridad.
7. **Criterios de Restablecimiento:** El restablecimiento de las víctimas es esencial para su proceso de recuperación y rehabilitación. Esto incluye acciones dirigidas a recuperar y restablecer sus condiciones previas al daño sufrido, garantizando así su pleno ejercicio del derecho a la justicia, a la verdad y a la reparación integral.

5. Aplicación de la Reparación Integral

5.1 Jurisdicción

En el ámbito del derecho aeronáutico, el principio de supremacía de los tratados internacionales desempeña un papel fundamental al establecer la jerarquía normativa entre las leyes nacionales y los compromisos internacionales asumidos por los Estados. Este principio dicta que, en caso de conflicto entre normas internas y tratados internacionales, prevalecen las disposiciones de estos últimos. Asimismo, los tratados internacionales en materia aeronáutica contienen normas específicas sobre jurisdicción y competencia, delineando los límites y alcances de la autoridad estatal en lo concerniente a la navegación aérea y el uso del espacio aéreo. La interpretación y aplicación de los tratados internacionales en casos de conflicto de jurisdicción se rige por los principios generales del derecho internacional, considerando la finalidad y el espíritu de dichos acuerdos. Es crucial comprender cómo se abordan las disputas jurisdiccionales entre Estados en cuestiones aeronáuticas, especialmente en un contexto globalizado donde la movilidad aérea es cada vez más relevante.

En este sentido, los tratados internacionales ofrecen mecanismos para la resolución de conflictos, como la mediación, el arbitraje o la intervención de organismos internacionales especializados en aviación civil. Estas herramientas buscan garantizar una coexistencia armoniosa y una interpretación uniforme de las normas en el ámbito aeronáutico, promoviendo así la seguridad, eficiencia y desarrollo sostenible de la aviación a nivel global.

5.2 Tasación

La siguiente tabla evidencia el valor dado por la norma al respecto de los rubros indemnizatorios en cuanto a los tope máximos que se deben de tener en cuenta al momento de la indemnización de perjuicios, es relevante traer esta tabla como base de nuestro estudio a colación puesto que debemos usar como referencia sin desconocer lo dicho en la jurisprudencia y en nuestra normativa interna sobre la tasación de dichos perjuicios.

| | Código de Comercio²⁵ | Convención de la Haya²⁶ | Convención de Varsovia²⁷ | Convención de Montreal²⁸ |
|---------------------------------|---|---|--|--|
| Valor dado por la norma. | 25.000 gramos oro. | 250.000 francos. | 125.000 francos. | 100.000 DEG. |
| | 1 gramo oro equivale a \$ 119.863,51 pesos. ²⁹ | Equivale a \$ 261.117,50 dólares. | Equivale a \$ 130.558,75 dólares. | Equivale a \$ 145.758 dólares. |
| Valor en COP. | \$ 2.996.575.000 | \$ 726.027.984,99 | \$ 363.012.602,26 | \$ 405.275.746,26 |

"Los valores presentados en esta tabla, con la excepción del valor del gramo de oro, fueron calculados al 29 de marzo de 2018" (Acosta Navarrete, G. C., Beleño Ponce, O. E., & Gómez Obando, K. S. El límite a la indemnización del daño derivado del transporte aéreo colombiano de pasajeros como excepción al principio de reparación integral, ¿violación o límite razonable y proporcionado?).

Puede argumentarse que la presencia de límites máximos para la compensación de daños ocasionados durante el transporte aéreo no necesariamente implica un menoscabo, y mucho menos una transgresión, del principio de reparación integral. Por el contrario, estos límites pueden establecer estándares que permitan una implementación efectiva de dicho principio, siempre y cuando el daño sufrido no exceda dicho límite. Sin embargo, en caso de que el daño sobrepase este tope, se configuraría una vulneración del principio examinado.

6. Conclusión

La determinación de la responsabilidad civil en el ámbito del derecho aeronáutico es un desafío complejo y multifacético que abarca tanto aspectos nacionales como internacionales. El espacio aéreo, por su naturaleza dinámica y tridimensional, presenta una serie de particularidades que lo distinguen de otros ámbitos de la actividad humana y, por ende, requiere un enfoque legal especializado y adaptable. Esta complejidad se ve acentuada por la proliferación de actores y actividades en el ámbito aeronáutico, que van desde las aerolíneas comerciales hasta los operadores de drones recreativos. En este contexto, la determinación de la responsabilidad civil se convierte en un punto crucial. La responsabilidad civil en el derecho aeronáutico no se limita únicamente a los accidentes aéreos, sino que abarca una amplia gama de situaciones que van desde daños a terceros en tierra hasta problemas derivados de la carga transportada. Esto implica la necesidad de establecer criterios claros y precisos para determinar quién es responsable en cada caso, así como la extensión y naturaleza de esa responsabilidad.

En respuesta a estos desafíos, se han establecido una serie de instrumentos legales internacionales con el objetivo de armonizar las normativas y promover la cooperación entre los diferentes actores del ámbito aeronáutico. El Convenio de Varsovia y sus protocolos adicionales, por ejemplo, establecen un marco legal para la responsabilidad de las aerolíneas en caso de accidentes aéreos, mientras que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se encarga de establecer normas y estándares internacionales para la seguridad y la gestión del tráfico aéreo. A nivel nacional, los países también han adoptado medidas para regular el espacio aéreo y determinar la responsabilidad civil en el ámbito aeronáutico. En Colombia, por ejemplo, la Ley 95 de 1965 incorporó el Convenio de Varsovia al ordenamiento jurídico colombiano, estableciendo así un marco legal para la responsabilidad de las aerolíneas en caso de accidentes aéreos. Además, la Constitución Política de 1991 reconoce el espacio aéreo como parte integral del territorio colombiano, lo que subraya la importancia de establecer normativas claras y efectivas para su gestión y regulación.

En última instancia, la determinación de la responsabilidad civil en el ámbito del derecho aeronáutico requiere un enfoque integral y colaborativo que tenga en cuenta las complejidades inherentes al espacio aéreo y las diversas actividades que en él se desarrollan. Esto implica no solo la adopción de normativas claras y precisas, sino también la promoción de la cooperación y la coordinación entre los diferentes actores del ámbito aeronáutico, tanto a nivel nacional como internacional. Solo de esta manera se podrá garantizar un desarrollo seguro y sostenible de la industria de la aviación y proteger los derechos e intereses de todas las partes involucradas.

7. Listado de Referencia

Acosta Navarrete, G. C., Beleño Ponce, O. E., & Gómez Obando, K. S. El límite a la indemnización del daño derivado del transporte aéreo colombiano de pasajeros como excepción al principio de reparación integral, ¿violación o límite razonable y proporcionado?

Baquero, M. J. D., Castillo, M. C. H., Samper, M. D. L. P. J., Sanz, A. J., Rengifo, D. J. M., Hurtado, C. O., ... & Gustin, G. A. V. (2014). De la inversión de la carga de la prueba en el derecho aeronáutico. Desproporción de la carga de la prueba en el contrato de transporte aéreo de pasajeros, equipaje y mercancías. *Universitas Studentes*, (11), 265-302.

Casadiegos Santana, M. H., Jaime Jaime, L., & Carrascal Vergel, A. M. (2021). Derecho internacional público al aula.

Código de Comercio, artículo 1881.

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

Convenio sobre la responsabilidad civil del transportista aéreo. Artículo 21. En:
https://www.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/normas/documentos/legales2/resp_civil.pdf

De Lara, P. C. (2023). Real Academia de Jurisprudencia y Legislación. In *Las Reales Academias Nacionales en Madrid* (p. 179). Instituto de Estudios Madrileños.

Fernández, A. (2014). El concepto de responsabilidad. Universidad Autónoma Nacional de México. Instituto de Investigaciones Jurídicas.

Garcés, D. V. (2012). "Reflexiones en torno a la responsabilidad civil en el derecho aeronáutico y de los pilotos." ("Reflexiones en torno a la responsabilidad civil en el derecho ...") *Ratio Juris*, 7(14), 183-209.

Martínez Rave, G. (2003) "La responsabilidad civil extracontractual en Colombia". Bogotá, Colombia: Editorial Temis, 11ª Edición.

Presidencia de la República de Colombia. (2024). Decreto número 0304 de 2024: Por el cual se establece la escala de asignación básica para los empleos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y se dictan otras disposiciones en materia salarial.

Protocolo de la Haya, de 28 de septiembre de 1955. Modifica el Convenio de Varsovia. ("PROTOCOLO DE LA HAYA, DE 28 DE SEPTIEMBRE DE 1955") Artículo 11. En:
http://servicios.educarm.es/templates/portal/ficheros/websDinamicas/30/protocolahaya1952modificavarsovia_aereo.pdf

Sabogal, D. A. C. (2024). Examen legislativo a los intermediarios de seguros y su régimen de responsabilidad en Colombia: ¿complementar las normas vigentes o fomentar su conocimiento y promover su cumplimiento? *Revista Ibero-Latinoamericana de seguros*, 33(60), 209-228.

Vallejo, M. (2009). Ecuador y Colombia: una frontera problemática. *Mama Coca*.

Vidal Ramírez, F. (2001). La responsabilidad civil. *Derecho PUCP*, 54, 389

Jurisprudencia:

"Sentencia de Unificación n° 449/16 de Corte Constitucional, 22 de agosto de 2016" ("Sentencia de Unificación n° 449/16 de Corte Constitucional, 22 de ...")

Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Radicación número: 76001-23-25-000-1996-00006-01(18153).

Corte Constitucional de Colombia. (2001). Sentencia C-100. M.P.: María Victoria Sáchica.