

El siniestro aéreo del Chapecoense y los problemas derivados en el ámbito del seguro de responsabilidad contractual y extracontractual

José LÓPEZ-OLIVA*

Iván VARGAS-CHAVES**

Andrea ALARCÓN-PEÑA***

RESUMEN: Este estudio analiza las fallas sistémicas del seguro de responsabilidad civil aeronáutica que comprometen la protección a las víctimas, identificando las vulnerabilidades contractuales y de supervisión dentro del marco normativo internacional y colombiano. Mediante una metodología cualitativa de análisis documental, se revisa el marco normativo, la jurisprudencia relevante y la literatura especializada. Se utiliza el accidente aéreo del vuelo de LaMia como caso de estudio para ilustrar la aplicación práctica de los conceptos. Los resultados identifican tres vulnerabilidades críticas: 1) la ausencia de una póliza vigente; 2) la terminación automática del contrato por mora en el pago de la prima, que desprotege a las víctimas como terceros ajenos al contrato; y 3) las cláusulas de exclusión (ej. geográficas) que invalidan la cobertura para siniestros específicos. El caso LaMia evidencia la confluencia de estas fallas y un déficit en la supervisión regulatoria. Como conclusión, la discusión evidencia que estas fallas contractuales, magnificadas por una supervisión regulatoria deficiente, anulan la efectividad del principio de responsabilidad objetiva y la protección a las víctimas. Se argumenta que existe una tensión irresoluta entre la lógica del contrato de seguro privado y el interés público de la compensación, lo que exige un fortalecimiento de los mecanismos de control estatal sobre la aplicabilidad real de las pólizas.

PALABRAS CLAVE: Responsabilidad civil aérea; seguro aeronáutico; siniestro aéreo; Chapecoense; compensación de víctimas; derecho aeronáutico.

SUMARIO: 1. Introducción; — 2. Marco teórico y revisión de literatura; — 2.1. La importancia del seguro de responsabilidad aeronáutica y el reaseguro; — 2.2. La responsabilidad aeronáutica en Colombia; — 3. Metodología; — 4. Resultados; — 4.1. Los problemas generados por la ausencia de la póliza; — 4.2. Los problemas generados por la terminación automática por mora en el pago de la prima; — 4.3. Los problemas generados por la existencia de la póliza, pero con la existencia de una exclusión; — 4.4. Los problemas generados por fallas graves en los protocolos de supervisión; — 5. Discusión; — 6. Conclusiones; — Referencias bibliográficas.

TITLE: *The Chapecoense Plane Crash and the Resulting Problems with Contractual and Extracontractual Liability Insurance*

ABSTRACT: *This study analyzes the systemic failures of aviation civil liability insurance that compromise victim protection, identifying contractual and oversight vulnerabilities within the international and Colombian regulatory framework. Through qualitative documentary analysis methodology, the study reviews the regulatory framework, relevant jurisprudence, and specialized literature. The LaMia flight air crash is used as*

* Doctor en Derecho Privado de la Universidad de Salamanca (España) y Doctor en Bioética de la Universidad Militar Nueva Granada (Colombia). Se graduó como abogado de la Universidad Libre (Colombia), obtuvo la maestría en Derecho en la Universidad de los Andes (Colombia) y la maestría en Nuevas Tecnologías y Educación en la Universidad Carlos III de Madrid (España). Profesor Asociado de la Universidad Militar Nueva Granada (Bogotá, Colombia). ORCID: 0000-0001-9308-2153. *E-mail:* jose.lopez@unimilitar.edu.co.

** Doctor en Derecho Supranacional e Interno de la Università di Palermo (Italia) y Doctor en Derecho Internacional Privado de la Universidad de Barcelona (España). Se graduó como abogado de la Universidad del Rosario (Colombia), obtuvo la maestría en Derecho Privado en la Universidad de Salamanca (España) y la maestría en Derecho en la Università di Genova (Italia). Profesor Asociado de la Universidad Militar Nueva Granada (Bogotá, Colombia). ORCID: 0000-0001-6597-2335. *E-mail:* ivan.vargas@unimilitar.edu.co.

*** Doctora en Derecho de la Universidad de Valencia (España). Se graduó como abogada de la Universidad Santo Tomás (Colombia) y obtuvo la maestría en Derecho Económico en la Universidad Externado de Colombia. Profesora Asociada de la Universidad Militar Nueva Granada (Bogotá, Colombia). ORCID: 0000-0003-4926-4288. *E-mail:* andrea.alarcon@unimilitar.edu.co.

a case study to illustrate the practical application of these concepts. The results identify three critical vulnerabilities: 1) the absence of a valid policy; 2) the automatic termination of the contract for default in premium payment, which leaves victims unprotected as third parties to the contract; and 3) exclusion clauses (e.g., geographical) that invalidate coverage for specific accidents. The LaMia case demonstrates the convergence of these failures and a deficit in regulatory oversight. In conclusion, the discussion shows that these contractual flaws, magnified by deficient regulatory oversight, nullify the effectiveness of the principle of strict liability and victim protection. It is argued that an unresolved tension exists between the logic of the private insurance contract and the public interest in compensation, which calls for strengthening state control mechanisms over the actual applicability of policies.

KEYWORDS: Aviation civil liability; aviation insurance; air crash; Chapecoense; victim compensation; aviation law.

CONTENTS: 1. Introduction; — 2. Theoretical Framework and Literature Review; — 2.1. The importance of aviation liability insurance and reinsurance; — 2.2. Aviation liability in Colombia; — 3. Methodology; — 4. Results; — 4.1. Problems generated by the absence of a policy; — 4.2. Problems generated by automatic termination for late premium payment; — 4.3. Problems generated by the existence of a policy with an exclusion; — 4.4. Problems generated by flaws in supervision protocols; — 5. Discussion; — 6. Conclusions; — References.

1. Introducción

La aviación, caracterizada por su alta complejidad técnica y operativa, conlleva riesgos significativos que pueden tener consecuencias devastadoras tanto para los pasajeros como para las personas en tierra. En este contexto, los seguros de responsabilidad aeronáutica¹ y el reaseguro² juegan un papel crucial al mitigar estos riesgos y garantizar una compensación³ adecuada en caso de siniestro.⁴ La regulación de estos seguros, respaldada

¹ El objetivo de este seguro es proporcionar indemnizaciones por accidentes que involucren aeronaves. Por lo general, esta cobertura abarca los daños personales que puedan sufrir los pasajeros, la responsabilidad civil por daños ocasionados a terceros como consecuencia del accidente, así como los perjuicios causados a las mercancías transportadas y los daños ocurridos al propio avión (MORSELLO, M.F. *Responsabilidad civil no transporte aéreo*. Sao Paulo: Ed. Atlas, 2007).

² En términos más precisos, el reaseguro consiste en la transferencia de parte de los peligros o riesgos que un asegurador asume frente a sus clientes, hacia un segundo asegurador, conocido como reasegurador, a través de contratos o disposiciones legales. Este reasegurador no tiene una relación directa con los asegurados. De esta manera, el asegurador original transfiere un porcentaje de sus riesgos o un posible exceso de responsabilidad al reasegurador. En este sentido, como acertadamente afirmó Víctor Ehrenberg, estadista alemán del siglo pasado, el reaseguro es la columna vertebral del sector de seguros. Esta afirmación es precisa, ya que el reaseguro cumple la función de sostener toda la estructura técnico-económica de los seguros, permitiendo que se mantenga sólida y operativa (FICOVICH, María Laura. *El reaseguro*. Tesis (Grado) – Facultad de Ciencias Económicas, Universidad del Salvador, Buenos Aires, 2020).

³ El objetivo de la indemnización es permitir que el asegurado regrese a la situación en la que se encontraba antes del siniestro y recupere su patrimonio afectado. En algunos casos, la compensación puede realizarse mediante la reposición de bienes dañados. Por ejemplo, en muchos contratos de seguros de automóviles, se especifica que las reparaciones se llevarán a cabo en talleres asociados con la aseguradora, sin que el asegurado reciba un pago en efectivo por los daños ocasionados (MORSELLO, M.F. *Responsabilidad civil no transporte aéreo*, cit., p. 28).

⁴ Un siniestro se define como un suceso inesperado, no planificado, accidental y no previsto que afecta a un bien asegurado por su propietario con una compañía de seguros, aunque también puede implicar a una persona. El bien asegurado puede ser objeto de una compensación o reparación después de un siniestro, siempre y cuando se cumplan las condiciones estipuladas en la póliza contratada y el evento sea considerado un siniestro de acuerdo con los términos de ese contrato (GONZÁLEZ LEBRERO, R.A. *Seguros aeronáuticos*. Granada: Editorial Comares, S.L., 2009, p. 18).

por normativas internacionales como el Convenio de Montreal y leyes nacionales, resulta esencial para proteger tanto a los afectados como a las entidades operadoras.⁵

En el ámbito colombiano, el Código de Comercio establece un marco normativo riguroso para la aviación civil, obligando a los operadores a mantener seguros adecuados para cubrir daños a terceros. Sin embargo, la ausencia de pólizas o la existencia de pólizas⁶ con exclusiones⁷ específicas pueden generar problemas significativos. La falta de una cobertura⁸ adecuada puede dejar a las víctimas desprotegidas y exponer a las aerolíneas a riesgos financieros y legales considerables. Además, la terminación automática de los contratos de seguro por falta de pago y las exclusiones geográficas añaden desafíos adicionales que afectan la protección ofrecida por las pólizas.⁹

En este contexto, el presente artículo que es resultado de la actividad investigativa de los autores como profesores de la Universidad Militar Nueva Granada, se plantea la pregunta guía ¿Qué implicaciones se pueden caracterizar por la ausencia del seguro de responsabilidad contractual y extracontractual? Esta interrogante se centra en explorar las consecuencias directas e indirectas que la falta de una cobertura adecuada de seguros tiene sobre los afectados por el trágico accidente del vuelo de Chapecoense.

El análisis busca determinar en qué medida la falta de estos mecanismos de protección afecta la compensación que reciben las víctimas y sus familias, así como la estabilidad financiera de las aerolíneas involucradas. A través de una evaluación detallada del marco regulatorio y de casos específicos, este artículo pretende proporcionar una comprensión profunda de cómo la falta de seguros adecuados impacta la justicia y la reparación de los daños, subrayando la importancia de una regulación eficaz y la implementación de seguros apropiados para prevenir y mitigar las repercusiones en el sector de la aviación.

⁵ APÚ, Ana Catalina. El seguro aéreo. *Revista Judicial*, n. 89, 2008.

⁶ Una póliza de seguro es un acuerdo contractual entre una entidad aseguradora y una persona física, un empresario individual, o una entidad jurídica (conocida como el Tomador). Este contrato establece las responsabilidades y obligaciones de ambas partes, detallando los términos y condiciones aplicables, así como los límites y el alcance de la cobertura proporcionada por el seguro. Ver además: COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971.

⁷ Las exclusiones en las pólizas de seguros son las cláusulas o condiciones que definen los límites máximos de la cobertura o los riesgos que no están contemplados en la póliza, y todas las compañías aseguradoras las incorporan en sus términos. Estas exclusiones se pueden revisar en la propia póliza. Es imprescindible que las aseguradoras proporcionen al tomador un documento en el que se detallen claramente estas exclusiones, con el fin de evitar futuros inconvenientes o malentendidos que puedan afectar a los asegurados. (GONZÁLEZ LEBRERO, R.A. *Seguros aeronáuticos*, cit., p. 24).

⁸ Las coberturas son las prestaciones a las que la aseguradora se compromete, es decir, las protecciones financieras que el asegurado contrata. Estas coberturas aseguran al asegurado contra las consecuencias de un siniestro (un evento que causa daño) hasta el límite económico acordado. También conocidas como garantías o riesgos, las coberturas se especifican en las condiciones particulares y generales de las pólizas (WTW, 2024).

⁹ CRUZ SUAREZ, Andrea. Breves consideraciones sobre el contrato de reaseguro en materia de derecho aeronáutico. *Anuario de Derecho Aeronáutico*, 2023.

2. Marco teórico y revisión de literatura

2.1. La importancia del seguro de responsabilidad aeronáutica y el reaseguro

La aviación se caracteriza por sus complejidades técnicas y operativas, lo que conlleva inherentemente ciertos riesgos.¹⁰ Estos riesgos pueden incluir desde daños accidentales a personas o propiedades en tierra hasta accidentes que involucren la muerte o lesiones de los pasajeros y la pérdida o destrucción de mercancías.¹¹ La normativa internacional y local atribuye la responsabilidad de estos daños al operador de la aeronave, quien debe contar con mecanismos de protección financiera, como seguros, para asegurar la compensación a las víctimas.¹²

Los seguros de responsabilidad aeronáutica y los reaseguros juegan un papel fundamental en este contexto. Los seguros proporcionan cobertura frente a los riesgos derivados de las operaciones de aviación, mientras que los reaseguros permiten a las aseguradoras distribuir estos riesgos, garantizando así su solvencia. La estandarización de cláusulas¹³ y modelos de pólizas a nivel internacional, en centros como Londres y Nueva York, facilita la adopción de prácticas uniformes, protegiendo tanto a las aseguradoras como a los asegurados. Esta estandarización es clave para asegurar una compensación rápida y eficiente en caso de siniestro.¹⁴

El Convenio de Montreal, que moderniza y unifica las normas del antiguo Convenio de Varsovia de 1929, establece las bases para la responsabilidad de los transportistas aéreos internacionales.¹⁵ Este Convenio subraya la necesidad de indemnizaciones justas y rápidas en casos de accidentes, lesiones o daños al equipaje, al mismo tiempo que promueve un desarrollo eficiente de las operaciones aéreas internacionales. Entre sus disposiciones, se establece una responsabilidad objetiva para los transportistas y se fijan límites de responsabilidad para diferentes tipos de daños. Además, se requiere que las aerolíneas mantengan seguros adecuados, asegurando así que las víctimas puedan ser indemnizadas.¹⁶

¹⁰ GONZÁLEZ LEBRERO, R.A. *Seguros aeronáuticos*, cit.

¹¹ GUERRERO LEBRON, M.J. *Los seguros aéreos: los seguros de aerolíneas y operadores aéreos*. Madrid: Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A., 2009.

¹² GARCÍA ARBOLEDA, José Ignacio. *Concepto seguro de responsabilidad civil*: petición-consulta radicado 2019042570 de 07-06-2019. Bogotá: Aeronáutica Civil, 2019.

¹³ Una cláusula es una estipulación que integra un contrato, como el condicionado de una póliza, y tiene la función de regular la relación entre las partes, así como de modificar o aclarar aspectos específicos del acuerdo. GUERRERO LEBRON, M.J. *Los seguros aéreos*, cit., p. 204.

¹⁴ MORSELLO, M.F. *Responsabilidad civil no transporte aéreo*, cit., p. 20.

¹⁵ GUERRERO LEBRON, M.J. Los Seguros de los operadores Aéreos, en especial el seguro aéreo de responsabilidad civil. En: MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. (Director). *La regulación de la industria aeronáutica*. Cizur Menor (Navarra): Editorial Aranzadi S.A.U., 2016, p. 685-726.

¹⁶ HANANIAS CASTILLO, R. La responsabilidad del fabricante de aeronaves: una mirada más aeronáutica. En: GUERRERO LEBRON, M.J. (Dir.). *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*. Madrid: Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A., 2015, p. 365-385.

2.2. La responsabilidad aeronáutica en Colombia

El marco regulatorio de la aeronáutica civil en Colombia se encuentra principalmente en el Código de Comercio, que regula desde la soberanía del espacio aéreo hasta la responsabilidad por daños causados por aeronaves. Este código establece que los operadores de aeronaves deben mantener seguros o garantías que cubran posibles responsabilidades por daños a terceros. La regulación colombiana es estricta en cuanto a la supervisión de la seguridad aeronáutica, asegurando que las aeronaves cumplan con los requisitos técnicos y operativos establecidos por la autoridad aeronáutica.

El Código de Comercio colombiano establece un marco regulador para todas las actividades de aeronáutica civil, sujetas a la supervisión y reglamentación del Gobierno nacional.¹⁷ Se define “aeronáutica civil” como el conjunto de actividades relacionadas con el uso de aeronaves civiles.¹⁸ Además, distingue entre aeronaves de Estado y civiles, asignando a las primeras un tratamiento particular en ciertos contextos.¹⁹

Según el Código, Colombia ejerce soberanía completa y exclusiva sobre su espacio aéreo nacional, limitado por su territorio y sus aguas jurisdiccionales.²⁰ El uso de este espacio puede ser restringido o condicionado por el Gobierno en función de intereses públicos, lo que incluye restricciones sobre ciertas áreas o tipos de aeronaves.²¹

La navegación aérea se define como el tránsito de aeronaves en el espacio, y se declara libre en todo el territorio nacional, salvo las limitaciones establecidas por la ley.²² Las

¹⁷ El artículo 1773 define el ámbito de aplicación de las normativas de aeronáutica civil, estableciendo que regula todas las actividades vinculadas con esta área. Dichas actividades están sujetas a la supervisión, vigilancia y regulación del Gobierno. En particular, las aeronaves que operen dentro del espacio aéreo bajo soberanía nacional, así como las aeronaves de matrícula colombiana en territorios que no estén sometidos a la soberanía o jurisdicción de otro Estado, estarán sujetas a este régimen. Sin embargo, las aeronaves de Estado solo se ajustarán a las disposiciones de este reglamento en caso de que así se establezca de manera explícita (COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971).

¹⁸ El Artículo 1774 establece que el término “aeronáutica civil” se refiere al conjunto de actividades relacionadas con el uso y operación de aeronaves civiles (COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971).

¹⁹ De acuerdo con el Artículo 1775, se consideran aeronaves de Estado aquellas que se utilizan en servicios militares, de aduanas o de policía. Todas las demás aeronaves se clasifican como civiles (COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971).

²⁰ Según el Artículo 1777, la República de Colombia ejerce una soberanía completa y exclusiva sobre su espacio nacional, salvo lo dispuesto en tratados internacionales que el país haya ratificado. El espacio nacional se define como la extensión vertical desde el territorio descrito en el artículo 3º de la Constitución Nacional, incluyendo también sus aguas jurisdiccionales (COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971).

²¹ De acuerdo con el Artículo 1778, el Gobierno tiene la autoridad para prohibir, condicionar o restringir el uso de espacios, la navegación aérea sobre ciertas áreas, el uso de determinadas aeronaves o el transporte de ciertos objetos, por razones de interés público (COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971).

²² Según el Artículo 1784, la navegación aérea dentro del territorio nacional es libre. Sin embargo, esta libertad está sujeta a las limitaciones que establezcan las leyes y disposiciones reglamentarias pertinentes (COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971).

aeronaves deben cumplir con los requisitos técnicos establecidos por la autoridad aeronáutica, incluyendo la obtención de un certificado de aeronavegabilidad.²³

El registro y la matrícula de las aeronaves están regulados para asegurar que las aeronaves comerciales sean propiedad y estén bajo el control de entidades colombianas.²⁴ Se establecen procedimientos específicos para la cancelación de matrícula en casos de destrucción, exportación, o cambios de propiedad.

La infraestructura aeronáutica incluye aeródromos y otros servicios que facilitan la navegación aérea, tales como iluminación, telecomunicaciones y aprovisionamiento.²⁵ Los aeródromos se clasifican en públicos y privados, y su uso está regulado por permisos otorgados por la autoridad aeronáutica.²⁶

Los explotadores de aeronaves son responsables por daños a terceros en la superficie y deben mantener seguros o garantías adecuadas para cubrir posibles responsabilidades.²⁷ Esta regulación busca proteger a los afectados por incidentes aeronáuticos y garantizar una compensación justa.

El régimen regulatorio de la aeronáutica civil en Colombia, según el Código de Comercio, es integral y riguroso, cubriendo desde la definición de soberanía aérea hasta los detalles operacionales de las aeronaves y la infraestructura de apoyo. Estas regulaciones son fundamentales para mantener la seguridad y la eficiencia del espacio aéreo colombiano, protegiendo los intereses del Estado y los derechos de los ciudadanos.²⁸

²³ El artículo 1790 establece los requisitos técnicos y la certificación de navegabilidad por lo tanto nos establece que la autoridad aeronáutica establecerá los requisitos técnicos y normas para la operación y mantenimiento de las aeronaves y emitirá un certificado de navegabilidad que reflejará las condiciones operativas de la aeronave (COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971).

²⁴ El Artículo 1795 establece que para matricular una aeronave se deben cumplir los requisitos de los reglamentos. Aeronaves de servicios comerciales deben ser propiedad y control real de colombianos, naturales o jurídicos (COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971).

²⁵ El artículo 1808 nos indica que la infraestructura aeronáutica se define como el conjunto de instalaciones y servicios necesarios para facilitar y posibilitar la navegación aérea. Esto incluye aeródromos, sistemas de señalización, iluminación, ayudas a la navegación, servicios de información aeronáutica, telecomunicaciones, meteorología, así como el aprovisionamiento y reparación de aeronaves (COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971).

²⁶ Según el artículo 1813 para que un aeródromo pueda ser utilizado, es imprescindible contar con un permiso de operación emitido por la autoridad aeronáutica. Este permiso debe incluir detalles como la identificación y ubicación del aeródromo, el nombre del propietario, su clasificación, categoría y las condiciones operacionales. Este requisito es obligatorio, sin perjuicio de lo que se disponga en el artículo siguiente (COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971).

²⁷ Como lo indica el artículo 1900 Las empresas de transporte público están obligadas a garantizar su responsabilidad civil conforme a lo dispuesto en los capítulos VI, VII y XII del presente Código. Esta garantía puede hacerse efectiva mediante un contrato de seguro, una garantía otorgada por una entidad bancaria, o un depósito en efectivo o en valores negociables en la bolsa. La caución o el seguro deberán cubrir, como mínimo, los límites de responsabilidad establecidos en el Código. Es posible constituir la caución por el cincuenta por ciento de la capacidad total de la aeronave, sin que ello altere el límite de responsabilidad por cada pasajero (COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971).

²⁸ COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971.

El análisis de la sentencia SC4103-2021 de la Sala de Casación de la Corte Suprema de Justicia de Colombia muestra la aplicación de diversos conceptos jurídicos fundamentales en la determinación de responsabilidad civil extracontractual en casos de siniestros aéreos. Entre estos conceptos se encuentran la responsabilidad civil extracontractual, el contrato de seguro, y las garantías de conducta, que son esenciales para mantener la validez de los contratos de seguro y para la protección de las víctimas.

La normativa colombiana, al igual que el Convenio de Montreal,²⁹ establece una responsabilidad objetiva para los transportistas, lo que significa que no es necesario demostrar la culpa para que exista la obligación de indemnizar. Este principio es crucial para proteger a las víctimas y asegurar una compensación justa y oportuna. La ausencia de un seguro de responsabilidad aeronáutica, como se observa en el caso del vuelo de Chapecoense, revela las graves consecuencias para las víctimas, quienes se ven desprotegidas frente a la falta de mecanismos financieros que les garanticen una reparación adecuada.

3. Metodología

El presente artículo se fundamentó en un diseño de investigación cualitativa, empleando el análisis documental como estrategia central. Este enfoque es idóneo para el objeto de estudio, ya que permite examinar en profundidad las fuentes normativas, jurisprudenciales y académicas que estructuran el campo de la responsabilidad civil y el seguro aeronáutico. El objetivo fue recolectar, categorizar y analizar sistemáticamente la información para construir una argumentación sólida que diera respuesta a la pregunta de investigación sobre las vulnerabilidades del sistema.

La fase de recolección de información se llevó a cabo mediante una búsqueda exhaustiva en diversas fuentes. Se definieron palabras clave centrales para guiar el rastreo, entre ellas: “seguro aeronáutico”, “responsabilidad civil aérea”, “Convenio de Montreal”, “accidente aéreo”, “exclusiones de póliza”, “terminación por mora”, “LaMia”, “Chapecoense” y “Código de Comercio Colombia”. Para optimizar la búsqueda, se

²⁹ El Convenio establece normas jurídicas uniformes para regular la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de daños a pasajeros, equipaje y mercancías durante viajes internacionales, y ha sido adoptado por la Unión Europea. Sus puntos clave incluyen: la responsabilidad civil ilimitada de las aerolíneas en caso de lesiones, con un primer nivel de responsabilidad objetiva hasta 100 000 DEG (aproximadamente 135 000 euros), y un segundo nivel basado en la presunta culpa de la compañía; el pago adelantado para cubrir necesidades económicas inmediatas de las víctimas; la posibilidad de que los pasajeros o sus beneficiarios recurran a los tribunales de su residencia; aumento de los límites de responsabilidad en caso de retrasos y daños al equipaje; modernización de los documentos de transporte; aclaración de las responsabilidades entre el transportista contractual y el de hecho; obligatoriedad de que las aerolíneas mantengan un seguro adecuado; y una cláusula regional que permite a organizaciones como la UE adherirse al convenio (Euro-lex, 2024).

utilizaron operadores booleanos (AND, OR, NOT) que permitieron combinar y refinar los términos, por ejemplo: (“seguro aeronáutico” OR “aviation insurance”) AND (“responsabilidad civil” OR “civil liability”); y (“accidente aéreo” AND “LaMia”).

Las fuentes primarias y secundarias se obtuvieron de prestigiosas bases de datos académicas y jurídicas. Para la consulta de artículos científicos, tesis y literatura especializada se recurrió a Scopus, Google Scholar, SciELO y Redalyc. Para el análisis de la normativa y la jurisprudencia, tanto nacional como internacional, se utilizó la plataforma jurídica VLEX, la cual fue fundamental para acceder a la legislación citada y a sentencias clave como la C-269 de 1999 de la Corte Constitucional de Colombia. Adicionalmente, se realizó una consulta en bibliotecas universitarias para acceder a tratados de derecho de seguros y derecho aeronáutico que no se encuentran digitalizados.

El análisis de la información se basó en la triangulación de fuentes. Este proceso consistió en contrastar y validar los datos obtenidos de diferentes tipos de documentos para fortalecer la validez de los hallazgos. Por ejemplo, los hechos del accidente de LaMia, inicialmente identificados en fuentes periodísticas, fueron posteriormente analizados a la luz de la doctrina académica encontrada en Scopus y confrontados con el marco legal del Código de Comercio y el Convenio de Montreal. De esta manera, al comparar la información normativa (el deber ser), la doctrinal (la interpretación académica) y la fáctica (el caso de estudio), se logró una comprensión integral y multifacética del problema, asegurando la rigurosidad y profundidad de las conclusiones presentadas.

4. Resultados

4.1. Los problemas generados por la ausencia de la póliza

Pese a que los aviones suelen estar asegurados, la ausencia de pólizas de responsabilidad contractual y extracontractual puede generar una serie de problemas significativos tanto para las víctimas de accidentes como para las aerolíneas implicadas. Aunque la ley obliga a las compañías aéreas a asegurar los daños materiales, el pasaje y el equipaje, no siempre se cumplen estas normativas, lo que deja a las víctimas en una situación de vulnerabilidad.³⁰

La principal consecuencia de la ausencia de un seguro de responsabilidad civil en la aviación es la falta de compensación para las víctimas y sus familias en caso de

³⁰ MORSELLO, M.F. *Responsabilidad civil no transporte aéreo*, cit., p. 109.

accidentes.³¹ A pesar de que la aviación es uno de los medios de transporte más seguros, los accidentes siguen ocurriendo, y cuando lo hacen, el impacto puede ser devastador. La responsabilidad civil por daños personales y materiales a terceros, incluidos los pasajeros y sus derechos, así como las víctimas en tierra, es fundamental para garantizar que las personas afectadas reciban una indemnización justa.³² Sin esta póliza, las víctimas pueden enfrentarse a procesos legales largos y costosos, con resultados inciertos.³³

La ausencia de una póliza de seguro adecuada también puede llevar a conflictos de leyes y jurisdicciones, especialmente en casos donde hay múltiples partes involucradas, incluidas compañías aseguradoras de diferentes países.³⁴ Esto se agrava debido a la falta de un instrumento internacional que regule de manera uniforme el seguro aeronáutico. Esta situación puede derivar en disputas legales prolongadas, donde las víctimas pueden verse atrapadas en medio de litigios complejos, sin una resolución rápida ni clara.

Para las aerolíneas, la falta de seguros de responsabilidad puede representar un riesgo financiero significativo. En caso de un accidente grave, la aerolínea podría enfrentar demandas por cantidades sustanciales, lo que podría amenazar su estabilidad financiera o incluso llevarla a la quiebra.³⁵ Además, la ausencia de seguro también afecta la percepción de seguridad y confianza de los pasajeros hacia la aerolínea, lo que podría impactar negativamente en su reputación y en la demanda de sus servicios.³⁶

El incumplimiento de las normativas internacionales, como el Convenio de Montreal, que regula la responsabilidad de los transportistas aéreos internacionales, también es un problema serio derivado de la ausencia de seguros de responsabilidad. Estas normativas establecen que las aerolíneas deben contar con un seguro adecuado para cubrir los posibles daños a pasajeros y equipajes, y fijan límites mínimos de compensación. No cumplir con estos requisitos no solo expone a las aerolíneas a sanciones y multas, sino que también socava la confianza en el sistema de aviación global.

³¹ DONATO, M. La responsabilidad por daños a terceros en la superficie según la OACI. En: TULLIO, L. (Org.). *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel Diritto Aeronautico – Nuevos enfoques de la responsabilidad y del seguro el Derecho Aeronáutico*. Napoli: Jovene Editore, 2009, p. 20-81. Véase, además: ZORNOSA P., Hilda Esperanza. El seguro de responsabilidad civil, conclusiones. En: *Congreso Ibero-Latinoamericano de Derecho de Seguros*, 12. Asunción: CILA-AIDA, 2011.

³² GUERRERO LEBRON, M.J. La responsabilidad del fabricante de aeronaves y sus componentes. En: FOLCHI, Mario O. (Director). *Anuario de la Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*. T. 3. Buenos Aires: I.J. Editores, 2014.

³³ GONZÁLEZ LEBRERO, R.A. *Seguros aeronáuticos*, cit., p. 190.

³⁴ FOLCHI, Mario O. *Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil*. Buenos Aires: Editorial Astrea, 2015.

³⁵ GONZÁLEZ LEBRERO, R.A. *Seguros aeronáuticos*, cit., p. 101. Véase, además: VEIGA COPO, Abel. *Dimensión temporal del contrato de seguro*. Pamplona: Civitas-Thomson, 2010.

³⁶ MORSELLO, M.F. *Responsabilidad civil no transporte aéreo*, cit., p. 154.

Finalmente, la falta de seguros puede limitar la capacidad de una aerolínea para operar vuelos internacionales. Las regulaciones, por ejemplo, en el Reglamento (CE) 785/2004 de la Unión Europea,³⁷ establecen requisitos específicos de seguros para las compañías aéreas que desean operar en su espacio aéreo.³⁸ La falta de cumplimiento con estos requisitos puede resultar en la prohibición de operar en ciertas regiones, afectando directamente las operaciones y la rentabilidad de la aerolínea.³⁹

La ausencia de pólizas de seguro de responsabilidad en la aviación no solo perjudica a las víctimas de accidentes y sus familias, sino que también presenta serios desafíos legales, financieros y operativos para las aerolíneas. Es crucial que las aerolíneas cumplan con las normativas vigentes y mantengan seguros adecuados para proteger a todas las partes involucradas y asegurar la sostenibilidad del sector aeronáutico.⁴⁰

4.2. Los problemas generados por la terminación automática por mora en el pago de la prima

En la Sentencia C-269 del 28 de abril de 1999,⁴¹ la Corte Constitucional de Colombia, bajo la ponencia de la magistrada Martha V. Sáchica Méndez, abordó los efectos de la mora en el pago de la prima⁴² de una póliza y su relación con la terminación automática del contrato de seguro. El fallo se centró en determinar si esta forma de terminación automática del contrato respetaba los principios constitucionales de buena fe, diligencia,

³⁷ La Comisión Europea, basándose en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en el Reglamento (CE) n.º 785/2004, ha adoptado un nuevo reglamento que ajusta los requisitos mínimos de seguro para las compañías y operadores aéreos. Este ajuste es necesario debido a la reciente revisión de los límites de responsabilidad en el Convenio de Montreal por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tras un aumento significativo de la inflación desde 2009. El nuevo reglamento modifica el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 785/2004, estableciendo que la cobertura mínima del seguro para la responsabilidad por equipaje será de 1 288 DEG por pasajero, y para la carga será de 22 DEG por kilogramo en operaciones comerciales. Este reglamento entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea (Von Der Leyen, 2020).

³⁸ MORSELLO, M.F. *Responsabilidad civil no transporte aéreo*, cit., pp. 103-104.

³⁹ GUERRERO LEBRON, M.J. La responsabilidad del fabricante de aeronaves y sus componentes, cit., p. 90.

⁴⁰ MORSELLO, M.F. *Responsabilidad civil no transporte aéreo*, cit., p. 104.

⁴¹ La demanda cuestionó la constitucionalidad del artículo 82 de la Ley 45 de 1990, que eliminó la obligación del asegurador de notificar al tomador sobre la terminación del contrato en caso de mora en el pago de la prima. La impugnación argumentaba que esta modificación desfavorecía al tomador al privarle de la oportunidad de defender sus derechos y proteger su patrimonio, en violación de los principios de igualdad ante la ley y debido proceso. La Corte precisó que la controversia no se limitaba al aspecto procedimental de la terminación del contrato, sino que también cuestionaba la facultad del legislador para regular las relaciones contractuales, especialmente en el ámbito asegurador. El análisis constitucional debía considerar la razonabilidad de la sanción de terminación automática y sus efectos en los derechos de las partes involucradas (COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-269/99. 28 abr. 1999).

⁴² La prima representa el costo del seguro. El titular del seguro tiene la obligación de abonarla conforme a los términos especificados en la póliza. Del mismo modo, el cobro de la prima compromete a la aseguradora a compensar al titular en caso de que ocurra el evento cuyo riesgo está cubierto. La prima del seguro se determina en función de varios factores, como el tipo de riesgo asegurado, las coberturas incluidas, la duración del contrato y los montos asegurados, entre otros (WTW, 2024).

equilibrio e igualdad, o si, por el contrario, infringía los derechos al debido proceso y defensa del tomador, asegurado o beneficiario.⁴³

Históricamente, la legislación mercantil (art. 1068 del Código de Comercio) exigía que el asegurador notificara la mora en el pago de la prima, brindando al tomador la oportunidad de subsanar la situación. La reforma introducida por la Ley 45 de 1990 modificó esta dinámica, estableciendo que la mora en el pago de la prima resultaría en la terminación automática del contrato sin necesidad de notificación previa.⁴⁴

La reforma legislativa buscó fomentar un mercado financiero y asegurador más ágil y competitivo, promoviendo la libre competencia. La terminación automática del contrato fue justificada como un mecanismo para equilibrar las obligaciones contractuales y proteger la solvencia de las aseguradoras. En lugar de la obligación de notificación, se exigió una advertencia destacada en la carátula de la póliza sobre las consecuencias de la mora.⁴⁵

La Corte concluyó que la terminación automática del contrato de seguro en caso de mora, como se establece en el artículo 82 de la Ley 45 de 1990, no vulnera los derechos constitucionales al debido proceso y la igualdad. La regulación contribuye a la transparencia y equilibrio en las relaciones contractuales dentro del sector asegurador. La Corte reconoció, no obstante, la importancia de que los tomadores estén plenamente informados sobre las consecuencias de la mora, lo cual se asegura mediante la inclusión de advertencias destacadas en las pólizas de seguro.⁴⁶

El legislador tiene la facultad de regular las formas contractuales, su ejecución, causales de incumplimiento y terminación, así como las sanciones correspondientes, en actividades de interés público como la aseguradora. Esta facultad incluye la definición de los efectos jurídicos de las acciones contractuales en contratos de seguro.⁴⁷

El marco normativo vigente establece que la mora en el pago de la prima constituye causal de terminación automática del contrato de seguro sin requerir aviso previo. Esta regulación se ajusta a los principios constitucionales al promover la transparencia y el equilibrio en las relaciones contractuales.⁴⁸

⁴³ COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-269/99. 28 abr. 1999.

⁴⁴ COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-269/99. 28 abr. 1999.

⁴⁵ COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-269/99. 28 abr. 1999.

⁴⁶ ORDÓÑEZ, A. E. *Las obligaciones y cargas de las partes en el contrato de seguro y la inoperancia del contrato de seguros*. Bogotá: Universidad Externado, 2004.

⁴⁷ COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-269/99. 28 abr. 1999.

⁴⁸ COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-269/99. 28 abr. 1999.

En cuanto a los principios fundamentales que respaldan la terminación automática, el principio de buena fe, consagrado en el artículo 83 de la Constitución,⁴⁹ exige lealtad y honestidad en las relaciones contractuales. En el contexto de los contratos de seguro, la terminación automática se justifica cuando la mora en el pago de la prima por parte del tomador contraviene este principio, rompiendo la confianza en la ejecución del contrato. La terminación automática también se basa en los principios de diligencia, equilibrio e igualdad. La mora del tomador impide el equilibrio contractual, ya que el asegurador asume riesgos antes de recibir el pago. La terminación automática busca restablecer el equilibrio y asegurar la igualdad entre las partes.⁵⁰ Adicional a lo anterior, la viabilidad económica y técnica de las aseguradoras depende de la puntualidad en el pago de las primas, como se refleja en la “ley de los grandes números”. La terminación automática del contrato ayuda a mantener la estabilidad del sector asegurador, protegiendo el interés público.

Por otra parte, los derechos al debido proceso y defensa no se ven vulnerados, ya que las condiciones de terminación automática son conocidas y publicadas. El tomador está al tanto de sus obligaciones y las consecuencias del incumplimiento. Asimismo, los asegurados y beneficiarios tienen acceso a la póliza y sus condiciones. Un último aspecto, referente a la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima, evidencia que éste es compatible con los principios constitucionales, protegiendo tanto los intereses del asegurador como el interés público sin infringir los derechos fundamentales de las partes involucradas.⁵¹

4.3 Los problemas generados por la existencia de la póliza, pero con la existencia de una exclusión

Las pólizas de seguro son contratos esenciales para brindar protección financiera ante eventos imprevistos. Sin embargo, un aspecto crucial que a menudo se convierte en fuente de problemas son las exclusiones.⁵² Las exclusiones en las pólizas de seguro son condiciones específicas o cláusulas que establecen los límites de cobertura, es decir, los riesgos y situaciones que no están cubiertos por la póliza.⁵³ Estas exclusiones son una

⁴⁹ El artículo 83 de la constitución política de Colombia todas las acciones realizadas por individuos y entidades públicas deben regirse por los principios de honestidad y lealtad, los cuales se considerarán presentes en todas las gestiones que realicen ante dichas entidades.

⁵⁰ GUERRERO LEBRON, M.J. La responsabilidad del fabricante de aeronaves y sus componentes, *cit.*, p. 111.

⁵¹ MORSELLO, M.F. *Responsabilidad civil no transporte aéreo*, *cit.*, p. 51.

⁵² VEIGA COPO, Abel. *Caracteres y elementos del contrato de seguro: póliza y clausulado*. Bogotá: Universidad Sergio Arboleda-Biblioteca Jurídica Díké, 2010.

⁵³ DEL PRADO, S. A. N. La suspensión de la cobertura por la mora en el pago de la prima en el contrato de seguros. *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*, vol. 16, n. 26, p. 129-148, 2007.

práctica estándar en todas las compañías aseguradoras y son esenciales para definir el alcance y las limitaciones de la cobertura ofrecida.⁵⁴

Uno de los principales problemas derivados de las exclusiones es la falta de comprensión o conocimiento por parte del asegurado. A pesar de que es obligatorio que las aseguradoras entreguen al tomador un documento detallado de las exclusiones, muchos asegurados no dedican tiempo a leer y comprender estas cláusulas.⁵⁵ Esta falta de atención puede llevar a malentendidos y, en última instancia, a situaciones en las que el asegurado asume estar cubierto por eventos que, en realidad, no lo están.⁵⁶ Esto no solo puede generar frustración, sino también implicar pérdidas económicas significativas en momentos críticos.⁵⁷

Otro problema común es la complejidad y lenguaje técnico utilizado en la redacción de las exclusiones. Las pólizas suelen estar redactadas en un lenguaje legal y técnico, lo que puede dificultar la comprensión total por parte del asegurado promedio. Esta barrera de comprensión aumenta la probabilidad de que los asegurados pasen por alto detalles cruciales, asumiendo erróneamente que están completamente protegidos.⁵⁸

Además, la interpretación de las exclusiones puede ser un punto de controversia.⁵⁹ En algunos casos, las compañías de seguros y los asegurados pueden tener interpretaciones diferentes sobre el alcance de una exclusión específica, lo que puede llevar a disputas legales. Estas disputas no solo son costosas y demoradas, sino que también pueden dañar la relación de confianza entre el asegurado y la aseguradora.⁶⁰

Para mitigar estos problemas, es fundamental que las aseguradoras sean transparentes y utilicen un lenguaje claro y accesible al redactar las exclusiones. Además, los tomadores de pólizas deben ser proactivos al leer y preguntar sobre las condiciones de su póliza antes de firmarla. Solo con una comprensión clara y mutua de las exclusiones se pueden evitar problemas y malentendidos que perjudiquen a los asegurados en el futuro.⁶¹

⁵⁴ FICOVICH, María Laura. *El reaseguro*. Tesis (Grado) – Facultad de Ciencias Económicas, Universidad del Salvador, Buenos Aires, 2020.

⁵⁵ CAPALDO, Griselda D. La Influencia del Nuevo Código Civil y Comercial en el Transporte Aéreo de Pasajeros. *Eldial.com*, 10 dic. 2015. Cita online DC2058. Acceso el 13 jun. 2025.

⁵⁶ SOTO NIETO. Cláusulas de delimitación temporal del riesgo en el contrato de seguro de responsabilidad civil. *Diario La Ley*, Buenos Aires, año XXXI, n. 7357, Sección Doctrina, 2010.

⁵⁷ MORSELLO, M.F. *Responsabilidad civil no transporte aéreo*, cit., p. 52.

⁵⁸ GUERRERO LEBRON, M.J. La responsabilidad del fabricante de aeronaves y sus componentes, cit., p. 177.

⁵⁹ MONTOYA, Carlos Humberto. *La responsabilidad civil y el seguro: incidencia recíproca y perspectivas generales*. Buenos Aires: Eldial.com, 2011.

⁶⁰ MORSELLO, M.F. *Responsabilidad civil no transporte aéreo*, cit., p. 55.

⁶¹ GUERRERO LEBRON, M.J. La responsabilidad del fabricante de aeronaves y sus componentes, cit., p. 50.

4.4. Los problemas generados por fallas graves en los protocolos de supervisión

El trágico accidente del avión de la aerolínea boliviana LaMia, que transportaba al equipo de fútbol brasileño Chapecoense, reveló una serie de fallos en la gestión de seguros y en la regulación de vuelos internacionales. La aeronave, que se estrelló el 28 de noviembre de 2016 cerca de Medellín, Colombia, no contaba con una póliza de seguro de responsabilidad civil en vigor, ya que había sido suspendida por impago desde octubre de ese año. Este accidente cobró la vida de 71 personas y dejó serias interrogantes sobre la eficacia de los sistemas de control y supervisión de seguros en la aviación.⁶²

Uno de los problemas más graves fue la ausencia de cobertura de seguro debido a la falta de pago de las primas y a las cláusulas de exclusión geográfica. La póliza de LaMia, emitida por BISA Seguros, excluía explícitamente los vuelos hacia Colombia, entre otros países. A pesar de esto, LaMia había volado a Colombia al menos en ocho ocasiones con la autorización de las autoridades bolivianas. Esto plantea serias dudas sobre la supervisión y la responsabilidad tanto de las autoridades bolivianas como colombianas en la fiscalización de la documentación de vuelo.⁶³

La situación se complica aún más debido a la falta de notificación por parte del piloto y la aerolínea sobre el vuelo hacia un destino excluido, lo cual, de haberse comunicado, podría haber permitido la aplicación de la póliza de seguro. Este vacío en la comunicación y la supervisión subraya la importancia de la garantía del seguro tanto en el origen como en el destino de los vuelos internacionales. La falta de cumplimiento de estas normativas no solo expone a las aerolíneas a graves sanciones legales y financieras, sino que también pone en riesgo la seguridad y la vida de los pasajeros y la tripulación.⁶⁴

Aunque BISA Seguros y sus reaseguradores establecieron un fondo humanitario para indemnizar a las víctimas y a sus familias, la falta de una póliza de seguro en vigor limitó significativamente la cobertura financiera y el alcance de la compensación. Además, mientras que el seguro para los tripulantes estaba vigente y cubría los gastos médicos y las indemnizaciones por fallecimiento, los pasajeros no contaban con esta misma protección, lo que evidencia una disparidad en la protección de vidas humanas a bordo.

⁶² CNN. Exclusiva: El avión del Chapecoense tenía el seguro suspendido y no podía volar a Colombia. *CNN en Español*, 25 may. 2017.

⁶³ CNN. Exclusiva: El avión del Chapecoense tenía el seguro suspendido y no podía volar a Colombia, *cit.*

⁶⁴ CNN. Exclusiva: El avión del Chapecoense tenía el seguro suspendido y no podía volar a Colombia, *cit.*

Este caso resalta la necesidad urgente de mejorar la regulación y la supervisión en la industria de la aviación. Las autoridades de aviación civil deben asegurarse de que todas las aeronaves que operan en sus territorios cuenten con seguros válidos y adecuados que cubran todos los posibles destinos. Además, las aerolíneas deben ser más diligentes en el cumplimiento de los requisitos de seguro y en la notificación de cambios en los itinerarios de vuelo. Solo así se podrá garantizar la protección de los pasajeros y tripulantes y evitar que tragedias similares vuelvan a ocurrir.⁶⁵

5. Discusión

El marco de la responsabilidad civil en la aviación comercial representa una de las construcciones jurídicas y financieras más complejas y globalizadas del mundo contemporáneo.⁶⁶ Como se ha expuesto, su andamiaje se sostiene sobre dos pilares fundamentales: un robusto cuerpo normativo internacional, encabezado por el Convenio de Montreal, y legislaciones nacionales rigurosas, como el Código de Comercio en Colombia,⁶⁷ que buscan garantizar la compensación justa y expedita a las víctimas de siniestros aéreos. El instrumento central de este sistema es el seguro de responsabilidad aeronáutica, un mecanismo financiero diseñado para transferir y gestionar el riesgo catastrófico inherente a la operación aérea, protegiendo tanto a los transportistas como, y primordialmente, a terceros, pasajeros y sus bienes.

Sin embargo, el análisis detallado de los mecanismos que rigen este seguro revela una serie de vulnerabilidades críticas que pueden erosionar, y en casos extremos anular por completo, la red de seguridad que se presume infalible. La discusión que se propone a continuación se adentra en la tensión existente entre la arquitectura regulatoria y las realidades operativas y contractuales del seguro aeronáutico. Se argumentará que, a pesar de la existencia de un marco legal aparentemente sólido, fallas en la cadena de cumplimiento y supervisión —específicamente la ausencia de una póliza, su terminación automática por mora y la aplicación de cláusulas de exclusión— pueden generar un vacío de protección con consecuencias devastadoras. El trágico accidente del vuelo de LaMia en 2016 servirá como hilo conductor para ilustrar la materialización de estos riesgos sistémicos.

⁶⁵ INESE. El avión del Chapecoense tenía el seguro de Responsabilidad Civil suspendido por impago. *Inese*, [s.d.].

⁶⁶ MORSELLO, M.F. *Responsabilidad civil no transporte aéreo*, cit., p. 20.

⁶⁷ COLOMBIA. Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. Bogotá: Diario Oficial, 27 mar. 1971.

La primera y más evidente fisura en el sistema es la ausencia total de una póliza de seguro vigente, un escenario que, aunque parece inconcebible en una industria tan regulada, representa el punto de quiebre absoluto del mecanismo de compensación. El Convenio de Montreal es explícito en su exigencia de que las aerolíneas mantengan un seguro adecuado como condición para operar. En su lugar, la legislación colombiana, a través del artículo 1900 del Código de Comercio, impone una obligación similar. Estas normativas parten del supuesto de que el cumplimiento es la norma.

No obstante, la realidad demuestra que la mera existencia de la obligación legal no es garantía de su cumplimiento fáctico. La ausencia de seguro deja a las víctimas en una situación de extrema vulnerabilidad, forzándolas a litigar contra una aerolínea que, probablemente, carece de los activos necesarios para hacer frente a indemnizaciones millonarias, especialmente si el siniestro la ha llevado al cese de operaciones o a la quiebra.⁶⁸ Este escenario convierte el principio de responsabilidad objetiva, pilar del Convenio de Montreal, en una declaración de intenciones sin respaldo financiero, dejando a las víctimas desprotegidas.

Un problema más sutil, pero igualmente pernicioso, es la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima. Este mecanismo, analizado por la Corte Constitucional de Colombia en la Sentencia C-269 de 1999, presenta una paradoja jurídica y social. Desde la perspectiva del derecho de seguros y la estabilidad del mercado, la terminación automática es una herramienta lógica y necesaria. Como defiende la Corte, protege la viabilidad económica de las aseguradoras, que no pueden estar obligadas a cubrir un riesgo por el cual no han recibido la contraprestación (la prima). Se basa en principios de equilibrio contractual, buena fe y diligencia, exigiendo al tomador (la aerolínea) cumplir con su obligación fundamental. Sin embargo, esta lógica contractual, impecable en una relación bilateral, tiene externalidades catastróficas en el contexto de la responsabilidad civil aeronáutica.

Las víctimas del siniestro son terceros ajenos a la relación contractual entre la aerolínea y su aseguradora. No tienen conocimiento ni control sobre si la prima ha sido pagada puntualmente. La terminación automática, si bien justa para la aseguradora, castiga de forma desproporcionada a las víctimas, quienes son los sujetos de protección que el sistema, en su conjunto, pretende amparar.⁶⁹ El caso del vuelo de Chapecoense es el ejemplo paradigmático de esta falla: la póliza de LaMia había sido suspendida por

⁶⁸ GONZÁLEZ LEBRERO, R.A. *Seguros aeronáuticos*, cit., p. 88.

⁶⁹ KOŠENINA, A. U. Aviation Product Liability: Could Air Carriers face their 'life and limb' being placed in peril for the exclusivity of Montreal Convention?. *Air and Space Law*, vol. 38, n. 3, 2013, p. 249-267.

impago, dejando a las víctimas sin la cobertura principal.⁷⁰ Esto demuestra que un mecanismo diseñado para mantener el equilibrio financiero del sector asegurador puede, en la práctica, dismantlar el sistema de protección a las víctimas, revelando una tensión irresoluta entre la lógica mercantil del contrato de seguro y el interés público superior de la reparación del daño.

La tercera vulnerabilidad sistémica reside en la existencia y aplicación de cláusulas de exclusión. Las exclusiones son una parte intrínseca y necesaria de cualquier contrato de seguro, pues delimitan el riesgo que la aseguradora está dispuesta a asumir. Problemas como la falta de comprensión por parte del asegurado debido a un lenguaje técnico son comunes.⁷¹ Sin embargo, en la aviación, el problema adquiere una dimensión de seguridad operacional y supervisión estatal. El caso LaMia nuevamente ofrece una lección crítica: la póliza no solo estaba suspendida por impago, sino que además contenía una exclusión explícita para vuelos operados en territorio colombiano.⁷²

Este hecho traslada el foco del problema desde la aerolínea hacia las autoridades de aviación civil. Si una aerolínea presenta un plan de vuelo hacia un destino geográficamente excluido en su póliza, el seguro es, a efectos prácticos, inexistente para esa operación específica.⁷³ Surge entonces una pregunta fundamental: ¿Cuál es el alcance de la responsabilidad de las autoridades aeronáuticas tanto del país de origen como del de destino en la verificación de la cobertura del seguro?

La autorización de un vuelo internacional bajo estas condiciones sugiere una falla grave en los protocolos de supervisión. Las autoridades no solo deberían verificar la existencia de un certificado de seguro, sino también su aplicabilidad y validez para la operación concreta que se pretende realizar. La falta de esta verificación detallada crea una falsa sensación de seguridad y permite que aeronaves operen sin un respaldo financiero efectivo, contraviniendo el espíritu de toda la regulación internacional y nacional.

En conclusión, la discusión sobre el seguro de responsabilidad aeronáutica no puede limitarse a la descripción de su marco normativo. Es imperativo analizar las fallas operativas y contractuales que lo socavan desde dentro. El accidente de LaMia no fue el

⁷⁰ CNN. Exclusiva: El avión del Chapecoense tenía el seguro suspendido y no podía volar a Colombia, *cit.*

⁷¹ GUERRERO LEBRON, M.J. La responsabilidad del fabricante de aeronaves y sus componentes, *cit.*, p. 37.

⁷² CNN. Exclusiva: El avión del Chapecoense tenía el seguro suspendido y no podía volar a Colombia, *cit.*

⁷³ MORENO LISO, L. La responsabilidad de aeropuertos, controladores y compañías de handling. En: GUERRERO LEBRON, M.J. (Dir.). *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*. Madrid: Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A., 2015, p. 333-364. Véase, además: VRBASKI, L. Liability of Air Navigation Services Providers. *Air and Space Law*, vol. 38, n. 1, 2013, p. 33-46.

resultado de una única falla, sino de una cascada de ellas: una aerolínea que no pagó su prima y que operó un vuelo contraviniendo una exclusión geográfica, y un sistema de supervisión regulatoria que, en apariencia, no detectó estas irregularidades críticas. La confluencia de la terminación por mora y la existencia de una exclusión relevante dejó a las víctimas en el peor de los escenarios posibles: frente a una tragedia masiva sin un mecanismo de compensación claro y solvente.

Para fortalecer el sistema, la discusión debe avanzar hacia soluciones que cierren estas brechas. Se requiere una mayor rigurosidad en la supervisión por parte de las autoridades de aviación civil, posiblemente mediante la implementación de sistemas de verificación digital que crucen datos de planes de vuelo con las condiciones específicas de las pólizas de seguro. Asimismo, se debe fomentar una mayor cooperación internacional entre autoridades para garantizar que la verificación de la cobertura sea un requisito no negociable y efectivamente controlado en ambos extremos de una ruta internacional. En última instancia, la integridad del sistema de responsabilidad aeronáutica depende de que la protección que se ofrece en la teoría legal se traduzca en una garantía real y efectiva en la práctica, asegurando que la promesa de compensación a las víctimas nunca se convierta en una letra muerta.

En suma, el análisis del siniestro del Chapecoense pone de manifiesto las graves consecuencias de la falta de seguros de responsabilidad contractual y extracontractual en la aviación. La ausencia de una cobertura adecuada puede dejar a las víctimas desprotegidas y exponer a las aerolíneas a riesgos financieros y legales considerables. Es esencial que las aerolíneas cumplan con las normativas vigentes y mantengan seguros adecuados para proteger a todas las partes involucradas y asegurar la sostenibilidad del sector aeronáutico. La implementación de seguros apropiados y una regulación eficaz son fundamentales para prevenir y mitigar las repercusiones de los siniestros aéreos, garantizando una compensación justa y oportuna para las víctimas y sus familias.

6. Conclusiones

Este artículo ha examinado la estructura de la responsabilidad civil en la aviación, un sistema global diseñado para proteger y compensar a las víctimas de accidentes aéreos. Aunque este sistema se apoya en normativas robustas como el Convenio de Montreal y el Código de Comercio de Colombia, su efectividad depende completamente del contrato de seguro. Esto crea una paradoja fundamental: un mecanismo de seguridad pública es vulnerable a las fallas de un acuerdo privado, con graves consecuencias para la sociedad.

La investigación identificó tres debilidades críticas que pueden anular por completo la protección a las víctimas. La primera es la terminación automática del seguro por falta de pago de la prima; aunque esta medida protege a la aseguradora, perjudica injustamente a las víctimas, quienes no tienen parte en dicho contrato. La segunda debilidad son las cláusulas de exclusión, como las geográficas, que pueden hacer que un seguro válido en papel no sea aplicable a un accidente específico. La tercera es la simple ausencia de un seguro vigente. El accidente del vuelo de LaMia es un ejemplo trágico de cómo estas fallas pueden ocurrir simultáneamente: la póliza estaba suspendida por impago y el vuelo operaba en un país excluido, lo que dejó a las víctimas sin el respaldo financiero que la ley debía asegurar.

La conclusión principal es que la mayor debilidad del sistema de responsabilidad no está en la ley, sino en su supervisión y cumplimiento. El análisis demuestra que la responsabilidad no recae únicamente en la aerolínea, sino también en las autoridades de aviación civil. Permitir que un vuelo internacional opere sin una cobertura de seguro adecuada y aplicable es una falla grave de fiscalización. No basta con verificar la existencia de un certificado; es indispensable confirmar que la póliza cubre el vuelo específico que se va a realizar.

Por lo tanto, este trabajo afirma que es urgente un cambio en la forma en que se ejerce la supervisión estatal. Las autoridades deben pasar de una revisión pasiva de documentos a un control activo y constante de la cobertura de los seguros. Para lograrlo, se podrían implementar herramientas tecnológicas que verifiquen automáticamente los planes de vuelo contra las condiciones de las pólizas, así como fortalecer la colaboración entre las autoridades de diferentes países. En definitiva, la confianza en el transporte aéreo y la justicia para las víctimas dependen de que la protección que ofrecen las leyes sea una garantía real y no solo una promesa sujeta a las fallas de un contrato.

Referencias bibliográficas

APÚ, Ana Catalina. El seguro aéreo. *Revista Judicial*, n. 89, 2008.

CAPALDO, Griselda D. La Influencia del Nuevo Código Civil y Comercial en el Transporte Aéreo de Pasajeros. *ElDial.com*, 10 dic. 2015. Cita online DC2058. Acceso el 13 jun. 2025.

CRUZ SUAREZ, Andrea. Breves consideraciones sobre el contrato de reaseguro en materia de derecho aeronáutico. *Anuario de Derecho Aeronáutico*, 2023.

DEL PRADO, S. A. N. La suspensión de la cobertura por la mora en el pago de la prima en el contrato de seguros. *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*, vol. 16, n. 26, 2007.

DONATO, M. La responsabilidad por daños a terceros en la superficie según la OACI. En: TULLIO, L. (Org.). *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel Diritto Aeronautico* –

Nuevos enfoques de la responsabilidad y del seguro el Derecho Aeronáutico. Napoli: Jovene Editore, 2009.

FICOVICH, María Laura. *El reaseguro*. Tesis (Grado) – Facultad de Ciencias Económicas, Universidad del Salvador, Buenos Aires, 2020.

FOLCHI, Mario O. *Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil*. Buenos Aires: Editorial Astrea, 2015.

GARCÍA ARBOLEDA, José Ignacio. *Concepto seguro de responsabilidad civil: Petición-consulta radicado 2019042570 de 07-06-2019*. Bogotá: Aeronáutica Civil, 2019.

GONZÁLEZ LEBRERO, R.A. *Seguros aeronáuticos*. Granada: Editorial Comares, S.L., 2009.

GUERRERO LEBRON, M.J. La responsabilidad del fabricante de aeronaves y sus componentes. En: FOLCHI, Mario O. (Director). *Anuario de la Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*. T. 3. Buenos Aires: I.J. Editores, 2014.

GUERRERO LEBRON, M.J. *Los seguros aéreos: Los seguros de aerolíneas y operadores aéreos*. Madrid: Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A., 2009.

GUERRERO LEBRON, M.J. Los Seguros de los operadores Aéreos, en especial el seguro aéreo de responsabilidad civil. En: MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. (Director). *La regulación de la industria aeronáutica*. Cizur Menor (Navarra): Editorial Aranzadi S.A.U., 2016.

HANANIAS CASTILLO, R. La responsabilidad del fabricante de aeronaves: una mirada más aeronáutica. En: GUERRERO LEBRON, M.J. (Dir.). *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*. Madrid: Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A., 2015.

KOŠENINA, A. U. Aviation Product Liability: Could Air Carriers face their 'life and limb' being placed in peril for the exclusivity of Montreal Convention?. *Air and Space Law*, vol. 38, n. 3, 2013.

MONTOYA, Carlos Humberto. *La responsabilidad civil y el seguro: incidencia recíproca y perspectivas generales*. Buenos Aires: Eldial.com, 2011.

MORENO LISO, L. La responsabilidad de aeropuertos, controladores y compañías de handling. En: GUERRERO LEBRON, M.J. (Dir.). *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*. Madrid: Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A., 2015.

MORSELLO, M.F. *Responsabilidade civil no transporte aéreo*. São Paulo: Ed. Atlas, 2007.

ORDÓÑEZ, A. E. *Las obligaciones y cargas de las partes en el contrato de seguro y la inoperancia del contrato de seguros*. Bogotá: Universidad Externado, 2004.

SOTO NIETO. Cláusulas de delimitación temporal del riesgo en el contrato de seguro de responsabilidad civil. *Diario La Ley*, Buenos Aires, año XXXI, n. 7357, Sección Doctrina, 2010.

VEIGA COPO, Abel. *Caracteres y elementos del contrato de seguro: póliza y clausulado*. Bogotá: Universidad Sergio Arboleda-Biblioteca Jurídica Díké, 2010.

VEIGA COPO, Abel. *Dimensión temporal del contrato de seguro*. Pamplona: Civitas-Thomson, 2010.

VIDELA ESCALADA, F.N. *Derecho aeronáutico*. T. 4-B. Buenos Aires: Editorial Victor P. de Zavalia, 1976.

VRBASKI, L. Liability of Air Navigation Services Providers. *Air and Space Law*, vol. 38, n. 1, 2013.

ZORNOSA P., Hilda Esperanza. El seguro de responsabilidad civil, conclusiones. En: *Congreso Ibero-Latinoamericano de Derecho de Seguros*, 12., 2011, Asunción: CILA-AIDA, 2011.

Como citar:

LÓPEZ-OLIVA, José; VARGAS-CHAVES, Iván; ALARCÓN-PEÑA, Andrea. El siniestro aéreo del Chapecoense y los problemas derivados en el ámbito del seguro de responsabilidad contractual y extracontractual. **Civilistica.com**. Río de Janeiro, a. 14, n. 3, 2025. Disponível em: <<https://civilistica.emnuvens.com.br/redc>>. Data de acesso.



civilistica.com

Recebido em:

13.6.2025

Aprovado em:

12.12.2025