



**LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS POR CAUSA DEL
COVID 19**

MARÍA FERNANDA ROLDÁN OCHOA

Director

DR. JORGE ANDRÉS CONTRERAS CALDERÓN

**Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de
abogado**

**Pregrado en Derecho
Escuela de Derecho y Ciencias Políticas
Universidad Pontificia Bolivariana
Medellín
(2021)**

Declaración de originalidad

Fecha: Abril 11 de 2022

Nombre del estudiante: María Fernanda Roldán Ochoa

Declaro que este trabajo de grado no ha sido presentado con anterioridad para optar a un título, ya sea en igual forma o con variaciones, en esta o en cualquiera otra universidad.

Declaro, asimismo, que he respetado los derechos de autor y he hecho uso correcto de las normas de citación de fuentes, con base en lo dispuesto en las normas de publicación previstas en los reglamentos de la Universidad.

M^g Fda. Roldán Ochoa

Firma del estudiante

Responsabilidad civil de las compañías aéreas por causa del covid 19.
Civil liability of air carriers for covid 19.

Resumen:

Los derechos de los consumidores son constantemente vulnerados por las empresas aéreas, que arbitrariamente y de forma unilateral terminan el contrato de transporte que surge con la compra del tiquete aéreo. Además, los pasajeros suelen ignorar qué entidad deben hacer la respectiva reclamación, ya que, según el caso, tienen competencia tanto la Aeronáutica Civil como la Superintendencia de industria y comercio.

Este artículo pretende analizar las consecuencias jurídicas del incumplimiento o terminación unilateral del contrato de transporte por parte de las compañías aéreas, la investigación tendrá un enfoque cualitativo el cual permita tener mayor claridad para responder a los interrogantes que se presenten.

Abstract:

Consumers' rights have been violated on several occasions by airline companies, because they usually terminate the contract that arises with the purchase of the air ticket unilaterally. In addition, passengers tend to confuse against which entity they should make the respective claim, since the Civil Aeronautics and the Superintendency of industry and commerce.

This article aims to analyze the legal consequences of the breach or unilateral termination of the transport contract by the airlines, the investigation will have a qualitative approach which allows greater clarity to answer the questions that arise.

Palabras clave: Contrato de transporte, aviación civil, responsabilidad civil, covid 19, causa extraña

Keywords: Contract of carriage, civil aviation, civil liability, covid 19, strange cause

Introducción:

Desde el momento de creación de la aviación civil, las personas han podido visitar distintos lugares en cuestión de horas, esto fue un gran paso para la humanidad ya que permitió el crecimiento económico de los países, la movilidad humana y una infinidad de elementos claves para el desarrollo del sistema económico, político y social de las sociedades modernas. En este sentido las empresas que se dedican a la aviación comercial mediante el transporte de pasajeros, obtuvieron una relación contractual con los pasajeros que va mucho más allá de la compra de un ticket. Por lo tanto el derecho ha evolucionado según los avances de la humanidad, ajustándose a las necesidades sociales, pero el sistema normativo se ha visto ineficiente frente a los múltiples casos que se presentan a diario en la responsabilidad civil de las aerolíneas.

Ahora bien, las empresas aéreas frecuentemente incumplen la normatividad vigente, violando así los derechos de los pasajeros, esto ligado a una serie de conductas negligentes de las aerolíneas seguidas por fallas en su organización donde ponen en riesgo los derechos que posee el pasajero, los cuales se obtienen al momento de contratar el servicio, además la falta de regulación e intervención del estado en los casos que se presenten, así que cabe preguntarse, entonces, ¿Por qué se presentan conductas contrarias a la ley por parte de las aerolíneas?, es importante resolver el interrogante a medida en que se realiza el trabajo para dar una posible solución a lo que sería un inconveniente que está presente en la cotidianidad, además de analizar la normatividad vigente en

Colombia y como esta se ha vuelto ineficiente por falta de rigidez frente a las grandes empresas aéreas .

Consecuente a la relación contractual que existe entre el pasajero y la aerolínea, está debe de realizar actos los cuales satisfagan la necesidad del cliente, ya que en el momento es que se establece dicha relación aparecen unos deberes al tratarse de un contrato de transporte. Es importante exaltar cómo la emergencia sanitaria que se ha visto decretada en el país cambia el enfoque normativo, En la regularización de este tipo de contrato entre los variados temas que trata, desarrolla el de la responsabilidad civil del transporte aéreo, el cual, es el tema que se desarrollará en esta investigación abordando los siguientes puntos:

En el primer apartado, se desarrollará el contexto social e histórico de la aviación civil, para luego abordar de manera específica el contrato de transporte y la regulación propia del transporte aéreo; en el segundo apartado, se sistematizará la legislación colombiana sobre el contrato de transporte aéreo, los derechos y las obligaciones del pasajero, de las aerolíneas, la responsabilidad de las compañías aéreas; con ello se hará necesario abordar la definición de responsabilidad civil, los efectos de una situación anómala como lo es el Covid 19, el cual ha cambiado la perspectiva de la responsabilidad en las aerolíneas, ya que es una situación la cual nunca estuvo prevista.

La estructura de esta investigación esta ordenada de manera tal que ayude a comprender en un orden cronológico los temas abordados, desde la definición de contrato, hasta las incidencias de la responsabilidad civil con la perspectiva del COVID 19, para poder comprender los grandes cambios que han surgido en el concepto de la responsabilidad civil de las aerolíneas, además de cómo el COVID 19 alteró el funcionamiento de las mismas.

En esta investigación el método usado fue el cualitativo mediante la obtención de información de algunas fuentes del derecho, como la jurisprudencia y doctrina, al

ser una tema actual fue necesario recurrir también a noticias de actualidad, para proveer unos datos correctos.

I. Sistematización del derecho de la responsabilidad civil de las aerolíneas, a la luz del derecho positivo colombiano

II. Evolución del contrato de transporte

Tal como lo afirma Sanabria (2008), históricamente se ha observado que el crecimiento y desarrollo económico de los países se ha visto condicionado a la disposición de medios de transporte eficientes, siendo utilizados por mercaderes para el traslado de sus mercancías. Para el caso concreto de Colombia, él concluye igualmente que “en la segunda mitad del siglo XX, el transporte en Colombia ha logrado importantes niveles de desarrollo y que estos logros, han mejorado las condiciones para el desarrollo del comercio y la producción nacional facilitando así el crecimiento económico.” (p. 142).

Al hablar sobre el transporte de bienes y personas, se hace referencia a aquellos medios utilizados actualmente, como lo son el terrestre, marítimo y aéreo. Dicho lo anterior, hay que diferenciar la modalidad de transporte, ya que la regulación de la responsabilidad civil dependerá del tipo de contrato, bien sea marítimo, aéreo o terrestre.

En Colombia, el contrato de transporte se encuentra regulado en el Código de Comercio (1971), en su artículo 981, así: “El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.”

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales. Como lo define la corte constitucional (1971) en el siguiente apartado:

“En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra”. (Decreto 410, 1971)

Partiendo de la definición anterior, hay que tener en cuenta que la naturaleza jurídica de la obligación derivada de dicho contrato es de hacer, ya que el transportista es el encargado de trasladar personas o cosas de un lugar a otro (Restrepo, 1962, p. 270); además, dicho transporte es de contenido material y no jurídico, ya que su elemento primordial implica (como se acaba de afirmar), el hecho material de desplazar de un sitio a otro pasajeros o cosas (Arrubla, 2021, p. 34). En el transporte de personas las partes son: el transportista y pasajero ; en el de bienes, el transportador, el remitente y el destinatario.

Ahora bien, la actividad de transportar es el resultado de un acto civil o comercial, por lo que se debe identificar su origen, ya que de ello depende el régimen jurídico aplicable a la relación contractual. El Código regula el transporte civil , mientras que el transporte mercantil está regulado en el Código de Comercio. Esto es problemático, debido a la confusión que se presenta en ambas regulaciones, entendiéndose que tanto el Código Civil como el Código de Comercio tienen normas tendientes a regular los contratos, ya sea de forma general, Como consecuencia de ello, Ghersi (2007) afirma que: *“la distinción entre el derecho civil y el comercial se ha ido desdibujando cada día más por el fenómeno de la comercialización del derecho civil, fundamentalmente en lo que atañe al derecho de las obligaciones”*, (Gómez) razón por la cual debe existir una claridad en los criterios aplicables.

En el Código de Comercio colombiano (Decreto 410, 1971) se regula lo referente a la actividad del transportador como un acto mercantil¹, entonces se puede intuir que todo acto de transportar que se efectúe de manera onerosa, ya sea de

¹ Código de Comercio. *“Artículo 20. Son mercantiles para todos los efectos legales:*

11) Las empresas de transporte de personas o de cosas, a título oneroso, cualesquiera que fueren la vía y el medio utilizados.”

personas o bienes será, para todos los efectos legales, una actividad comercial y por ende, estará supeditada al Código de Comercio. (art. 20, num. 11)

I.II. Características del contrato de transporte.

En primer lugar, se trata de un contrato consensual, pues no requiere ninguna solemnidad para perfeccionarse. En segundo lugar, es bilateral o plurilateral; en principio se trata de un contrato bilateral, ya que el transportador debe conducir personas o cosas de un lugar a otro y el pasajero o remitente debe pagar los fletes del transporte. Sin embargo, será plurilateral cuando el destinatario sea alguien distinto del remitente. En tercer lugar, el contrato de transporte puede encajar como un negocio jurídico de colaboración, más que de contraprestación, porque el fin perseguido es común entre las partes y no un enfrentamiento de intereses.

Ahora bien, teniendo en cuenta la definición del contrato de transporte del artículo 981 del Código de Comercio, este es de carácter oneroso, puesto que una parte se obliga a cambio de un determinado precio, a transportar personas o bienes de un lugar a otro. Frente a esta característica hay una problemática, porque también hay transporte gratuito de mercancías, para ello el legislador limita esa gratuidad, evidencia de ello está en el artículo 995 del Código de Comercio.

I.III. Transporte aéreo.

Después de la Primera Guerra Mundial (1914-1919), comienza la historia de la aviación civil comercial, pues mientras se realizaban conversaciones de paz en París (finalizando con la firma del Tratado de Versalles) a la par se llevaron a cabo discusiones para comprender cómo debía reformarse el uso bélico dado a los

aviones, hacia un propósito que beneficiara a la sociedad y, posteriormente, “convertirse en clave de sus relaciones internacionales” (Bintaned, 2014, p. 39)

Dado lo anterior, surge la necesidad de reglamentar dicha actividad; el primer acercamiento a esa regulación se dio en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado en 1925, de donde surgieron los primeros parámetros de la responsabilidad civil en el transporte aéreo.

Para unificar las normas sobre la materia, se realizó el Convenio de Varsovia de 1929, modificado tiempo después por el Protocolo de la Haya de 1955 y por el Convenio de Montreal en 1999; todos estos convenios sobre la aviación civil han buscado una reglamentación adecuada del transporte por vía aérea de pasajeros o bienes. En Colombia, las leyes aprobatorias de estos tratados son la Ley 93 de 1965 y la Ley 701 del 2000.

En Colombia el transporte aéreo está regulado en el Reglamento Aeronáutico de Colombia (RAC). La aviación en Colombia se divide en dos categorías: la aviación comercial, que es prestada por empresas aéreas privadas, y la aviación estatal, a cargo del Estado; adicionalmente hay una categoría mixta, esto es, que el Estado excepcionalmente podrá realizar actividades comerciales, a través de sus empresas industriales y comerciales. En la actualidad, la única empresa estatal en Colombia que brinda servicios comerciales de transporte aéreo es el Servicio Aéreo de Territorios Nacionales S.A. SATENA², siendo la única aerolínea en el país que tiene la obligación de hacer presencia en aquellos lugares donde ninguna otra empresa de aviación se hace presente, ya sea por cuestiones geográficas, de orden público o de pobreza.

² Satena es una aerolínea comercial de pasajeros, propiedad del Estado Colombiano, bajo la figura jurídica de Sociedad de Economía Mixta por Acciones del orden Nacional, “de carácter anónimo, vinculada al Ministerio de Defensa Nacional, naturaleza jurídica que fue autorizada por la Ley 1427 de 2010, constituida mediante escritura pública No. 1427 de mayo 9 de 2011 de la Notaria 64 de Bogotá, e inscrita bajo el número 01486354 del libro IX de la Cámara de Comercio de Bogotá, cuyo objeto social es el de prestar el servicio aéreo de pasajeros, correo y carga.” (SATENA, 2021)

I. IV. Legislación colombiana.

En Colombia la reglamentación del transporte aéreo de pasajeros y cosas se encuentra plasmado en las siguientes normas: ley 105 de 1993, ley 336 de 1996, el Código de Comercio y el Reglamento Aeronáutico.

En la Ley 105 de 1993³ se menciona que el transporte es un servicio público, su regulación se encuentra a cargo del Estado, que es quien lo vigila y controla (art. 3). En lo que se refiere al transporte aéreo, el artículo 47 confiere las funciones reguladoras del transporte aéreo a la Aeronáutica Civil, y el artículo 55 explica el régimen sancionatorio impuesto por la Aerocivil.

Por su parte, la Ley 336 de 1996 dispone que el transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose por las siguientes normas: el Código de Comercio (Libro V, título preliminar y segunda parte), el manual de reglamentos aeronáuticos expedidos por la U.A.E.A.C. y los tratados o convenios internacionales que sean debidamente adoptados o aplicados por Colombia.

En el Código de Comercio, el contrato de transporte aéreo está regulado de los artículos 981 al 1035. Adicionalmente, en el Libro V, parte segunda:, de la navegación aérea (artículos 1773 a 1909).

En último lugar, se encuentra el Reglamento Aeronáutico de Colombia, el cual es de carácter residual, pues aquello que no se encuentra regulado en el Código de Comercio, se tendrá en el RAC.

³ Ley Marco de transporte.

I. V. Contrato de transporte aéreo.

La corte constitucional define el contrato de transporte aéreo de la siguiente manera

Corte constitucional (1971) *“El contrato de transporte aéreo es aquel en virtud del cual una parte denominada transportador se obliga a transportar por vía aérea a otra persona, llamada pasajero, o a un bien, llamado mercancía, desde un determinado lugar a otro, por medio del pago de un flete. Este contrato tiene varios tipos como lo son nacional, internacional, de pasajeros, de mercancías y mixto”*. (Decreto 401, art. 864)

El pasajero tiene derecho a que una persona natural o jurídica, llamada aerolínea, lo transporte a él y a su equipaje, desde un determinado lugar a otro, según un itinerario establecido, en el asiento previsto. El boleto expedido por la aerolínea en principio tiene una validez de un año, pero el tiempo puede limitarse a menos tiempo según las condiciones económicas y comerciales a las que se refiere las tarifas. En dicho boleto además se plasman los derechos del pasajero , incluyendo la reserva de un asiento que solo podrá ser usado por el portador del boleto, de acuerdo con el Reglamento Aeronáutico de Colombia, Tercera Parte (2009).

Entre las obligaciones de los pasajeros se tienen las siguientes: deberá en un plazo no mayor a 72 horas confirmar su asistencia en el vuelo (Realizar el check in), presentarse en el aeropuerto en la hora fijada por la aerolínea, informarse sobre las condiciones del vuelo (Sí está a tiempo, puertas de embarque, etc.), en caso de requerirlo, declarar el equipaje bajo las condiciones de la aerolínea. (Aerocivil, 2021)

Por su parte, la compañía aérea se compromete a transportar a una persona o cosa de un lugar a otro, por determinado precio, de la manera más segura posible

y cumpliendo con el itinerario propuestos, entendiendo que hay casos en los que las compañías aéreas pueden faltar a ciertas condiciones del vuelo, por situaciones que no son atribuibles a ellas, tales como la fuerza mayor (condiciones climáticas, por ejemplo) o el caso fortuito (Aerocivil, 2021). La garantía del cumplimiento de las obligaciones es el boleto que se expide.

El artículo 1877 del Código de Comercio (1971) establece los requisitos del boleto: lugar y fecha de emisión del boleto; nombre e indicación del transportador o transportadores; lugar de partida y de destino, y las escalas previstas; el precio del transporte y el nombre del pasajero, si este lo exige, aunque en la práctica no se expide el boleto sin él.

El boleto que emite la aerolínea tiene la función de comprender en él, las condiciones del transporte; el boleto es la margen donde se pactan lo limites de las aerolíneas a la hora de efectuar el viaje. Además para el pasajero es la prueba en caso de algún tipo de incumplimiento, dicho boleto podrá servir en la realización de algún tipo de queja a las autoridades competentes.

La responsabilidad civil es la consecuencia jurídica, de la relación jurídica que se forma entre aquella persona que, con intención, o sin intención, pero con culpa, ha causado un daño a otro. La consecuencia consiste en que la persona que le causó el daño a la otra se le impone la obligación de indemnización o reparación del daño que se causó. Existen unos elementos que siempre deben ser verificados en toda configuración de responsabilidad civil: (I) la conducta que ejecuta una persona, (II) con culpa, (III) el daño que sufre otra persona, y (IV) un nexo causal entre esos dos elementos.

Hay una división fundada en que la conducta que ocasiona el daño consista o no en la inexecución de una obligación surgida de un contrato. Por ello la responsabilidad puede ser contractual o extracontractual. La primera se entiende cómo aquella conducta que consiste en la inexecución de una obligación surgida de un contrato. La segunda, por el contrario, es la obligación que se genera por

negligencia de una persona con otra, sin un vínculo contractual preexistente; es el deber de cuidado que tenemos todas las personas.

La Corte Constitucional (2010) define el concepto de la siguiente forma: *“La responsabilidad civil contractual ha sido definida por la doctrina especializada como aquella que resulta de la inejecución o ejecución imperfecta o tardía de una obligación estipulada en un contrato válido. De este modo, el concepto de responsabilidad civil contractual se ubica en el contexto de un derecho de crédito de orden privado, que solo obra en un campo exclusivo y limitado, vale decir, entre las partes del contrato y únicamente respecto de los perjuicios nacidos de ese negocio jurídico”* (Sentencia C-1008 , p. 14).

II. ¿Constituye el COVID 19 un eximente de responsabilidad civil para las aerolíneas que operan en Colombia?

II.1. Las responsabilidades legales de las aerolíneas en tiempos de covid-19

La Superintendencia de transporte (2019) afirmó que *“los usuarios pueden exigir a las empresas varios tipos de información con relación a los términos. En ese sentido, la aerolínea o agencia de viaje deberá ser clara con las características y condiciones del servicio (escalas o destino directo); tarifas disponibles y condiciones; valor de los tiquetes, discriminando cualquier suma adicional; tipo y capacidad de la aeronave; derechos, deberes, restricciones y requisitos de los pasajeros; y, por último, las condiciones generales del contrato de transporte.”* (Decreto 2042)

Uno de los puntos importantes son los reembolsos, cuyas condiciones han cambiado debido a la emergencia económica y social. En ese sentido, el Gobierno Nacional expidió el Decreto Legislativo 482 de 2020, el cual contiene en su artículo 17 el permiso para que las aerolíneas puedan efectuar reembolsos durante el tiempo que dure la emergencia e, inclusive, hasta un año después.

Otra de las obligaciones de las aerolíneas es informar a los pasajeros los requisitos de bioseguridad que deben tomar antes de abordar los vuelos. La empresa tendrá que suministrar toda la información sobre el horario de llegada a la terminal aérea para tomar el vuelo sin retrasos. Del mismo modo, la aerolínea debe verificar el diligenciamiento de la encuesta “CoronApp-Colombia”; en el caso de los vuelos internacionales que ingresarán al país, se debe realizar el pre check-in migratorio. El usuario que considere que no se están cumpliendo con estos protocolos de bioseguridad podrá poner en conocimiento la situación ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Cuando hablamos de **responsabilidad civil en el derecho aeronáutico** nos referimos a un conjunto de disposiciones normativas de derecho público o privado y de orden internacional o nacional que busca regular la actividad aeronáutica. Los pasajeros que suscriben contratos de transporte aéreo se encuentran expuestos a sufrir lesiones mortales o graves por diversas circunstancias como consecuencia de hallarse dentro de la aeronave, algunas de ellas pueden ocurrir a causa de la acción, omisión o negligencia en el cumplimiento de las disposiciones que regulan la actividad y el deber de las aerolíneas.

Para determinar la responsabilidad civil por daños que las aerolíneas hayan causado a sus pasajeros, es necesario establecer diferencias entre la **responsabilidad civil contractual y extracontractual** que puede presentarse. La responsabilidad civil contractual alude a todas aquellas situaciones en las que un daño es ocasionado en virtud del incumplimiento o imperfección en el seguimiento de los deberes y obligaciones que surgen de un contrato. Por otro lado, la responsabilidad civil extracontractual se refiere a todas las demás circunstancias en las que un daño es ocasionado en la persona o en el patrimonio de otro por la realización de un acto, un hecho o de una conducta, sin que entre la víctima y quien ocasiona el daño exista algún tipo de vínculo contractual.

De acuerdo con lo anterior, en el caso del daño infligido a los pasajeros se constituye una responsabilidad civil contractual gracias al contrato de transporte que suscriben las partes, pues el servicio aéreo configura una relación de servicio entre la aerolínea y el pasajero. Juan Carlos Salazar, director de Migración Colombia, expresó que esta entidad es “es la encargada de hacer la vigilancia de las normas expedidas por el Gobierno en materia epidemiológica. La Aerocivil, por su parte, vigila el cumplimiento de la normatividad aeronáutica”. Sin embargo, es claro, como lo afirma el propio Salazar, que “estas autoridades trabajan de manera conjunta y coordinada”, con el fin de que el tema en los aeropuertos del país marche de la mejor manera y se logre cumplir con los objetivos de los protocolos.

Salazar señaló que, aunque es Migración Colombia la entidad encargada de vigilar todos los requerimientos, en el que se incluye la aplicación de pruebas PCR, son los ciudadanos quienes deben velar por su propia salud y la de sus semejantes. Por tal motivo la Procuraduría General de la Nación les solicitó a estas dos entidades un reporte detallado de los vuelos internacionales que no atendieron a los protocolos presentes y a los controles adoptados para garantizar que los pasajeros que arriben a Colombia no estén contagiados con Covid-19.

A la Aerocivil se le pidió el informe de los vuelos reportados con personas positivas para COVID, que desatendieron los protocolos de bioseguridad establecidos por el Ministerio de Salud para vuelos nacionales e internacionales, así como un seguimiento a los aeropuertos y aerolíneas involucradas.

Jaír Orlando Fajardo (2021) *“La Aeronáutica Civil, tan pronto tuvo conocimiento de estas situaciones, emprendió las investigaciones y en este momento está recaudando las pruebas para confirmar el origen de estas situaciones”, dijo el director general de la Aeronáutica Civil*”.

Además, y a modo de ejemplo, la Aerocivil ya había anunciado una indagación preliminar contra las aerolíneas Avianca y Wingo, también por temas en donde

presuntamente se habrían violado los protocolos de bioseguridad al interior de los vuelos.

Los pasajeros y las aerolíneas suscriben un contrato donde se limita la responsabilidad civil contractual, esto es, por razón del contrato de transporte suscrito se deriva una relación de servicio entre la aerolínea y el pasajero. Sin embargo, en medio de la crisis sanitaria se ha podido evidenciar que las aerolíneas no son las directamente relacionadas con el control del COVID - 19: si bien ellas son empresas prestadoras de un servicio de transporte y deben tomar necesariamente medidas para el transporte bioseguro, no son las encargadas de realizar la vigilancia de las normas expedidas por el gobierno para la contención de la pandemia, pues para esa labor existen otras entidades que deben vigilar que todos los pasajeros cumplan los requisitos necesarios a la hora de abordar un avión en tiempos de COVID-19.

Conclusiones:

En el transcurso del proyecto investigativo mediante un enfoque cualitativo se ha determinado que el estado colombiano es ineficaz en cuanto a ordenamiento jurídico y regulación normativa frente a la responsabilidad civil de las aerolíneas, y esto no es un problema que apenas se presente, sino que este viene dándose décadas atrás, gobierno tras gobierno, la poca intervención a propiciado que los derechos y garantías de los usuarios del país se ven vulnerados por una serie de acciones que van en busca de satisfacer intereses propios, los que resultan de la gran negligencia y falta de responsabilidad que han tenido las aerolíneas, y es algo que trasciende en el tiempo.

Los tiempos de COVID de 19 han obligado a las aerolíneas a trabajar de una forma distinta, a plantear nuevas estrategias y un plan de desarrollo que se ajuste a las necesidades de los usuarios, pero esto ha servido para ver la ambición que hay entre las compañías privadas al vulnerar la salubridad pública, al no llevar un control, evadiendo las disposiciones que brinda el estado, y por la falta de

regulación que hay, estas dejan en claro quiénes mandan verdaderamente dentro del país.

Referencias

Aeronáutica civil (2021). *Guía del Pasajero*. Recuperado de: <https://www.aerocivil.gov.co/Gua%20del%20pasajero/Gu%C3%ADa%20del%20Pasajero%201.pdf>

Aeronáutica Civil, (2020). *Reglamento Aeronáutico Colombiano*. Recuperado de: <https://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/reglamentacion/rac>

Arrubla Paucar, J. A. (2021). *Contratos mercantiles. Contratos típicos*. Bogotá D.C.: Legis.

Bintaned Ara, M. (2014) *Historia de la aviación comercial desde 1909 hasta nuestros días*. (Tesis doctoral). Recuperado de: https://www2.javerianacali.edu.co/sites/ujc/files/normas_apa_revisada_y_actualizada_mayo_2019.pdf

Cancillería de Colombia (2021). *Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)*. Recuperado de: <https://www.cancilleria.gov.co/en/internacional/politica/economico/oaci>

Congreso de la República de Colombia (1993). *Ley 105 del 30 de diciembre de 1993 por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*. Bogotá D.C.: Congreso de la República de Colombia.

Congreso de la República de Colombia (1996). *Ley 336 del 20 de diciembre de 1996 por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*. Bogotá D.C.: Congreso de la República de Colombia.

Gómez Vásquez, C. (2007). El riesgo contractual en los Códigos civil y de comercio colombianos. Análisis dogmático de la normativa vigente. *Opinión*

Jurídica, 6 (12), 105-121. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/ojum/v6n12/v6n12a06.pdf>

Marcus Lopes (2018). *Cómo nació el primer sistema de transporte en el mundo*. Sao Pablo, Brasil: BBC News. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-45632196>

Organización Mundial del Comercio, (2018). *Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA)*. Recuperado de: <https://www.tfafacility.org/es/asociacion-internacional-de-transporte-aereo-iata>

Presidente de la República de Colombia (1971). *Decreto 410 del 27 de marzo de 1971 por el cual se expide el Código de Comercio*. Bogotá D.E.: Presidencia de la República.

Restrepo Gutiérrez, F. de P. (1962). El contrato de transporte. *Estudios De Derecho*, 21 (62), 265- 288. Recuperado de: <https://revistas.udea.edu.co/index.php/red/article/view/332985>

Sanabria Gómez, S.A. (2008). El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del siglo XX. *Apuntes del CENES*, 27 (46), 141-182. Recuperadode: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4829052.pdf>

<https://revistas.udea.edu.co/index.php/red/article/download/332985/20788975/>

SATENA (2021). *Marco estratégico. Naturaleza jurídica*. Recuperado de: <https://www.satena.com/conocenos/naturaleza-satena/#:~:text=El%20SERVICIO%20A%C3%89REO%20A%20TERRITORIOS,constituida%20mediante%20escritura%20p%C3%BAblica%20No.>

<https://www.cepal.org/es/notas/covid-19-impactos-inmediatos-transporte-aereo-mediano-plazo-la-industria-aeronautica>

<https://amp.asuntoslegales.com.co/actualidad/conozca-las-responsabilidades-legales-de-las-aerolineas-en-tiempos-de-covid-19-3155035>

<https://actualicese.com/responsabilidad-civil-contractual-de-las-aerolineas-por-danos-causados-a-pasajeros/>

<https://actualicese.com/responsabilidad-civil-contractual-de-las-aerolineas-por-danos-causados-a-pasajeros/>