

REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL META
Magistrado ponente: CARLOS ENRIQUE ARDILA OBANDO

Villavicencio, once (11) de marzo de dos mil veintiuno (2021).

SALA DE DECISIÓN No. 6

Referencia: REPARACIÓN DIRECTA
Demandante: MAGDA PATRICIA PARRA Y OTROS
Demandado: LA NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE Y AERONÁUTICA CIVIL.
Radicación: 50001-23-31-000-2002-20210-00

SENTENCIA

Clausurado el trámite legal y una vez derrotada la ponencia presentada por la Magistrada Claudia Patricia Alonso Pérez; sin observar causal de nulidad que invalide lo actuado e impida su pronunciamiento, previas notificaciones de rigor, procede la Sala¹ a proferir sentencia que en derecho corresponda², en el proceso promovido a través de apoderado judicial, por *Magda Patricia Parra Velásquez* en nombre propio y en representación de *Johan Alberto Sabogal Parra*; y *Magda Vivian Sabogal Parra*, en contra de la *Aeronáutica Civil*, en ejercicio de la acción de Reparación Directa, por lo que solicita se despachen favorablemente y de manera sintetizada las siguientes:

1. Pretensiones³

1.1. Que se declare administrativamente responsable a la *Aeronáutica Civil*, por la presunta falla del servicio que produjo la muerte de *Jaime Alberto Sabogal Urrea*, ocurrida el día 9 de julio del 2000 en la operación aérea del avión Curtiss C-46A de matrícula HK-851-P.

1.2. Como consecuencia de lo anterior, se condene a la entidad accionada, a pagar la totalidad de los perjuicios ocasionados, consistentes en:

¹ Conforme a las decisiones de la Sala Administrativa del Consejo Seccional de la Administración Judicial del Meta, en los acuerdos No CSJMA16-433 del 19 de enero, CSJMA16-440 del 10 de febrero, CSJMA16-526 del 8 de marzo, CSJMA16-624 del 7 de abril, CSJMA16-655 del 11 de mayo, y finalmente el CSJMA16-693 del 28 de junio de 2016, en los cuales se determinó la redistribución de los procesos escriturales y se estableció el funcionamiento de las salas del sistema escritural.

² Conforme a lo señalado en la sala de decisión del 7 de noviembre del 2019 se ordenó la remisión del presente proceso para proferir el fallo respectivo, al Despacho del actual magistrado ponente.

³ Folios 5-7 del cuaderno 1.

Referencia: Reparación Directa
Radicación: 50001-23-31-000-2002-20210-00
Asunto: Apelación sentencia

a) Perjuicios inmateriales - *perjuicios morales* -: La suma equivalente a dos mil (2.000) gramos oro a favor de la compañera permanente e hijos del señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea*.

b) Perjuicios materiales - *lucro cesante* -: el cual deberá ser liquidado conforme a las fórmulas matemáticas adoptadas por el Consejo de Estado, correspondiéndole a la compañera permanente doscientos millones de pesos (\$200.000.000) y a sus hijos la suma de ciento cincuenta millones de pesos (\$150.000.000), para cada uno.

1.3. Que se dé cumplimiento a lo ordenado en los artículos 176, 177 y 178 del Código Contencioso Administrativo.

2. Hechos⁴

2.1. La parte actora señala que, el 09 de julio de dos mil (2.000), el avión de matrícula HK - 851 - P tenía programado un viaje desde Villavicencio (Meta) a la ciudad de Mitu (Vaupés), llevando pasajeros, mercancías y combustibles; según Plan de Vuelo previamente autorizado por las autoridades de la *Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - U.A.E.A.C.* -, responsables de la operación del aeropuerto "*Vanguardia*" de la ciudad de Villavicencio.

2.2. Expone que, autorizado por el controlador de la Aeronáutica Civil para despegar, la aeronave inició carrera de decolaje y despegó, sin embargo, viró hacia la derecha y por falta de velocidad y exceso de peso se precipitó a tierra estrellándose en un sector aledaño a la pista. Al momento del impacto se produjo un incendio de grandes proporciones debido a que los tanques de la aeronave estaban llenos de combustible, pues se tanqueó el avión para ir y regresar a Villavicencio, además de los tambores de gasolina que llevaba de manera irregular a bordo, en la cabina de pasajeros.

2.3. Sostiene que en el accidente murieron trece (13) pasajeros, entre ellos el señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea*, conforme la identificación del cadáver efectuada por la Fiscalía General de la Nación.

2.4. Agrega que el señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea* se desempeñó como contratista de diferentes entidades en varios departamentos de la Orinoquía, tiempo durante el cual desarrolló su trabajo con lujo de detalles y sin contratiempos.

3. Fundamentos de derecho

Se señalan como fundamentos normativos de la presente acción⁵, los siguientes:

⁴ Folios 7-11 ibídem.

⁵ Folios 12 y 90-92 ibídem.

- a. Constitución Política de Colombia: preámbulo y los artículos 2, 5, 11, 13, 42, 44, 90 y 94,
- b. Código Contencioso Administrativo: artículos: 86 y 206,
- c. Código Civil: artículos 1613 a 1617 y 2341,
- d. Código de Comercio: artículos 1854, 1868, 1869, 1871, 1872, 1900 y 1902.

Sostiene la parte accionante que, el día 9 de julio del año 2000, al propietario de la aeronave HK 851 le fue programado el transporte de pasajeros y carga a la ciudad de Mitú, departamento del Vaupés, por lo que el señor *Jaime Alberto Sabogal* al tener que viajar a esa capital a cumplir obligaciones contractuales celebradas con entidades oficiales de ese departamento hizo uso del servicio ofrecido, pagando por éste.

Expone que la aeronave fue estacionada en la plataforma del Aeropuerto Vanguardia de Villavicencio y fue revisada por las autoridades de policía encargados de inspeccionar y supervisar las aeronaves que van a realizar cualquier tipo de vuelo que salga de ese aeropuerto o que llegue al mismo.

Manifiesta que la entidad demandada - *Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil AEROCIVIL* -, es responsable por el fallecimiento de Jaime Alberto Sabogal, toda vez que se produjo abordaje de la aeronave HK 851, en un vuelo que nunca debió autorizarse, pues la omisión de control permitió que esa aeronave de propiedad de Rolando Arturo Medina Marmolejo, prestara el servicio público de transporte aéreo como el del accidente, sin tener en cuenta las prohibiciones establecidas en el Reglamento Aeronáutico Colombiano RAC y en el Código de Comercio.

Indica que a la aeronave mencionada la abordaron más pasajeros de los autorizados, incluidos Jaime Alberto Sabogal y unos miembros de la Policía Nacional. Igualmente, se introdujo a la cabina del avión carga unos tambores con gasolina lo que está prohibido por el RAC.

Agrega, que el piloto presentó su respectivo plan de vuelo y solicitó la autorización pertinente a los funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, a quien le corresponde autorizar, o no, cualquier tipo de operación de aviación civil que se realice en el Aeropuerto Vanguardia de la ciudad de Villavicencio. Luego de recibir el permiso, se inició el vuelo, empero la aeronave se precipitó a tierra apenas empezaba el vuelo, estrellándose e incendiándose, ocasionándole la muerte a Jaime Alberto Sabogal Urrea y otros pasajeros.

Considera que el asunto se rige por el régimen de falla del servicio presunta, puesto que la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil - Aerocivil autorizó la realización del vuelo en condiciones inseguras, irregulares y vulnerando la ley y los reglamentos aeronáuticos.

Referencia: Reparación Directa
Radicación: 50001-23-31-000-2002-20210-00
Asunto: Apelación sentencia

Manifiesta que la autoridad aeronáutica vulneró la parte tercera numeral 3.6.3.3.1.8.2. del Reglamento Aeronáutico Colombiano RAC, al permitir que en el mismo vuelo en el que se transportaban personas, se transportara combustible a bordo, es decir, dentro de la cabina; de igual forma, consintió que el vuelo se realizara contraviniendo las prohibiciones establecidas en la póliza de seguros que amparaba la aeronave en el momento del accidente, concretamente, llevar más de las catorce personas a bordo, lo que exoneraría a la compañía de seguros de la responsabilidad, dejando a las víctimas sin ninguna posibilidad de buscar la indemnización por los daños ocasionados por el accidente.

Señala que el transporte aéreo es considerado como una actividad peligrosa que exige las más extremas medidas de seguridad y precaución en su operación, por lo que el Estado, a través de la Aeronáutica Civil, se encarga de exigir y verificar que se cumplan de manera estricta las medidas de seguridad, los mandatos del Reglamento Aeronáutico Colombiano RAC, las disposiciones legales y los procedimientos establecidos en el manual de operaciones de la aeronave.

Afirma, que en el transporte aéreo siempre debe haber una póliza de seguros, sin embargo, en este caso el capitán Rolando Arturo Medina Marmolejo no tuvo en cuenta las limitaciones de la póliza, al llevar a bordo a más de trece pasajeros, que era el máximo autorizado por la Aerocivil, lo que exonera de responsabilidad a la compañía de seguros.

Concluye que las anteriores razones los llevan a solicitar la declaratoria de responsabilidad de las entidades demandadas y el consecuente reconocimiento y pago de los perjuicios derivados de la misma para los actores, quienes se vieron privados para siempre de la presencia de su esposo y padre JAIME ALBERTO SABOGAL URREA, causándoles un daño antijurídico que no están en el deber de soportar y que, por lo tanto, debe ser indemnizado de manera integral por las entidades demandadas.

4. Contestaciones de la demanda

La apoderada del *Ministerio de Transporte*⁶ contestó la demanda señalando lo siguiente:

Manifiesta que se opone a todas las pretensiones de la demanda en virtud a que el Ministerio de Transporte no es el llamado a responder por ninguno de los posibles perjuicios ocasionados a los actores, toda vez que, no es la autoridad aeronáutica del territorio nacional.

Indica que al Ministerio de Transporte corresponde, conforme lo establece el artículo 5 del Decreto 2171 de 1992, ser el organismo rector del sector transporte,

⁶ Folios 75-77 del cuaderno 1.

así como definir, orientar y vigilar la ejecución de la política nacional, en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

En ese orden de ideas, considera que el Ministerio de Transporte no es el llamado a responder administrativamente por la presunta falta o falla del servicio, al omitir los controles a su cargo y permitir que la aeronave Curtis matrícula HK 851 de propiedad de Rolando Arturo Medina Marmolejo realizara vuelos comerciales de manera irregular, pues no es esta entidad la que tiene dicha función sino la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Finalmente, propone las excepciones “*falta de legitimación en la causa por pasiva*” y las que resulten probadas.

El apoderado de la entidad demandada *Aeronáutica Civil*, contestó la demanda⁷ en los siguientes términos:

Se opone a la prosperidad de todas las pretensiones de la demanda, teniendo en cuenta las pruebas aportas al expediente y las afirmaciones que se expondrán a continuación, por lo que solicita se condene en costas a los demandantes.

Señala que dentro del expediente no obra prueba de daño material alguno sufrido por los demandantes, solo lo relacionado en la demanda donde se afirma su existencia sobre supuestos fácticos imprecisos y errados, ya que, no hubo en momento alguno, falla del servicio imputable a la accionada. En consecuencia, como el daño ha sido afirmado, pero no se ha aportado prueba de su existencia, resulta improcedente su reconocimiento por el juzgador y la condena perseguida por el apoderado de la parte actora.

Manifiesta que en lo que respecta al perjuicio moral cabe hacer las mismas observaciones hechas respecto a los daños materiales, toda vez que si bien es cierto en razón de la naturaleza humana se presumen las buenas relaciones del señor SABOGAL con sus familiares, para poder resarcir el daño en todo caso será indispensable probar dentro del proceso dichas relaciones, pues de otro modo el daño no estaría plenamente probado y no sería procedente algún resarcimiento.

Indica que de conformidad con el informe de investigación del accidente del HK 851 P no resulta admisible endilgar responsabilidad a la UAEAC, puesto que la actuación de ésta no está consagrada como causa del accidente, en razón de la inexigibilidad de una conducta de vigilancia adicional a la efectivamente realizada, en atención a lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, principalmente en el numeral 4.2.4.2.

Sostiene que según el plan de vuelo presentado por el capitán ROLANDO MEDINA, la operación autorizada cumplía con los requisitos legalmente

⁷ Folios 86-102 ibídem.

establecidos, puesto que el número de personas abordo no excedía del autorizado en el Certificado de Aeronavegabilidad y en ningún momento se informó que se efectuara transporte de carga, así como tampoco la concurrencia de alguna situación que tornara insegura la operación.

Concluye que el abogado de la parte actora reconoce en distintos apartes del líbello de la demanda que el señor JAIME ALBERTO SABOGAL pagó por ser transportado en el HK 851 P el día 9 de julio de 2000. No obstante lo anterior, afirma que él no contribuyó a la ocurrencia del siniestro, olvidando que su proceder ilegal hace que se configure un fenómeno constitutivo de culpa de la víctima, que no solo implica la asunción del riesgo por parte de esta, dada la naturaleza de actividad peligrosa de toda operación aeronáutica, sino que además rompe el nexo de causalidad necesario para que el resarcimiento pretendido sea procedente.

Finalmente, propone las excepciones “*inepta demanda*”, “*falta de legitimación por activa*”, “*impertinencia de las pretensiones*”, “*compensación de culpas*” y “*hecho de un tercero*”.

Así mismo, la *Aeronáutica Civil* llamó en garantía a las aseguradoras *La Previsora S.A.*, *Colseguros S.A.* y a las *Aerolíneas del Este LTDA. – ADES*, admitiéndose a través de auto del 29 de julio del 2003⁸; quienes indicaron:

- **La Previsora S.A.⁹:** se opone a todas las pretensiones formuladas en la demanda y solicita que se absuelva a dicha entidad de cualquier responsabilidad que pudiere tener origen en el llamamiento en garantía, así como que se condene en costas a la parte actora.

Así mismo, *La Previsora* coadyuva la posición asumida por *Aerocivil* en el proceso, siempre y cuando no implique admisión de responsabilidad de la *Previsora S.A.*, teniendo en cuenta que el accidente ocurrió por el mal juicio del piloto y el copiloto del avión, que al tener conocimiento del incendio que se presentó en el motor No. 2 del avión, intentaron regresar al aeropuerto Vanguardia por el lado del motor siniestrado, reduciendo así la velocidad del HK 851 P a un nivel en que la aeronave no podía mantenerse en el aire.

Agrega que en el remoto evento de que se considere que la *AEROCIVIL* incurrió en falla en el servicio y que se generó un daño indemnizable a cargo del Estado y a favor de los demandantes por los hechos que dan origen a esta controversia, solicita que se determine el grado de responsabilidad que igualmente le sería imputable al propietario, a la víctima y a ADES, con el objeto de establecer la cuantía por la que cada uno debe responder, distribuyendo entre ellas el monto del perjuicio, previa graduación de la culpa en que individualmente incurrieron.

⁸ Folios 169-173 ibídem.

⁹ Folios 237-251 ibídem.

Expone que el HK 851 P no estaba autorizado para desarrollar vuelos comerciales, toda vez que su matrícula (P) limitaba la operación de la misma a la aviación de turismo. Este tipo de aeronaves están destinadas al uso privado, por lo que mal podría su propietario obtener lucro ofreciendo para ello el transporte aéreo de personas y/o carga dentro del territorio nacional, por ello, si el piloto al mando presentó un plan de vuelo que no correspondía al que efectivamente iba a realizarse, es éste el único centro de imputación posible en el caso que nos ocupa.

Señala que el presente asunto se debe ceñir a los términos del contrato de seguro, en especial a lo convenido en materia de vigencia, amparos, personas, intereses y valores asegurados, deducibles, participación de las aseguradoras en el riesgo asegurado (coaseguro), condiciones de cobertura, garantías, declaraciones del estado del riesgo, exclusiones y, en fin, a lo dispuesto en la póliza y la ley que la rige.

- **Colseguros S.A.¹⁰**: se opone a las pretensiones de la demanda y coadyuva la posición de la *Aerocivil*, lo anterior bajo los mismos argumentos expuestos por *La Previsora*, precisando que las obligaciones de los dos coaseguradores no son solidarias y, por tanto, la participación de *Colseguros* se limita a un cuarenta por ciento (40%) del mismo, por consiguiente su responsabilidad no puede exceder la cuota parte que le corresponde en el riesgo por existir un coaseguro pactado con *La Previsora*, expresamente aceptado por la *Aeronáutica*.
- **Aerolíneas del Este LTDA. - ADES¹¹**: señala el apoderado de la llamada en garantía que la responsabilidad por los inconvenientes técnicos por falta de mantenimiento alegados en la demanda, recaen sobre la empresa explotadora, propietaria y piloto de la aeronave, ya que cada una debe llevar un libro denominado libro de vuelo diario, en el cual quedan consignadas o registradas las anomalías que presente el aeroplano durante el vuelo y esto debe ser comunicado por el piloto al taller que efectúa el mantenimiento, situación que nunca se comunicó a la empresa ADES LTDA para su eventual revisión y reparación.

Indica que es cierta la existencia de un contrato de mantenimiento con dicha entidad, sin embargo, es necesario aclarar que el contratante no dio cumplimiento a la cláusula cuarta del mismo que en sus apartes dice: "*deberá mantener permanentemente actualizados los registros históricos y diarios del avión, motores, hélices y componentes en su respectivo libro de vuelo y mantenimiento y reportarlos semanalmente al contratista*", situación que no se dio en este caso, y por lo cual no hay razón para que la Aeronáutica Civil quiera comprometer a la empresa ADES LTDA. en el siniestro ocurrido con el HK-851 P.

Manifiesta que en el supuesto que la aeronave hubiera sido atendida mecánicamente en los talleres de ADES LTDA., advierte que las revisiones,

¹⁰ Folios 219-233 ibídem.

¹¹ Folios 531-538 del cuaderno 3

reparaciones o trabajos son previamente ordenados por el explotador o propietario de la aeronave, no son discrecionales del técnico o mecánico. Además, resalta que lo que se le ordena al avión, debe ser controlado por la Aeronáutica Civil por varios medios, entre ellos el "vuelo de prueba".

Por último, expone que el HK 851 P, desde la última entrada a los talleres de Ades Ltda., efectuó varios vuelos comerciales, que según el historial de la aeronave y Aerocivil siempre fueron satisfactorios.

II. TRÁMITE PROCESAL

La demanda fue presentada el 5 de julio del 2002¹², correspondiendo su conocimiento al Tribunal Administrativo del Meta, en consecuencia, se procedió a admitirla mediante el auto del 4 de octubre del 2002¹³.

Posteriormente, a través del proveído del 6 de junio del 2007¹⁴ se decretaron las pruebas solicitadas por las partes; una vez surtida la etapa probatoria mediante auto del 27 de junio del 2018 se corrió traslado para alegar de conclusión. Al respecto, la parte accionada - *Aeronáutica Civil* -¹⁵ indicó que las irregularidades presentadas fueron originadas por el actuar del piloto, allegando copia del fallo del Consejo de Estado para fundamentar su postura. La parte accionada - *Ministerio de transporte* -¹⁶ señaló que ratifica los argumentos fácticos y jurídicos expuestos en las etapas anteriores. El apoderado de las aseguradoras la Previsora y Colseguros¹⁷ hizo una relación de las decisiones proferidas frente a la avioneta siniestrada por lo que concluye que existe una ausencia de responsabilidad por parte de las aseguradoras. El apoderado de Aerolíneas del Este LTDA. - ADES manifestó que nunca se le informó a la entidad que la aeronave requería algún tipo de mantenimiento o revisión, por lo que la responsabilidad es de la Aeronáutica al autorizar el vuelo sin los controles pertinentes, y la parte accionante¹⁸ quien reiteró los argumentos expuestos en la demanda. Por su parte, el Ministerio Público no se pronunció.

Rituado el proceso con las formalidades normativas pertinentes, procede esta Sala a decidir el caso *sub-exámine*, previas las siguientes:

III. CONSIDERACIONES

1. Competencia

Por el lugar donde ocurrieron los hechos y la cuantía estipulada en el proceso, el Tribunal es competente para decidir el asunto en **PRIMERA INSTANCIA**, al

¹² Según sello de reparto individual obrante a folio 4 del cuaderno 1.

¹³ Folios 69-70 *ibídem*.

¹⁴ Folios 540-545 del cuaderno 3.

¹⁵ Folios 1313-1341 del cuaderno 7.

¹⁶ Folios 1373-1376 *ibídem*.

¹⁷ Folios 1351-1372 *ibídem*.

¹⁸ Folios 1342-1350 *ibídem*.

tenor de lo dispuesto en los artículos 106 y 132 numeral 6 del Código Contencioso Administrativo, por lo tanto, no existiendo causal de nulidad que invalide la actuación procesal adelantada, es conveniente emitir el fallo que en derecho corresponda.

2. Problema jurídico

El problema jurídico que esta Corporación debe atender se circunscribe en determinar si:

¿Es administrativamente responsable la *Aeronáutica Civil*, por el daño causado a los demandantes con ocasión de la muerte del señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea* el día 9 de julio del 2000, quien se transportaba en el avión Curtiss C-46 A matrícula HK851P, el cual se accidentó momentos próximos al despegue en el aeropuerto Vanguardia de Villavicencio – Meta por la presunta falla por omisión en el control y supervisión del servicio aéreo prestado?

Una vez planteado lo anterior, procede la Sala delimitar el caso teniendo en cuenta lo siguiente:

3. Caducidad de la acción

La caducidad de la acción es un fenómeno de creación legal, por cuyo efecto el simple paso del tiempo implica la pérdida de oportunidad para reclamar por vía judicial los derechos que se consideren vulnerados por causa de la actividad del Estado; así las cosas, el artículo 136 del Código Contencioso Administrativo (modificado por el artículo 23 del Decreto 2304 de 1989; modificado por el artículo 44 de la Ley 446 de 1998) establece:

“(...) 8. La de reparación directa caducará al vencimiento del plazo de dos (2) años, contados a partir del día siguiente del acaecimiento del hecho, omisión u operación administrativa o de ocurrida la ocupación temporal o permanente del inmueble de propiedad ajena por causa de trabajo público o por cualquier otra causa (...)” (Subrayado fuera de texto).

Ahora bien, con relación al cómputo de la caducidad en este tipo de acción, la misma Corporación ha determinado:

“(...) Por regla general, la fecha para la iniciación del conteo de ese término es el del día siguiente al del acaecimiento del hecho, omisión y operación administrativa. Excepcionalmente, esta Sala en su jurisprudencia ha tenido en cuenta que el término de caducidad, por alguna de esas conductas administrativas, se cuenta a partir del conocimiento del hecho dañino y no a partir de su ocurrencia, precisamente, porque el hecho no se hizo visible...”

Referencia: Reparación Directa
Radicación: 50001-23-31-000-2002-20210-00
Asunto: Apelación sentencia

“El artículo 136 del C.C.A., modificado por el artículo 44 de la ley 446 de 1998, consagra, en el numeral 8, el término de caducidad de la acción de reparación directa. En esa perspectiva, la Sala ha señalado, en reiteradas ocasiones, que el término de caducidad de la acción de reparación directa se cuenta a partir del día siguiente a la fecha en que tuvo ocurrencia el hecho, la omisión o la operación administrativa fuente o causa del perjuicio, razón por la que es a partir de la mencionada fecha que debe surtir el cómputo del respectivo término legal. Es posible que, en algunas ocasiones, la concreción o conocimiento del daño sólo se produzca con posterioridad al tiempo de acaecimiento de los hechos dañosos fundamento de la acción, circunstancias en las que se empezará a contar el término de caducidad a partir del momento en que alguna de aquéllas tenga ocurrencia, pues, de lo contrario, se estaría cercenando la posibilidad del acceso a la administración de justicia (art. 228 C.P.) y, de otra parte, se colocaría a la persona que padece el detrimento en una situación de incertidumbre en relación con la posibilidad de solicitar la reparación del menoscabo padecido(...)”¹⁹ (Resaltado de la Sala).

Hechas las precisiones de carácter normativo y jurisprudencial citadas, se observan en el *sub lite* el registro civil de defunción de *Jaime Alberto Sabogal Urrea*²⁰ del que se advierte que murió el 9 de julio del 2000, por lo que los accionantes en principio tenían plazo para radicar la correspondiente acción hasta el **10 de julio del 2002**, de conformidad con el artículo 67 del Código Civil, y como la demanda fue radicada el **5 de julio del 2002**²¹, sin lugar a dudas se cumplió dentro de la oportunidad legal correspondiente.

4. Marco jurídico

4.1. De la responsabilidad del Estado.

En cuanto a la responsabilidad de la administración, el artículo 90 de la Constitución Política de 1991, prevé que el Estado deberá responder por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas, por tanto, es necesario dilucidar en cada caso si se configuran los elementos para que surja el deber del Estado de responder, esto es, *i*) el daño antijurídico y *ii*) la imputación; esta última entendida como la atribución fáctica y jurídica del daño antijurídico al Estado bajo cualquiera de los títulos de responsabilidad como falla del servicio, daño especial y/o riesgo excepcional.

Al respecto, la doctrina y la jurisprudencia han establecido como elementos constitutivos de responsabilidad del Estado²²: *i*) la configuración de un daño

¹⁹ Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia de agosto 3 de 2006. Expediente N° 32.537.

²⁰ Folio 29 del cuaderno 1.

²¹ Contraportada.

²² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Consejero ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa, en sentencia del cinco (05) de julio de dos mil dieciocho (2018), para el proceso de radicación 54001-23-31-000-2002-01809-01(42523)B.

antijurídico y *ii*) la imputación; este último que debe abordarse de dos formas: i) fáctica y ii) jurídicamente.

En cuanto a la imputación, la jurisprudencia ha efectuado un cambio en la teoría clásica de la estructura de los elementos de la responsabilidad, pasando el nexo causal de autónomo a incluirse dentro de la imputación fáctica, reduciéndolo a un concepto que sirve de soporte de uno de los elementos necesarios para la configuración de la responsabilidad patrimonial del Estado.

En ese sentido, se indica que la imputación fáctica corresponde desde el punto de vista de los hechos dañosos causados a un sujeto determinado, al estudio del tradicionalmente denominado nexo causal, para lo cual, además de los criterios naturalísticos que históricamente se han utilizado para ello *-equivalencia de la condiciones, conditio sine qua nom-*, el derecho de daños contemporáneo ha desarrollado criterios normativos relevantes para establecer la imputación fáctica como los establecidos en la denominada teoría de la imputación objetiva, lo que no supone que los criterios de la causalidad adecuada hayan perdido vigencia, sino que los mismos pueden ser complementados con las herramientas que la mencionada teoría ha desarrollado.²³

Por otro lado, la imputación jurídica es comprendida por los dos regímenes establecidos por la jurisprudencia: *i*) el objetivo, como son el riesgo excepcional o el daño especial y *ii*) el subjetivo, por la falta o la falla en el servicio.

Respecto de la falta o falla del servicio, se tiene como uno de los títulos de imputación utilizados con mayor frecuencia en las demandas de Reparación Directa promovidas contra el Estado, por cuanto, los órganos y dependencias de la administración al estar al servicio de los ciudadanos, deben cumplir una serie de obligaciones y expectativas mínimas para garantizar la calidad de vida de sus asociados, en este sentido y en cumplimiento de estos deberes, pueden presentarse faltas o fallas que generan consecuentemente, daños antijurídicos.

En ese orden de ideas, es preciso establecer claramente en cada caso, si la conducta desplegada por el órgano estatal se enmarca dentro del deber de cumplimiento de las funciones y fines que le han sido impuestos, o si por el contrario, en virtud de su actuación tardía, errada y omisiva se genera en los administrados una inconformidad e insatisfacción que se ve reflejada en daños antijurídicos susceptibles de ser reparados, es decir, que la anomalía en el funcionamiento y/o las actividades desplegadas por la administración se materializa en la trasgresión de las obligaciones que le son propias.

Ahora, en relación con los eventos en los cuales el Estado compromete su responsabilidad sin necesidad de que medie el elemento subjetivo es decir la culpa

²³ Para profundizar en los criterios normativos de la imputación fáctica ver el libro "La causalidad - elemento de la atribución del deber de reparar un daño antijurídico", editorial Ibañez, año 2017, ISBN: 978-958-749-803-5.

o falla del servicio, ya sea presunta o probada, es posible determinar la responsabilidad bajo el análisis de los regímenes objetivos, como el daño especial o el riesgo excepcional. El primero tiene lugar, cuando el Estado en el ejercicio de sus funciones y obrando dentro de su competencia y ceñido a la ley, produce con su actuación perjuicios a los administrados, perjuicios que son especiales y anormales en el sentido que implican una carga o sacrificio adicional al que normalmente deben soportar por el hecho de vivir en sociedad, y cuando el equilibrio se rompe perdiéndose así el principio de igualdad por el obrar legítimo de la administración, es necesario restablecer el equilibrio a través de la indemnización de los perjuicios ocasionados.

Por su parte, el riesgo excepcional se configura cuando el Estado en desarrollo de una obra o actividad de servicio público, emplea recursos o medios que colocan a los ciudadanos o a sus bienes en una situación de riesgo²⁴, que se materializan en el daño que es objeto de reclamo, produciendo un perjuicio que debe indemnizarse.

No obstante lo anterior, independientemente del régimen o título jurídico de imputación aplicable, la entidad demandada puede exonerarse de responsabilidad, acreditando una causal eximente, como la culpa exclusiva de la víctima, fuerza mayor, o hecho de un tercero, causas extrañas que enervarían las pretensiones de la demanda.

4.2. De la responsabilidad del Estado por omisión y en especial de la causalidad en las omisiones.

La responsabilidad patrimonial del Estado no se limita a los daños producidos por el actuar material del Estado, sino que puede generarse también por la omisión de sus agentes – *de conformidad con el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia antes referido* –, de quienes se espera una acción por la existencia de un deber o una obligación de proteger un interés protegido por el derecho.

De manera general, la responsabilidad de los entes públicos con fundamento en una omisión ha suscitado un debate doctrinal y jurisprudencial en torno al requisito de causalidad, pues desde una perspectiva estrictamente naturalística no es posible derivar una causa de una inacción, al punto que algunos sostienen que en los casos de omisión la responsabilidad de los entes públicos prescinde del elemento causalidad.

No obstante lo anterior, pareciera existir un acuerdo mayoritario tanto en la dogmática, como en la jurisprudencia, en torno a que en los supuestos de responsabilidad por omisión, la causalidad entendida como un vínculo entre un hecho antecedente y un daño consecuente, supera los análisis meramente naturalísticos a partir del estudio de las leyes de cobertura o de la naturaleza –

²⁴ Clasificadas por la jurisprudencia como actividades relacionadas con la conducción de redes de energía eléctrica, manejo y transporte de explosivos, uso de armas de fuego y conducción de vehículos automotores.

pertenecientes al mundo del ser-, para dar paso a un análisis de índole normativo-valorativo a través del contenido de los deberes y obligaciones que el orden jurídico prevé respecto del ente público al que es atribuido el daño-pertenecientes al mundo del deber ser-.

En este orden de ideas, la imputación fáctica de una omisión que se endilga como causa del daño reclamado a un ente público, supone establecer la existencia de una norma jurídica que le imponía a la entidad pública el deber de actuar, pues de no existir esta norma jurídica, no es posible continuar con el juicio de atribución de responsabilidad derivado de una omisión. En palabras de la dogmática:

“Con fundamento en lo expuesto, puede decirse que el elemento esencial que permite la concepción de las omisiones como causas es el deber jurídico y, particularmente, el deber jurídico incumplido; en principio, puede decirse que una omisión se tendrá como causa de un efecto dañoso cuando el agente omisivo tenía la obligación de actuar y no lo hizo (...)”²⁵

Entonces, la causalidad en las omisiones exige acudir a valoraciones jurídico – normativas mediante las cuales se determinará en primer lugar, si el agente tenía el deber legal de realizar alguna acción, lo cual supone una aproximación normativa para establecer si de los hechos establecidos, existía un deber jurídico de acción por parte de la entidad pública demandada.

Sin embargo, no basta con la identificación del deber jurídico – normativo, puesto que además de ello se tendrá que valorar si la entidad pública a través de sus agentes tenía la posibilidad real de evitar el daño, o si por el contrario, pese al deber que en ellos recaía el haber actuado no hubiera evitado el daño.

Para este segundo nivel de análisis, la teoría ha desarrollado diversas clasificaciones de las omisiones, tales como las omisiones *cualitativas*, o *cuantitativas*, para hacer alusión a que en la primera clasificación el agente omitió un actuar, mientras que en la segunda sí actuó pero no en el nivel requerido para evitar el daño; también las omisiones se clasifican en *puras* y de *negligencia*, siendo las primeras aquellas en las cuales el agente no actúa ante riesgos que no han sido creados por él, mientras que en las segundas existe una inacción derivada de un actuar negligente, como, por ejemplo, el médico que al finalizar una intervención omite retirar una gasa o instrumento, que negligentemente ha dejado durante el procedimiento quirúrgico; y finalmente, quizás la más relevante para los debates judiciales, las omisiones se pueden clasificar en *omisiones con conocimiento* y *omisiones sin conocimiento*, siendo el primer grupo aquellas en las cuales el agente tiene el conocimiento del deber jurídico de actuar y conoce de un acaecer físico o factual que activa el deber jurídico, siendo en consecuencia exigible la conducta que el deber le impone; por su parte, las segundas son aquellas en las que agente

²⁵ Robledo Vallejo, Laura. “Por una comprensión integral del nexos causal.”, Revista de Responsabilidad Civil y del Estado No. 38, noviembre 2016, Medellín, Instituto Colombiano de Responsabilidad Civil y del Estado, pg. 59.

no tiene conocimiento de los elementos fenomenológicos que activan el deber de actuar.²⁶

De allí que la doctrina ha sintetizado los requisitos para que el juicio de responsabilidad salga adelante, señalando: “i) el agente omisivo tenía el deber jurídico de actuar en el caso específico; ii) dicho agente contaba con la capacidad real de evitar el resultado dañoso; y iii) existe una dependencia contrafáctica entre la omisión indebida del agente y el resultado dañoso sufrido por la víctima.”²⁷

En palabras del profesor Frank Yurlian Olivares Torres:

“En este orden de ideas, se comparte que en eventos de omisión no opera la causalidad por actos positivos, por cuanto no tenemos la dicotomía de causa-efecto, si no una especie de trípede: norma obligacional-contratación fáctica del incumplimiento – efecto”²⁸ (sic)

Estos planteamientos teóricos han sido acogidos y desarrollados por la jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado, la cual al definir la responsabilidad del Estado derivada de omisiones imputadas los entes públicos han indicado:

“Asimismo, en relación con la responsabilidad del Estado por omisión, se ha considerado que, para la prosperidad de la demanda, es necesario que se encuentren acreditados los siguientes requisitos: a) la existencia de una obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada de realizar la acción con la cual se habrían evitado los perjuicios, b) la omisión de poner en funcionamiento los recursos de que se dispone para el adecuado cumplimiento del deber legal, atendidas las circunstancias particulares del caso, c) un daño antijurídico y d) la relación causal entre la omisión y el daño.”²⁹

De otra parte, debe la Sala precisar que corresponde al actor demostrar en cada caso no solo la existencia del deber normativo que se estima como omitido, sino que la entidad tenía el conocimiento, o debía tenerlo, de los hechos o supuestos fácticos que justificaban la activación de la norma que imponía el deber de actuar, pues de lo contrario, no es posible que sus pretensiones salgan adelante, toda vez que de no ser así, la responsabilidad del Estado se trastocaría convirtiéndose en una institución de asegurabilidad universal que va en contra de su naturaleza, por lo que en este punto resulta relevante el material probatorio que permita establecer

²⁶ Para profundizar en la causalidad en las omisiones ver Bárcenas, Arturo. *La causalidad en el Derecho de Daños*. Tesis Doctoral. Universidad de Girona. 2012, ver <https://dugi-doc.udg.edu/bitstream/handle/10256/7633/trabz.pdf?sequence=5>

²⁷ Ver Robledo Laura, Pg. 61

²⁸ Olivares Torres, Frank Yurlian. *La causalidad - elemento de la atribución del deber de reparar un daño antijurídico*, Bogotá, grupo editorial Ibáñez, 2017, Pag. 94.

²⁹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 23 de marzo de 2017, Consejero ponente: Carlos Alberto Zambrano Barrera, radicación número: 76001-23-31-000-2008-00918-01(44173).

que la entidad tenía dentro del ámbito de su competencia la posibilidad de desplegar la acción omitida.

Finalmente, y respecto del último requisito, según el cual la omisión de la actuación debe ser la causante del daño, la Sala enfatiza en que en el análisis de este requisito no es posible acudir a criterios naturalísticos en principio y el estudio contrafáctico, muy común en los juicios de responsabilidad, debe realizarse pero de manera inversa, pues ya no se debe suponer el no actuar de la administración y su efecto en el devenir, sino que al contrario, se deberá realizar el análisis estableciendo lo que hubiera acaecido si la administración realiza la conducta omitida, de tal forma que si el resultado de este ejercicio es que el daño no se hubiera presentado, se configura la causalidad de la omisión atribuida, pero, por el contrario, si a pesar del actuar de la entidad el daño de todas maneras se hubiese presentado, no es posible indicar que el mismo fue *causado* por la omisión.

En este último aspecto, cobra relevancia las herramientas conceptuales que la denominada causalidad jurídica nos ofrece, bien sea acudiendo a la causalidad adecuada, o a la imputación objetiva, pues a partir de los elementos que integran estas figuras dogmáticas es posible definir si el daño es una consecuencia del no actuar de la administración; así, por ejemplo, si la omisión atribuida a una entidad pública se funda en una norma jurídica cuyo objetivo era impedir la materialización del daño que se causó, la herramienta del fin de protección de la norma, propia de la imputación objetiva, nos permitiría concluir que el daño sí es imputable al ente demandado.

Con estas precisiones teóricas, la Sala abordará el análisis de la responsabilidad del Estado por accidentes aéreos.

4.3. Marco jurídico de la responsabilidad del Estado - por accidentes aéreos.

Frente al régimen de imputación aplicable por los daños generados en accidentes aéreos, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha indicado que, por lo general al tratarse de una actividad peligrosa, el régimen de imputación correspondería al objetivo - por riesgo excepcional, sin embargo, debe estudiarse la calidad de la víctima y su influencia en el daño, puesto que en el caso de la tripulación el régimen de imputación puede variar al régimen subjetivo por falla del servicio, al exponer:

*“En este punto, debe la Sala advertir que, con independencia de la responsabilidad objetiva que el artículo 1880 del Código de Comercio pone en cabeza del transportista, la autoridad aeronáutica responde por la **falla del servicio**, a la luz del artículo 90 Constitucional, en la que incurra por las irregularidades en el ámbito del cumplimiento de los deberes a su cargo, sin perjuicio de la concurrencia de responsabilidad que pueda presentarse entre el*

transportador y la autoridad aeronáutica, cuando así se establezca en la investigación de las causas determinantes del accidente aéreo.

Lo anterior, teniendo en cuenta que, tal como fue analizado por la Subsección A de la Sección Tercera, en la sentencia del 15 de febrero de 2018³⁰, la conducción de aeronaves es considerada, por regla general, como una actividad peligrosa, y que, aunque en aquellos eventos en los que el daño es producido por el ejercicio de actividades peligrosas el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación se deriva de la realización directa de una actividad que entraña peligro, cuando el daño sufrido deviene como consecuencia de una actividad peligrosa que es ejercida directamente por la propia víctima, no resulta aplicable dicho régimen, sino el de falla probada del servicio, en la medida que, para que surja la responsabilidad de la entidad demandada, la parte actora tiene la obligación de demostrar que el accidente se produjo por la falta de revisión y/o mantenimiento –o de regulación en el presente caso- a cargo de la entidad demandada, o que quien ejecutó la actividad peligrosa fue sometido a un riesgo superior al que normalmente debe soportar”³¹

De acuerdo con lo expuesto, en los casos de accidentes aéreos el Consejo de Estado³² diferenció dos situaciones: i) si el afectado es quien ejerce directamente la actividad de peligrosidad y ii) si el afectado es un tercero; puesto que en el primer evento la víctima deberá demostrar la falla del servicio, sin embargo, en el segundo caso quedará relevado de esta; al indicar:

“No obstante, no puede pasar inadvertido para la Sala el hecho de que -en la sentencia- el Tribunal analizó la responsabilidad del Estado, en aplicación de un régimen objetivo, por riesgo excepcional; al respecto, debe advertirse que el hecho de que la víctima fuera parte de la tripulación como copiloto de la aeronave, al momento en el que se produjo el siniestro, lleva a recordar que esta Corporación ha señalado que, cuando el daño sufrido deviene como consecuencia de una actividad peligrosa ejercida directamente por la propia víctima, no resulta aplicable el régimen de responsabilidad objetiva, sino el de falla probada del servicio.

En otras palabras, se distingue entre quienes ejercen la actividad y los terceros ajenos a ésta. En el primer caso, cuando quien ejerce una actividad peligrosa sufre un daño, la decisión sobre el derecho a ser indemnizado debe adoptarse con fundamento en la tesis de la falla probada del servicio y no en la del régimen de responsabilidad objetiva por riesgo excepcional³³.

³⁰ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 15 de febrero de 2018, Radicación No.: 50001-23-31-000-2002-40261-01(39326).

³¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B, Consejera ponente: Marta Nubia Velásquez Rico (E), en sentencia del veinticuatro (24) de enero de dos mil diecinueve (2019), en sentencia de radicación número: 25000-23-26-000-2007-00361-01(43401).

³² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, Consejero ponente: Carlos Alberto Zambrano Barrera, en sentencia del veintiséis (26) de febrero de dos mil quince (2015), en el proceso de radicación número: 50001-23-31-000-2003-20283-01(34674).

³³ Sección Tercera, Sentencia de 29 de enero de 2009, expediente 16.689, sentencia de 23 de junio de 2010, expediente 17.632.

*Al respecto, es un hecho que quien hace parte de la tripulación como copiloto de una aeronave está, evidentemente, a cargo de la actividad peligrosa, pues las funciones que se desempeñan en ejercicio de esa calidad están estrictamente relacionadas con el manejo de la aeronave, al punto que “Quien pretenda actuar como piloto al mando (comandante) o **como copiloto** de una aeronave que pertenezca a algunas de las categorías señaladas a continuación [entre éstas helicópteros] **deberá ser titular de una licencia de piloto** expedida de conformidad con las disposiciones de este capítulo”³⁴.”*

Así las cosas y descendiendo al caso en concreto, la acción administrativa imputada en el *sub judice* se concretó en la muerte de *Jaime Alberto Sabogal Urrea*, quien era un pasajero el día de los hechos - 9 de julio del 2000- , en la operación aérea del avión Curtiss C-46A de matrícula HK-851-P, que tenía como objetivo el desplazamiento entre la ciudad de Villavicencio (meta) y Mitú (Vaupés).

Es de aclarar que cada caso debe estudiarse de forma diferente, teniendo en cuenta las particularidades. En ese sentido, si se estuviera demandando a la aerolínea el presente caso debería enmarcarse dentro del *régimen de responsabilidad objetiva*, por *riesgo excepcional*, en los términos ya indicados. Sin embargo, es de resaltar que se solicita es el pago de perjuicios por la omisión de la Aeronáutica Civil, lo que modifica el fundamento fáctico y jurídico de estudio.

Bajo las anteriores consideraciones, el caso de *Jaime Alberto Sabogal Urrea* quien hacía parte de los pasajeros de la aeronave debe enmarcarse en el *régimen de responsabilidad subjetiva*, por *falla en el servicio*, debido a la presunta omisión en los protocolos dispuestos para la operación aérea por parte de la Aeronáutica Civil.

5. Prueba trasladada.

Al expediente, por solicitud de la parte actora³⁵, se aportó copia de las piezas que comprenden la investigación penal adelantada por la Fiscalía Octava Seccional de Villavicencio³⁶, así como, los expedientes 2002-206, 2001-185³⁷, 2002-261³⁸ y 2001-241³⁹, mediante los cuales se analizaron y estudiaron las pruebas obrantes sobre el accidente en el que murió *Jaime Alberto Sabogal Urrea*, contenidos en los cuadernos de anexos; pruebas decretadas en auto del 6 de junio del 2007⁴⁰ contra el cual no existió pronunciamiento alguno.

En cuanto a la prueba trasladada como medio probatorio, el artículo 185 del Código de Procedimiento Civil, aplicable por remisión del artículo 167 del C.C.A,

³⁴ Según “REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA”, publicados en la página web de la Aeronáutica Civil, Unidad Administrativa Especial (<http://www.aerocivil.gov.co/>)

³⁵ Folio 18-20 del cuaderno 1.

³⁶ Folios 84-144 del cuaderno anexo proceso 2002-261.

³⁷ Folio 1293 del cuaderno 6.

³⁸ Folio 1308 del cuaderno 7.

³⁹ Anexos 1-19

⁴⁰ Folios 540-545 del cuaderno 3.

señala que: "Las pruebas practicadas válidamente en un proceso podrán trasladarse a otro en copia auténtica, y serán apreciables sin más formalidades, siempre que en el proceso primitivo se hubieren practicado a petición de la parte contra quien se aduce o con anuencia de ella".

El Consejo de Estado se ha referido sobre la prueba trasladada⁴¹, indicando que procede cuando fue solicitada por la parte contra quien se aduce o con anuencia de ella, respetando su derecho de defensa y cumpliendo con el principio de contradicción. El precedente de dicha Corporación ha sostenido, que en los eventos en los cuales el traslado de las pruebas recaudadas dentro de otro proceso es solicitado por ambas partes, esas pruebas pueden ser tenidas en cuenta en el proceso contencioso administrativo, aun cuando hayan sido practicadas sin citación o intervención de alguna de ellas en el proceso original y no hayan sido ratificadas en el contencioso administrativo, considerando que en tales casos resulta contrario a la lealtad procesal que una de las partes solicite que la prueba haga parte del acervo probatorio pero que, en el evento de resultar desfavorable a sus intereses, invoque las formalidades legales para su inadmisión.

Sobre el particular, el Consejo de Estado ha indicado:

*"Dado que, en su mayoría, las pruebas obrantes en el expediente hacen parte del proceso disciplinario adelantado por parte de la Policía Nacional - Departamento de Policía Cesar en contra del patrullero Clive Malhcon Bonnett Roca por causar herida con arma de fuego en el cuello del patrullero Kenny Alberto Narváez Jiménez, proceso que fue allegado en copia por dicha entidad, es pertinente referirse a la posibilidad de valorarlo en este proceso. (...) las pruebas trasladadas son apreciables, sin mayores formalidades, siempre que en el proceso primitivo se hubieren practicado a petición de la parte contra quien se aducen o con audiencia de ella. Pues bien, en el presente asunto la parte demandante solicitó oportunamente oficiar al comandante de la Policía Nacional (Departamento del Cesar) para que remitiese a este juicio copia del aludido proceso, prueba que se decretó en primera instancia y que dio lugar a que la Secretaría del Tribunal a quo librara el correspondiente oficio, en virtud de lo cual la mencionada institución allegó a las presentes actuaciones copia de la investigación solicitada. En ese orden de ideas, las pruebas que obran dentro de la investigación disciplinaria aludida serán objeto de valoración probatoria en este proceso, dado que la propia entidad demandada, al contestar la demanda, coadyuvó todas las pruebas solicitadas por su contraparte. "*⁴²

Igualmente, la jurisprudencia ha sostenido que las pruebas⁴³ practicadas en un proceso diferente de aquél en el que se pretende su valoración, especialmente los

⁴¹ Sección Tercera, sentencia del 31 de agosto de 2011, C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa, Rad. 2001-23-31-000-1997-08938-01(19195).

⁴² Sección Tercera, sentencia del 10 de agosto de 2016, C.P. Hernán Andrade Rincón, Rad. 20001-23-31-000-2004-01491-01(33827).

⁴³ Cuestión que en modo alguno comprende las indagatorias o versiones libres y espontáneas de los investigados, en atención a que si bien se trata de declaraciones rendidas por terceros, no cumplen con los

testimonios, sólo pueden ser tenidos en cuenta por el juzgador cuando son trasladados, en copia auténtica, y siempre que hayan sido practicados con anuencia de la parte contra la cual se aducen, o cuando, sin cumplir este último requisito, son ratificados en el nuevo proceso, siguiendo el procedimiento previsto en el artículo 229 del C.P.C.

Sin embargo, el Consejo de Estado unificó la jurisprudencia⁴⁴ en este sentido, señalando que, cuando el proceso se dirige contra una entidad que ejerce la representación de la Nación como persona jurídica demandada, y contra ella se hacen valer pruebas testimoniales que han sido practicadas por otra entidad que igualmente es parte de la Nación, no puede alegar que no puedan ser valoradas las declaraciones trasladadas, pues es claro que por tratarse de medios de convicción que han sido recopilados por ella misma, puede decirse que fueron practicados con su audiencia, lo que cumple con las condiciones establecidas en los artículos 185 y 229 del Código de Procedimiento Civil, en la que expuso:

“En este caso, se entiende que la Nación es la persona jurídica en cuya cabeza radican las garantías que se pretenden preservar con las previsiones del artículo 229 del Código de Procedimiento Civil y, por lo tanto, también es plausible afirmar que tales prerrogativas no se transgreden cuando se aprecia el testimonio trasladado en las condiciones aludidas. (...) en el presente caso se dará plena apreciación a los testimonios que fueron recaudados por la Procuraduría General de la Nación, los cuales pretenden hacerse valer en contra de la Nación-Ministerio de Defensa-Ejército Nacional (...) cuando la demandada es la Nación, y es una entidad del orden nacional quien recaudó los testimonios con plena observancia del debido proceso, entonces puede afirmarse que la persona contra la que pretenden hacerse valer dichas pruebas, por ser la misma, tuvo audiencia y contradicción sobre ellas. En este caso, se entiende que la Nación es la persona jurídica en cuya cabeza radican las garantías que se pretenden preservar con las previsiones del artículo 229 del Código de Procedimiento Civil y, por lo tanto, también es plausible afirmar que tales prerrogativas no se transgreden cuando se aprecia el testimonio trasladado en las condiciones aludidas.”

Concretamente, se tiene que la parte accionante solicitó copia de piezas que se encontraban en la investigación penal y dentro de los expedientes que se han tramitado en la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo respecto del accidente ocurrido el 9 de julio del 2000, en la operación aérea del avión Curtiss C-46A de matrícula HK-851-P, así como que, durante la etapa probatoria se les enteró del contenido del expediente completo, por cuanto el mismo estuvo a su disposición para hacer uso del derecho de contradicción u oposición a la prueba aportada, procediendo el *a quo* a cerrar el debate probatorio, sin encontrar alguna

requisitos del testimonio, porque no se rindieron bajo la gravedad de juramento. Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia de julio 5 de 2005. Exp. N° 13969. C.P. Alíer Hernández.

⁴⁴ Sección Tercera, sentencia de unificación del 11 de septiembre de 2013, C.P. Danilo Rojas Betancourth, Rad. 41001-23-31-000-1994-07654-01(20601).

manifestación al respecto, de manera que durante el trámite procesal se garantizó el derecho de defensa.

En consecuencia, procede la Sala a analizar los supuestos fácticos con relación a las pruebas que considera pertinentes y que fueron allegadas oportunamente, con el fin de que, una vez valorado el material probatorio existente en el plenario, se adopte una decisión de fondo.

6. Caso concreto.

6.1. Análisis probatorio

Conforme al anterior planteamiento fáctico, se procederá a realizar el análisis de los elementos de la responsabilidad; en cuanto al daño, el Consejo de Estado lo definió como: “(...) *la afectación, menoscabo, lesión o perturbación a la esfera personal [carga anormal para el ejercicio de un derecho o de alguna de las libertades cuando se trata de persona natural], a la esfera de actividad de una persona jurídica [carga anormal para el ejercicio de ciertas libertades], o a la esfera patrimonial [bienes e intereses] (...)*”⁴⁵, por lo que, se entiende por daño a cualquier afectación de un derecho, libertad, bien o interés de un sujeto determinado.

En ese orden de ideas, tanto la jurisprudencia como la doctrina se han referido al concepto de daño, entendiéndose por éste no solo el reconocimiento de un derecho consolidado, sino que también lo comprende tanto las expectativas que pueda tener frente a un derecho o un interés comprobado en cabeza de los accionantes, sin embargo, como se expuso en el acápite de marco jurídico, este debe ser antijurídico, frente al cual el Consejo de Estado señaló: “*la antijuridicidad en que él no debe ser soportado por el administrado, ya sea porque es contrario a la Carta Política o a una norma legal, o, porque es “irrazonable, sin depender “de la licitud o ilicitud de la conducta desplegada por la Administración.”*”⁴⁶

En el *sub-lite*, el daño se predica de la muerte de *Jaime Alberto Sabogal Urrea*, de conformidad con el Registro Civil de Defunción de serial No. 1310810⁴⁷, en el que se informa que el causante se identificaba con la cédula de ciudadanía No. 478.607 de Restrepo, encontrándose como lugar de defunción el municipio de Villavicencio – Meta, fecha de defunción el 9 de julio del 2000 a las 8:30 am y como causa del deceso “*muerte violenta*”.

⁴⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Consejero ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa, en sentencia del veinte (20) febrero de dos mil diecisiete (2017), para el proceso de radicación número: 63001-23-31-000-2000-00021-01(33858)

⁴⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Consejero ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa, en sentencia del cinco (05) de julio de dos mil dieciocho (2018), para el proceso de radicación 54001-23-31-000-2002-01809-01(42523)B.

⁴⁷ Folio 29 del cuaderno 1.

Así mismo, se observa el Protocolo de Necropsia No. 361-00 efectuado por el Instituto de Medicina Legal, Regional Oriente - Dirección Seccional Meta⁴⁸, en el que se informa lo siguiente:

“ Descripción del cadáver: Cadáver adulto incinerado con aproximadamente un 85%.

(...)

Conclusión: Adulto maduro quien falleció por politraumatismo y quemaduras graves en accidente aéreo (...)”

En definitiva, el elemento de la responsabilidad patrimonial “Daño”, consiste en la muerte del señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea*, quien perdiera la vida el 9 de julio del 2000, en la operación aérea del avión Curtiss C-46A de matrícula HK-851-P, que tenía como objetivo el desplazamiento entre la ciudad de Villavicencio (Meta) y Mitú (Vaupés), por politraumatismos y quemaduras graves en accidente aéreo.

Ahora bien, frente a la imputación jurídica de responsabilidad se infiere de la demanda, así como de los demás actos procesales, la existencia de dos hipótesis, la primera (parte demandante), consiste en que la *Aeronáutica Civil* es administrativamente responsable, teniendo en cuenta que de las pruebas allegadas al plenario, como son los testimonios y los informes aportados, se observa que: i) no existieron los controles necesarios para evitar que la aeronave despegara con sobrepeso, ii) sin las autorizaciones correspondientes para transportar mercancías y iii) presentando fallas mecánicas.

La segunda hipótesis (parte demandada) indica que no se configura la existencia de responsabilidad patrimonial de la *Aeronáutica Civil*, con ocasión de la muerte de *Jaime Alberto Sabogal Urrea*, debido a que la parte accionante no logró demostrar las presuntas fallas alegadas por los demandantes, así como, en el eventual caso de existir las inconsistencias señaladas, se presentan los eximentes de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima y hecho de un tercero.

Al respecto, se advierte el formulario de inspección anual de aeronaves FIAA, del control técnico del 15 de diciembre de 1999⁴⁹ y el certificado de aeronavegabilidad No. 001929⁵⁰ de los que se observa que la aeronave se encontraba autorizada para transportar una capacidad máxima de trece (13) puestos incluida la tripulación, para la categoría transporte, peso máximo de 21.772 KG.

Sobre el tema, se observa que el asignado para la revisión y control de las condiciones del despegue de la aeronave en la fecha de los hechos fue el señor *Álvaro Cárdenas González*⁵¹, que en declaración rendida el 11 de julio del 2000, manifestó:

⁴⁸ Folio 105 del cuaderno anexo 2002-261..

⁴⁹ Folio 52 del cuaderno anexo 2002-261.

⁵⁰ Folio 45 ibídem.

⁵¹ Folios 98-101 ibídem.

“(...) Díganos si usted estaba de turno en el aeropuerto vanguardia (...) sí, asignado a registrar la aeronave CURTIS HK-851-P (...) yo me fui con él hasta la plataforma frente al hangar de la empresa AIR COLOMBIA, donde se encontraba estacionado, a la cual ingresé y registré desde la cabina de mando hasta el baño o cola, sin encontrar novedad alguna en cuanto a carga, no tenía carga ni pasajeros, ni los pilotos, después le di la orden a los cuadrilleros para que arrimaran las zorras donde estaba la carga, (...), después de registro general la carga, autorice que ingresaran los pasajeros, con la lista en mano, la cual me había facilitado la señora despachadora, TERESA MARTÍNEZ y EDGAR GUEVARA, o sea la planilla de registro de pasajeros, fui llamando uno a uno de los pasajeros, los cuales dieron un total de 10, esperamos aproximadamente 15 minutos porque faltaban cuatro patrulleros de la Policía Nacional y 3 pasajeros civiles, culminados los 15 minutos llegaron dos patrulleros y dos pasajeros civiles, a los cuales autorice que ingresaran a la aeronave, (...) me dirigí al interior y empecé a contar uno a uno de los pasajeros, dieron un total de 14, después me dirigí a la cabina de mando y encontré a la señora LILIANA DE RODRÍGUEZ, la cual registré en la parte inferior de la planilla, la cual era esposa del copiloto, después fui a la parte de atrás de la cola del avión, le pedí los nombre a los señores cuadrillero y mecánico y un menor, y que el cuadrillero dijo que era hijo de él y lo anoté en la parte superior derecha de la planilla, JHON no le puse el apellido, entonces aclaro que eran 14 pasajeros con la señora LILIANA DE RODRÍGUEZ, los dos pilotos, el cuadrillero, el mecánico y el hijo del cuadrillero para un total de diecinueve personas (...)”

En ese orden de ideas, se puede señalar que el funcionario asignado para el registro de la aeronave no cotejó la documentación pertinente a las autorizaciones de operatividad del avión, puesto que permitió que despegara con diecinueve (19) pasajeros cuando únicamente podían abordar trece (13) incluyendo la tripulación.

Así las cosas, el informe final de accidente⁵² expedido por la Aeronáutica Civil, frente a los hechos acaecidos el 09 de julio del 2000 concluyó:

“CONCLUSIONES

(...)

➤ *El peso máximo de despegue del avión se encontraba dentro de los límites operacionales*

(...)

➤ *El avión con matrícula P, transportaba diecinueve personas*

➤ *La aeronave tenía sobrecupo de seis personas*

(...)”

Conforme lo indicado, a pesar que la parte accionante manifiesta que existió falla del servicio por parte de la Aeronáutica Civil, al no haber agotado los controles

⁵² Folios 945-961 del cuaderno 5.

necesarios para evitar el despegue del avión con sobrepeso, se debe hacer claridad en la diferencia entre el peso y el cupo, toda vez que el primero hace referencia a la cantidad máxima de kilogramos que puede pesar el avión, entre pasajeros, tripulación y carga; por su parte el cupo es el número determinado de personas que puede transportar una aeronave.

En ese sentido, se debe precisar que el avión HK 851 P CURTIS C-46 A, despegó con sobre cupo, puesto que las pruebas señalan que fue abordado por 6 personas más de las permitidas, sin embargo, el informe de accidente indica que el peso máximo de despegue del avión se encontraba dentro de los límites operaciones lo que permite determinar con certeza que no había sobrepasado los 21.772 KG señalados.

Por otro lado, *Diego Euclides Heredia Pastor*⁵³ manifestó que el avión HK-851P accidentado el 9 de julio del 2000, fue cargado con diferentes tipos de víveres, exponiendo lo siguiente:

“(...) dentro del avión se podía observar carga de mercado de consumo, cuatro timbos azules de 220 galones de gasolina (...) CONTESTÓ: el avión llevaba carga con mercado de consumo, gasolina y aproximadamente veinte personas dentro de las cuales algunos eran policías vestidos de civil, con los cuales había conversado minutos antes en el espacio del taller que nos habían dejado para esperar (...)”

De conformidad con lo anterior, es reprochable que la aeronave HK-851P además de transportar pasajeros, también estuviera acarreado mercancía dentro de la que se encontraba una sustancia inflamable como era el combustible que identifica el pasajero; hecho que es corroborado por *Héctor William González Monzón*⁵⁴ quien es mecánico de aviones y el día del accidente iba para Mitú como técnico de la empresa ARAL, al manifestar lo siguiente:

“(...) el sábado me acerqué al capitán Medina, le pregunté que si iban a viajar a Mitú y me dijo que sí. Me dijo León, usted va a llevar algo? Y le dije que sí, que iba a llevar combustible dos tambores, un banco, un extinguidor de 30 libras, mi herramienta y la caja de ropa; me dijo: listo entonces madrugue León (...) se subió un policía que es el que está pendiente de los aviones, o sea, revisando la carga, y me dijo: de quien es la gasolina? Y le dije: mía. Y me dijo: el permiso entonces yo le mostré, el permiso era de dos canecas, y me dijo que llevaba cuatro, y que el permiso era solo de dos canecas, y me dijo: se me baja. Entonces, yo procedí a bajarme del avión con el policía detrás, el avión ya estaba en carreteo, entonces me dijo que le hiciera el favor y lo acompañara (...) Preguntado: cuando estuvo dentro del avión Curtis HK 851 P, se dio cuenta que llevaba a bordo con destino a Mitú?. Contestó: iban en cabina los cuatro pasajeros, fuera de la tripulación, por el costado izquierdo del avión más o

⁵³ Folios 766-775 del cuaderno 4.

⁵⁴ Folios 755-765 ibídem.

menos iban diez personas, en una banca asegurados; y al pie de donde termina el amarre de la carga iba un patrullero encima de un bulto de papa durmiendo, porque ahí iba mercado de plaza, bastante, y el combustible cuatro canecas de sesenta galones cada una, que las dos eran de Luis Arias HK 641 para la empresa Cóndor, y dos de Arall, y en bodega iban las maletas de los pasajeros (...) Preguntado: en respuesta anterior, usted informó al Despacho que está prohibido transportar combustible y pasajeros en un avión, usted con la experiencia que tiene, no le hizo alguna sugerencia al piloto en tal sentido? Contestó: al piloto sí, le dije capitán vamos mal con el pesos cierto?, y me contestó tranquilo León que vamos livianos, no supe el kilaje que llevaba, ante el despachador no aportaba ninguna licencia de despacho, que es entregada por la Aerocivil, y se perdió en el momento (...) Preguntado: sabe usted que la aeronave HK851P era una aeronave de turismo o privada, a la cual le estaba prohibido transportar carga y pasajeros bajo una remuneración? Contestó: la letra "P" significa carga propia, o sea, la de ellos; eso es lo único que se, y ese permiso para que el avión pueda volar con pasajeros y todo, que haya sido permitido por la Aerocivil"

En efecto, el declarante confirma que la aeronave fue cargada con otro tipo de elementos, como: *"un bulto de papa durmiendo, porque ahí iba mercado de plaza, bastante, y el combustible cuatro canecas de sesenta galones cada una"*, pasando por alto que no podía transportar mercancía y pasajeros al mismo tiempo, pese a las advertencias del testigo; no obstante, el señor *Álvaro Cárdenas González*⁵⁵, encargado del cargue del avión expuso:

"(...) y empecé a registrar uno a uno los elementos que conformaban la carga, entre ellos víveres, equipaje de pasajeros, sin encontrar novedad alguna en cuanto a insumos, armamento, material bélico, explosivos, abarrotes sin el debido permiso o factura de compra y torna guía (...) Minutos después del registro de pasajeros y tripulación, el señor capitán de la aeronave Rolando Medina me pidió el favor que le registrara el combustible que iba a llevar para el retanqueo de la aeronave en la ruta Mitú – Villavicencio, la cual se encontraba en otra zorra de carga, ordené que arrimaran la zorra a la aeronave y abrí las canecas del combustible, como azules en plástico y verifiqué que efectivamente era el combustible para avión, ordené ingresar el combustible y los cuadrilleros amarraron la carga y pusieron un plástico alrededor de las canecas de combustible (...)"

Es decir que los auxiliares de mantenimiento y carga tenían pleno conocimiento de los elementos que ingresaban al avión, no obstante, se podría inferir un desconocimiento de las autorizaciones de los elementos o sujetos a transportar, puesto que el inspector es quien debería indicar el procedimiento de revisión de las autorizaciones para la carga de mercancía y pasajeros.

⁵⁵ Folio 98-101 del cuaderno anexo 2002-261.

Adicionalmente, frente a las canecas de combustible que fueron ingresadas al avión, los testigos observaron que fueron únicamente embaladas en un plástico para que se evitara que se derramara. Al respecto, la parte décima de los reglamentos de la Aerocivil, señaló:

“Clases de mercancías peligrosas

Las mercancías peligrosas se definen como aquellas que satisfacen los criterios de una o más de las nueve (9) clases de riesgo de las Naciones Unidas.

Las nueve clases se refieren al tipo de riesgo, mientras que los grupos de embalaje se refieren al grado de peligro dentro de la clase.

(...)

CLASE 3: LÍQUIDOS INFLAMABLES

Los líquidos inflamables son líquidos o mezcla de líquidos, o líquidos que contienen sólidos en solución o en suspensión, que expiden vapores inflamables a temperaturas que no exceden a 60.5°C en crisol cerrado, o de 65.6°C en crisol abierto, normalmente llamado punto de inflamación.

(...)

Embalajes

10.4.2.1. Los embalajes utilizados para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea serán de buena calidad y estarán contruidos y cerrados de modo seguro, para evitar pérdidas que podrían originarse en las condiciones normales de transporte, debido a cambios de temperatura, así como a la humedad, presión, o vibración.

10.4.2.2. Los embalajes serán apropiados al contenido. Los que están en contacto directo con mercancías peligrosas serán resistentes a toda reacción química o de otro tipo provocada por dichas mercancías.

(...)

Etiquetas

A menos que en las Instrucciones Técnicas se indique de otro modo, todo bulto de mercancías peligrosas llevará las etiquetas apropiadas de conformidad con los siguientes requisitos:

a. Todas las etiquetas han de fijarse o imprimirse con seguridad sobre embalajes de forma que sean fácilmente visibles y legibles.

b. Las etiquetas no deben doblarse, ni fijarse de tal forma que ocupen dos lados del bulto. c. Cuando el bulto sea de forma irregular y no pueda imprimirse o pegarse en alguna de las superficies, es aceptable colocarla por medio de un talón o dispositivo rígido.

(...)

Marcas

10.5.3.1. A menos que en las Instrucciones Técnicas se indique de otro modo, todo bulto de mercancías peligrosas irá marcado con la denominación del artículo expedido que contenga y con el número de la ONU, si lo tiene asignado, así como toda otra marca que puedan especificar aquellas Instrucciones.”⁵⁶

⁵⁶ <http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC%202007/PARTE%20DECIMA.pdf>

Los testigos ni el encargado del registro de la aeronave hacen referencia a las medidas de seguridad con las que se ingresaron las canecas de combustible a la aeronave, por el contrario, tan solo informan que fue revisado su contenido y únicamente fueron embaladas con un plástico para evitar que se derramaran, omitiendo un material que aislara el contenido, así como las respectivas marcas y sellos, como lo ordena la Aeronáutica Civil.

No obstante, el inspector aceptó que la aeronave fuera cargada con mercancía y dentro de esa se llevara canecas con combustible sin mayor previsión a la de follarlas en plástico; lo que permite deducir que omitió poner en conocimiento las irregularidades anteriormente descritas accediendo al despegue del avión. Lo anterior, sin llevar a cabo las siguientes funciones⁵⁷:

“Descripción de funciones

Revisar que el número de pasajeros embarcados en aeronaves sea igual al total de los pasajeros del peso y balance.

Controlar el tránsito y el embarque de pasajeros en aeronaves.

Prevenir e informar las irregularidades que se presenten dentro del área de rampa.

Controlar el cumplimiento de normas que rigen dentro del aeropuerto con relación a seguridad y orden en la rampa, en coordinación con el Control Técnico.

Las demás funciones que le asigne el jefe inmediato y correspondan a la naturaleza del cargo.”

Así que, el funcionario del aeropuerto Vanguardia omitió tanto cotejar el número de pasajeros con los autorizados y accedió al embarque de mercancía, sin informar de las irregularidades a la torre de control o autoridad competente, por lo que en el informe final de accidente⁵⁸ expedido por la Aeronáutica Civil, frente a los hechos acaecidos el 09 de julio del 2000 precisó:

“La aeronave marca Curtis modelo C-46 con matrícula HK-851-P despegó del aeropuerto Vanguardia de la ciudad de Villavicencio el día 09 de julio de 2000 a las 08:23 H.L., hacia la ciudad de Mitú, en un vuelo no regular de carga y pasajeros (...)”

Por lo expuesto, se evidencia que fue irregular el actuar del inspector al permitir que el avión despegara sin las autorizaciones para el transporte de mercancía y

⁵⁷ Folio 63 del cuaderno 1.

⁵⁸ Folios 945-961 del cuaderno 5.

pasajeros al mismo tiempo, sin olvidar que contaba con sobrecupo puesto que habían abordado diecinueve personas cuando tan solo tenía capacidad para trece.

Es de agregar que, la parte accionante advierte que el piloto tampoco contaba con los papeles en regla, puesto que no tenía el certificado médico vigente, por lo que dicha anomalía le otorga un ingrediente más a la falla del servicio alegada.

En cuanto a la falla del servicio por la falta de supervisión de la Aeronáutica respecto del certificado médico del piloto, el informe final de accidente⁵⁹ expedido por la Aeronáutica Civil, frente a los hechos acaecidos el 09 de julio del 2000 concluyó:

“CONCLUSIONES

- *El piloto estaba calificado en el equipo.*
 - *No tenía su certificado médico vigente.*
- (...)”

En resumen, quedan probadas las siguientes irregularidades: i) el avión tenía sobrecupo, ii) transportaba mercancías sin tener los permisos o autorizaciones pertinentes y iii) el piloto no tenía el certificado médico vigente; por lo que la parte accionante alega la falta de supervisión por parte de la Aeronáutica Civil al permitir que la aeronave despegara, pese a identificarse las anomalías descritas.

Sin embargo, de conformidad con el marco teórico ya desarrollado, nos encontramos frente a tres omisiones establecidas en el trámite del proceso, de las cuales tendrá que estudiarse la incidencia frente a la producción del daño alegado. Para ello, podemos indicar frente al sobrecupo del avión que a pesar de existir una vulneración a una regulación específica y la falta de control por parte del supervisor, no es una causa directa del daño, teniendo en cuenta que el sobrecupo - *mayor número de pasajeros* - no tiene relación con el daño del motor, puesto que el informe de accidente deja constancia que el peso estaba dentro de los límites autorizados.

De allí, que la aeronave tuviera sobrecupo no necesariamente generaría un sobrepeso del avión, esto para concluir que si la aeronave hubiera despegado con sobrepeso, posiblemente produciría un sobre esfuerzo a la estructura del avión que hubiera eventualmente llevado a la pérdida o falla de los motores, lo que no pasa necesariamente con el sobrecupo, toda vez que más allá de una vulneración a los permisos, no se advierte que este tuviera una incidencia directa a la pérdida de los motores y posterior caída del avión. Y es que precisamente la norma que impone el deber de controlar el sobrepeso, busca prevenir que esta situación, puede afectar en el correcto funcionamiento del equipo, lo cual no se acreditó en el presente proceso.

⁵⁹ ibídem.

Por otro lado, se encuentra probado que el vuelo fue irregular por haber sido cargada la aeronave con mercancía y pasajeros, dentro de las que se encontraban sustancias inflamables como el caso del combustible. No obstante, no se observa que la carga haya producido en la aeronave una afectación estructural que incidiera en la operatividad de esta, por el contrario, pese a ser cargada con mercancía, las pruebas demuestran que no esforzó de manera inadecuada el avión.

Ahora bien, en principio, podría exponerse que la carga del combustible sí incidió en la materialización del daño, toda vez que en la necropsia se indicó una incineración del cuerpo en un alto porcentaje. Sin embargo, no obra en el expediente medio de prueba que indique esta circunstancia, pues de manera regular, los accidentes aéreos van acompañados del incendio de la aeronave debido al combustible que requiere para el normal funcionamiento, sin que en este proceso se hubiere demostrado un *incremento del riesgo* como consecuencia del combustible irregularmente cargado.

Así mismo, está comprobado que el piloto no tenía el certificado médico vigente, sin embargo, del material probatorio no se logra demostrar que por un mal estado de salud del piloto se hubiera generado el accidente aquí estudiado; caso contrario sería, si eventualmente la parte accionante hubiera probado que el piloto al momento del despegue o en el aire hubiera presentado algún tipo de afectación física o psicológica que produjera la pérdida del control de la aeronave, circunstancias que se escapan de las fallas mecánicas por el daño en los motores del avión.

En otras palabras, al hacer el análisis contrafáctico de las omisiones - *ya explicado anteriormente* -, la Sala llega a la conclusión que si el piloto hubiera contado con el certificado médico vigente, el daño igual hubiera acaecido, pues el fin de protección de la norma para este supuesto es garantizar que el piloto se encuentre en óptimas condiciones de salud, de tal forma que su control del avión no se vea alterado por esta razón; circunstancia que en el presente proceso no se demostró, pues conforme al informe del accidente, la caída se presentó por la falla en el motor derecho y no por un tema relacionado con el estado de salud del piloto.

En resumen, a pesar de haberse detectado tres irregularidades fundamentadas en la falta de supervisión y vigilancia de la Aeronáutica Civil, se observa que ninguna de dichas causas son objetivamente imputables al daño reclamado, puesto que no guardan relación con la falla mecánica que originó la pérdida de uno de los motores y posterior accidente, escapándose dichas circunstancias de los presupuestos de la responsabilidad patrimonial del Estado por omisión, tal y como fueron explicados en la parte general de esta providencia.

Por otro lado, frente a la presunta falla mecánica alegada por la parte actora, se observa la declaración del señor *Álvaro Cárdenas González*⁶⁰, quien era el asignado para la revisión y control de las condiciones del despegue del avión en la fecha de los hechos, quien manifestó:

“(...) Díganos si usted estaba de turno en el aeropuerto vanguardia (...) sí, asignado a registrar la aeronave CURTIS HK-851-P (...) el señor piloto calentó los motores unos diez (10) minutos, durante ese tiempo noté que el avión estaba botando humo de color gris más oscuro por el motor derecho que estaba hacia el lado de las instalaciones del aeropuerto. Pensé que eso era normal en esas clases de aeronaves por su tiempo de uso, después la aeronave carreteó por la plataforma hasta el punto de pista, paró y esperó, unos dos minutos aproximadamente y luego siguió la pista y paró calentó motores y salió como a los dos minutos aproximadamente y como en la zona que denominan muerta de la pista, que no se puede frenar ni desacelerar, el motor derecho aumentó el humo en mayor cantidad y color negro, y luego despegó el avión, al estar como minuto y medio en el aire explotó el motor derecho, sonó duro y vi un fogonazo de candela y se fue bajando en altura poco a poco, y viró hacia la derecha y se perdió entre los árboles y no vi más (...)”

En suma de lo anterior, no es razonable que siendo el asignado para el registro de la aeronave y viera durante diez (10) minutos – *tiempo que duró el piloto calentando la aeronave* -, que el motor del ala derecha estaba expidiendo humo gris, no informara sobre los problemas técnicos que venía presentado el avión para que se hicieran los controles respectivos, el mantenimiento necesario o en últimas se cancelara el vuelo, primando el bienestar de todos los ocupantes de la aeronave; no obstante, decidió omitir todas las irregularidades – *sobrecupo, transporte de mercancía, el piloto con certificado médico sin vigencia y la aeronave con problemas mecánicos* -, permitiendo el despegue del avión.

Igualmente, en declaración juramentada informa el testigo *Wilman Enrique Castellanos Pachón*⁶¹ sobre el proceso de decolaje y vuelo, que:

“(...) nos dio gran extrañeza de que el motor derecho, estaba saliendo bastante humo, al principio humo blanco que en el motor izquierdo no aparecía, cuando sucedió esto estaba el cuadrillero de aerovanguardia y el comentario, huy parece que estuviera pasando aceite el motor, cuando el curtis viene lo estábamos viendo de frente y nos pasó y luego lo vimos por detrás, se veía el mismo humo por el motor derecho, como al frente del hangar de Aerosol fue la primer vez que note que el motor derecho del avión botaba humo, le vi lo mismo el mismo humo, no vi fogonazos ni nada, el avión tomó pista y comenzó a tomar impulso para despegar, nos pasó, todo este tiempo estuvimos pendientes del avión y comentando, más o menos como al frente del hangar de donde salió el avión inicialmente, vi que en el mismo motor derecho echó un

⁶⁰ Folios 98-101 del cuaderno anexo 2002-261.

⁶¹ Folios 96-97 ibídem.

fogonazo de humo negro, no se notó explosión y en ese momento observé que la hélice de ese motor como que perdió fuerza, la pista no le alcanzó saliéndose un poco hacia la tierra, el avión despegó con muy baja altura, y en el momento de despegar así si se vio un fogonazo en el motor derecho vi candela llama amarilla y humo negro bastante espeso.”

Según la versión de *Wilman Enrique Castellanos Pachón* el avión HK-851P estaba generando una estela de humo que luego fue intensificándose durante el carreteo y posterior decolaje. De lo anterior, se puede afirmar lo siguiente: i) la aeronave estaba presentando fallas mecánicas al momento del calentamiento de los motores, ii) que el día del accidente emanó estelas de humo que fueron intensificándose al momento del decolaje y iii) se infiere que la torre de control tuvo el tiempo suficiente para abortar el decolaje de la aeronave; por ende, se cuestiona la falta de atención de la torre de control para tomar la determinación de interrumpir la operación.

En el mismo sentido, el señor *Julio Eduardo Casas Cobus*⁶² señaló que la aeronave había presentado fallas antes del despegue, puesto que al igual que los otros testigos manifiestan haber visto que comenzó a emanar humo del motor derecho, exponiendo:

“(...) ese día estaba laborando de seis de la mañana a seis de la tarde, la función que desarrollo es la de verificar primero que el avión este completamente desocupado, se revisa el avión completamente, lo mismo se hace con el tráiler y la mercancía, si esta todo normal el avión se carga y se contabilizan todos los elementos se inventarean, se llenan unos formatos especiales, el que este asignado después de esto se sube en el avión, a esperar que se suban los pasajeros, el despachador de la empresa le entrega una lista al policía que este asignado, tenemos 2 sistemas uno con la lista que pasa el despacho se llama y van subiendo en ese orden y el otro se suben todos los pasajeros al avión y una vez allí se confronta con la lista y si falta alguien, se anota en la planilla (...) al momento de despegar echo una humorada bastante, color gris con negro, se vio leve no muy fuerte yo vi que despegó normalmente y me entre a las instalaciones del comando estando adentro escuche la bulla de la gente, se oía que decían que suba que suba y entonces yo salí, yo me quede concentrado viendo el avión, en menos de un minuto de haber despegado (...) note que el avión botó una chispa de un motor no me acuerdo que motor, eso fue un fogonazo (...)”

Así las cosas, *Julio Eduardo Casas Cobus* informa que vio el estallido del motor, lo que es coherente con el resto de los testigos quienes exponen que la aeronave HK 851 P CURTIS C-46 A, presentaba fallas desde que el piloto empezó a carretearla saliendo del hangar, incluso uno de ellos observó las estelas de humo desde que se dispuso a calentarla, generando finalmente el “fogonazo” que llevó a la caída de la aeronave.

⁶² Folios 94-95 del cuaderno anexo 2002-261.

En ese entendido, los funcionarios del aeropuerto Vanguardia percibieron desde el primer momento que el motor derecho del avión emanaba humo, el cual, al momento de despegue se incrementó, produciendo los estallidos y generándose así el fatal accidente objeto del presente proceso.

Sin embargo, se reitera que es cuestionable que existiendo tantos testigos que se encontraban en los hangares y que se dieron cuenta de las estelas de humo que surgían de la aeronave, ninguno reportara las irregularidades mecánicas y de operación para que evitaran el despegue en esas condiciones, omitiendo los funcionarios del Aeropuerto Vanguardia informar al controlador para que tomara las medidas requeridas en dicha circunstancia.

Ahora bien, contrario a lo que informan los testigos, el señor *Jaime Medina Marmolejo*⁶³ señaló lo siguiente:

“(...) pienso que si un piloto ha volado un avión por varios días consecutivos sin que esté presente ningún tipo de falla y por el contrario goce de un buen rendimiento en todas sus fases de operación, no cabe explicación alguna para que presente ningún tipo de falla del tipo que presentó el HK 851 P el día nueve de junio, tengo entendido por los comentarios de mi familia y de testigos presenciales del hecho, que desde el momento en el que el avión inició su fase de taxeo autorizado por la torre se observó en su motor derecho la presencia de un escape de humo, continuo en el momento del inicio de su carrera de despegue al exigírsele el máximo rendimiento a los motores. Ésta presencia de humo se incrementó según las versiones que he escuchado, considerablemente, no logró comprender como el señor controlador de la torre de operación visual no advierte al comandante de la aeronave sobre la presencia del humo que por obvias razones, indica una inminente falla en el motor (...)”

Respecto de lo manifestado por *Jaime Medina Marmolejo* frente a la apreciación de que el avión que se encontraba en perfectas condiciones, el informe final de accidente⁶⁴ expedido por la Aeronáutica Civil, frente a los hechos acaecidos el 09 de julio del 2000 sintetizó:

“CONCLUSIONES

(...)

- *La aeronave era mantenida por AEROLINEAS DEL ESTE “ADES”, la cual no cumplía con los requisitos técnicos para su funcionamiento.*
- *La aeronave no estaba aeronavegable en el momento del accidente.*
- *El recipiente que contenía las botellas con el agente extintor estaba vacío antes del vuelo para ambos motores.*

(...)

⁶³ Folios 113-119 del cuaderno anexo 2002-261.

⁶⁴ Folios 945-961 del cuaderno 5.

➤ *Durante el ascenso inicial después del despegue, el motor derecho se incendió sin poder ser extinguido.*

(...)

CAUSA PROBABLE

Decisión y operación inapropiadas del piloto al efectuar regreso con viraje a la derecha por incendio incontrolado en el motor No. 2 induciendo una pérdida de sustentación sobre el ala del mismo lado que hizo perder el control sobre la aeronave al piloto a los controles."

De lo señalado en el informe final de accidente se advierten diferentes irregularidades tanto en el abordaje, trayecto, despegue y desplazamiento aéreo de la aeronave Curtiss C-46A de matrícula HK-851-P que incidieron en el fatídico accidente de aquel 9 de julio del 2000, puesto que como quedó comprobado con los testimonios y los documentos anteriormente citados, se accedió el despegue del avión con problemas mecánicos en el motor, los cuales se percibían al momento del taxeo - *humo* - y que fueron agravándose en el transcurso del despegue hasta que luego de un "*fogonazo*" - *explosión con llamarada*⁶⁵ - el piloto perdió completamente el control.

Así mismo, el informe de la Aeronáutica Civil expone que la nave no estaba en condiciones de aeronavegabilidad, lo cual concuerda con las irregularidades mecánicas al momento del calentamiento, taxeo y despegue de la misma, por lo que se puede aseverar que los controles efectuados en el aeropuerto vanguardia fueron deficientes.

Adicionalmente, se advierte el oficio VV-WU-0220-2020 del 7 de marzo del 2002⁶⁶ mediante el cual la Aeronáutica Civil responde petición presentada por el Director del Aeropuerto Vanguardia, en el que informan lo siguiente:

"(...) me permito informar que los inspectores encargados de la supervisión de las aeronaves durante el periodo 9 de junio al 9 de julio del 2000 fueron:

GUILLERMO LEÓN SARMIENTO SORACA inspector aeronavegabilidad y Ricardo Mahecha inspector de rampa.

El Inspector de Rampa RICARDO MAHECHA disfrutó vacaciones entre el 16 de junio y el 16 de julio del 2000.

El inspector GUILLERMO LEÓN SARMIENTO inició labores en esta regional el 20 de junio del 2000."

De lo anterior, no se puede deducir que al encontrarse el auxiliar de rampa en vacaciones fuera designada otra persona para efectuar sus funciones, puesto que

⁶⁵ llamarada instantánea (...); véase en: <https://dle.rae.es/?id=I9HwtRz>

⁶⁶ Folios 48 del cuaderno 1.

los testigos no observaron la presencia de algún encargado de la Aerocivil para realizar el control para el despegue del avión, tal como lo indica Héctor William González Monzón⁶⁷, quien es mecánico de aviones y ese día iba para Mitú como técnico de la empresa ARAL, al señalar:

“PREGUNTADO: con la experiencia que usted tiene, sírvase infórmale al Despacho si es posible realizar un vuelo desde el aeropuerto Vanguardia con lo que llevaba el Curtis HK851P, sin que se entere la autoridad aeronáutica del aeropuerto, y sin su permiso o autorización. CONTESTÓ. Para poder navegar un avión, debe tener un certificado de matrícula, un certificado de aeronavegabilidad que lo exige la aeronáutica civil, que quiere decir que el avión está en óptimas condiciones; para proceder a hacer el vuelo VILLAVIOCENCIO – MITÚ, tiene que presentar un plan de vuelo a la torre de control primer piso, ahí presenta ruta, radiocomunicación y altura que va a llevar; para despegar el avión VILLAVIOCENCIO – MITÚ, el inspector de la aeronáutica (el que esta de turno) debe revisar las condiciones de avión y concertar que esté en regla. Según el Reglamento Aeronáutico o RAC, el avión no puede llevar pasajeros si lleva combustible, o lleva combustible y no lleva pasajeros; en ningún momento se presentó el inspector, el avión salió a vuelo. (...) PREGUNTADO: según lo manifestado por usted en respuesta anterior, usted manifestó que está prohibido transportar combustible y pasajeros en una misma aeronave. Por favor infórmennos, si usted le puso de presente esta situación a algún funcionario de la Aerocivil. CONTESTÓ: No, no se acercó ninguno de la Aerocivil, que debería estar en turno, porque siempre debe estar un inspector de turno revisando la aeronave, que tengan todos sus documentos al día, como certificado médico, chequeo anual vigente, y libro de vuelo al día, todos los días hay que hacer un libro de vuelo y firmado por un taller o empresa autorizada.”

Se puede inferir de lo anterior que, al encontrarse de vacaciones el inspector de rampa o encargado de la revisión o supervisión en rampa, la Aeronáutica Civil no ejerció los controles requeridos, quedando solamente asignado un funcionario que no tenía la pericia necesaria para la vigilancia de las aeronaves - Álvaro Cárdenas González⁶⁸ -, puesto que estaba encargado solo de autorizar el cargue del avión, permitiendo las irregularidades en el sobrecupo, utilización de la aeronave para el transporte de mercancía y sin las capacidades de reacción para comunicar sobre la falla mecánica que presentaba el avión, esta última omisión siendo relevante en la ocurrencia de los hechos, en la medida que *“El recipiente que contenía las botellas con el agente extintor estaba vacío antes del vuelo para ambos motores.”*⁶⁹

De igual manera, Héctor Julio Parra Rodríguez⁷⁰ en diligencia llevada a cabo el 13 de septiembre del 2007 por el Tribunal Administrativo del Meta, en el que cuestionó

⁶⁷ Folios 755-764 del cuaderno 4.

⁶⁸ Folio 98-101 del cuaderno anexo 2002-261.

⁶⁹ Folios 945-961 del cuaderno 5.

⁷⁰ Folios 570-578 del cuaderno 3.

que la aeronave fuera autorizada a despegar cuando no tenía acreditación para transportar pasajeros y mercancía al tiempo; exponiendo:

*“(...) a ese avión le trabaje cuando era mecánico de la empresa Selva
PREGUNTADO: por favor explique cuál es la capacidad de carga y pasajeros de esos aviones concretamente el HK851 CONTESTADO: la capacidad de ese avión es de 5 toneladas y mediante el cual no estaba para pasajeros.
PREGUNTADO: sírvase explicar que significa que no estaba para pasajeros
CONTESTO: por ser un papa únicamente es de uso privado y no está autorizado para hacer vuelos comerciales y menos para cargar pasajeros (...)
PREGUNTADO: en respuesta anterior usted dijo que cuando la aeronave HK851P pertenecía a la empresa selva no estaba para transportar pasajeros nos puede indicar porque
CONTESTÓ: porque ese tiempo se transportaba combustible para Mitú y no podía llevar pasajeros por que son mercancías peligrosas. (...)”*

En concordancia con lo anterior, frente a la conclusión allegada por la Aeronáutica Civil por la falta de pericia del piloto al momento de maniobrar la aeronave, no es razonable que se indique solo ésta como la causa efectiva, puesto que las pruebas allegadas al expediente señalan como otra de las causas determinantes, las fallas mecánicas que presentaba el avión; así que el actuar del piloto al momento de la pérdida del motor derecho es una consecuencia de las irregularidades del estado de la aeronave, lo cual pese a estar a disposición del mismo, también se encontraba bajo revisión y supervisión de los funcionarios del aeropuerto Vanguardia.

Teniendo en cuenta las anomalías antes descritas, es necesario determinar la responsabilidad de la Aeronáutica Civil por omisión en sus funciones o desconocimiento de sus deberes, en ese sentido, en la página web⁷¹ de la entidad se advierte lo siguiente:

“Funciones y deberes

- *Coordinar con el Ministerio de Transporte la definición de políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, dentro del plan global del transporte, propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país.
(...)*
- *Dirigir, organizar, coordinar, regular técnicamente el transporte aéreo. Controlar, supervisar y asistir la operación y navegación aérea que se realice en el espacio aéreo sometido a la soberanía nacional.
(...)*
- *Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo y ejercer vigilancia sobre su cumplimiento.
(...)*

⁷¹ <http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/funciones>

- *Expedir, modificar y mantener los reglamentos aeronáuticos, conforme al desarrollo de la aviación civil.*
- *Vigilar, evaluar y controlar el cumplimiento de las normas aeronáuticas y aeroportuarias en los aeropuertos propios, concesionados, descentralizados o privados.*
- *Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria. Intervenir y sancionar en caso de violación a los reglamentos aeronáuticos o a la seguridad aeroportuaria.*
(...)
- *Coordinar los lineamientos con las demás entidades u organismos que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo.*
- *Propender por el perfeccionamiento, actualización y capacitación técnica del personal aeronáutico, conforme a los desarrollos tecnológicos.*
(...)
- *Las demás que señale la ley de acuerdo con la naturaleza del modo de transporte.”*

En ese mismo sentido, se observa que el Decreto 2724 de diciembre 31 de 1993, “por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y se determinan sus funciones.”, - vigente para la época de los hechos -, señaló que las funciones de la entidad eran las siguientes:

“Artículo 5° Funciones de la Aerocivil. Para el cumplimiento de su objetivo, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil tendrá las siguientes funciones:

1. *Coordinar con el Ministerio de Transporte, la definición de las políticas y planes generales del transporte aéreo dentro del plan global del transporte.*
(...)
3. *Dirigir, organizar, coordinar, regular, supervisar y asistir la navegación aérea que se desarrolle en el espacio aéreo sometido a la soberanía nacional.*
4. *Prestar los servicios aeronáuticos necesarios para garantizar la operación segura y eficaz del transporte aéreo y velar por la seguridad aérea.*
5. *Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo y ejercer vigilancia sobre su cumplimiento.*
(...)
9. *Reglamentar y supervisar la prestación de los servicios aeroportuarios bien sea que los aeropuertos sean propios, descentralizados o privados. Sancionar e intervenir a los mismos cuando exista violación a los reglamentos aeronáuticos o a la seguridad aeroportuaria.*
(...)

12. Investigar y sancionar a quienes infrinjan los reglamentos aeronáuticos y las demás normas que regulan las actividades del Sector Aeronáutico.

(...)

16. Coordinar sus funciones con las demás entidades que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo.

17. Realizar todas las operaciones administrativas y comerciales para el cabal cumplimiento de su objetivo y el desarrollo de su función. 18. Las demás que señale la ley.

Adicionalmente, agrega como función general, independiente de las dependencias de la entidad la siguiente:

“Artículo 7° Funciones generales. Son funciones generales de las distintas dependencias de la Aerocivil:

(...)

3. En el nivel regional, a las direcciones aeronáuticas le corresponde la supervisión, control y prestación de los servicios de aeronavegación, así como el mantenimiento de su infraestructura. A los entes aeroportuarios les corresponde la gerencia y administración de los aeropuertos, en lo que respecta a terminales, pista y plataforma.

(...)”

En ese orden de ideas, las obligaciones de la Aeronáutica Civil no pueden limitarse a las actuaciones de la torre de control, como se infiere de la contestación de la demanda o en el peor de los casos que la responsabilidad únicamente recaiga en el explotador de cada una de las aeronaves, puesto que no sería razonable indicar que la entidad se desligue de cualquier tipo de control frente a las operaciones aéreas, más cuando se está tratando de la seguridad en una operación que instituye *per se* un alto nivel de peligro.

Por ello, en las funciones establecidas para la Aeronáutica Civil se evidencian los deberes de coordinación, regulación, control y supervisión de los servicios prestados, dentro de los que podríamos incluir el de transporte aéreo de pasajeros, como es el caso que nos ocupa; por lo cual, se cuestiona que la entidad accionada no defendiera su postura desestimando las pruebas allegadas por los demandantes, limitándose a señalar la responsabilidad en el piloto y la ausencia de culpabilidad penal del controlador aéreo, cuando podría haber aportado el material probatorio que demostrara los controles efectuados para el despegue del avión.

Entonces, se echa de menos que se hubieran aportado algún tipo de documento que diera constancia de: i) los controles efectuados por la aeronáutica civil en función del cumplimiento de la supervisión y control en la operación aérea, respecto de los servicios prestados en el aeropuerto Vanguardia, ii) de las observaciones pertinentes a las irregularidades vistas al momento del abordaje y

iii) de las respectivas sanciones impuestas por las irregularidades señaladas; por el contrario, de las pruebas aportadas se puede inferir que no tenía personal capacitado para ejercer los controles y tampoco con las capacidades de reacción para actuar en un acontecimiento como el que hoy se lamenta.

Por las anteriores razones, se declarará administrativamente responsable a la Aeronáutica Civil debido a la omisión de los agentes de la entidad para dar cumplimiento a las funciones de supervisión y control del servicio de transporte de pasajeros del vuelo que realizaba la aeronave Curtiss C-46A de matrícula HK-851P el 9 de julio del 2000.

Respecto de la presunta responsabilidad del Ministerio de Transporte en los artículos 5 y 6 del Decreto 2171 de 1992, se señalaron los objetivos y las funciones de la entidad demandada, indicando:

ARTICULO 5º. OBJETIVOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.- *El Ministerio de Transporte es el organismo rector del sector transporte y tiene los siguientes objetivos:*

1. *Definir, orientar y vigilar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.*
2. *Formular, coordinar, articular y vigilar la ejecución de las políticas de planeación de los organismos que integran el sector transporte.*

ARTICULO 6º. FUNCIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.- *El Ministerio de Transporte tendrá las siguientes funciones generales:*

1. *Fijar las políticas en materia de transporte nacional e internacional, en este último caso en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Comercio Exterior.*
2. *Fijar la política nacional en materia de tránsito en todos los modos de transporte y vigilar su ejecución por parte de las autoridades competentes, de conformidad con la ley.*
3. *Elaborar en colaboración con el Departamento Nacional de Planeación, las entidades ejecutoras de cada modo de transporte y los Consejos Territoriales de Planeación, los planes modales y sectoriales de transporte.*
4. *Elaborar los planes y programas para los distintos modos de transporte, vigilar su ejecución, evaluar sus resultados y definir los ajustes correspondientes, en concordancia con el plan sectorial de transporte y con el Plan Nacional de Desarrollo.*
5. *Elaborar los estudios e investigaciones que se requieran para la buena marcha del sector transporte.*
6. *Fijar la política del Gobierno Nacional en materia de tarifas del transporte nacional e internacional en todos los modos, sin perjuicio de lo previsto en convenios o acuerdos de carácter internacional.*

7. *Coordinar la adecuada ejecución de la política del Gobierno Nacional en materia de transporte por parte de las entidades públicas encargadas de controlar cada modo de transporte.*
8. *Preparar los planes y programas en materia de regulación y control de los diferentes modos de transporte del país, y expedir las normas necesarias para su ejecución.*
9. *Preparar los planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte del país.*
10. *Participar en la negociación de acuerdos internacionales sobre transporte, en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores y Comercio Exterior.*
11. *Preparar los planes y programas de construcción y conservación de la infraestructura de todos los modos de transporte, de conformidad con la ley.*
12. *Preparar los planes y programas de financiamiento e inversión para la construcción, conservación y atención de emergencias de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación.*
13. *Prestar asesoría a las entidades territoriales en materia de transporte cuando así lo consideren conveniente.*
14. *Ejercer control de tutela sobre los organismos adscritos o vinculados.*
15. *Tomar las medidas que fueren necesarias para garantizar la prestación del servicio básico de transporte de pasajeros y de carga en todo el territorio nacional.*
Se entiende por servicio básico de transporte de pasajeros y de carga aquel que garantiza una cobertura mínima adecuada de todo el territorio nacional y frecuencias mínimas de acuerdo con la demanda, en términos de servicio y costo que lo hagan accesible a la mayoría de los usuarios.
16. *Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de sus objetivos.”*

De lo anterior, se logra afirmar que el Ministerio de Educación tiene como objetivos el de fijar las políticas en materia de transporte o elaborar estudios y planes para desarrollar el sector, sin embargo, de las funciones no se permite extraer alguna obligación respecto del control o vigilancia de las operaciones aéreas, lo que sí ocurre con la Aeronáutica Civil; en ese entendido, se negarán las pretensiones incoadas contra esta entidad.

Es de advertir que, la parte demandada y las aseguradoras llamadas en garantía en los alegatos de conclusión sostienen que existen diferentes fallos en los que tanto el Tribunal Administrativo del Meta como el Consejo de Estado han negado pretensiones por lo que, solicitan continuar con la línea jurisprudencial allí expuesta.

Sobre el tema, el Consejo de Estado se ha pronunciado en diferentes ocasiones sobre los principios de la sana crítica y la razonabilidad, resaltando la importancia de evaluar en cada caso los elementos de prueba allegados al expediente y determinar el peso probatorio de cada uno de ellos, al señalar:

Referencia: Reparación Directa
Radicación: 50001-23-31-000-2002-20210-00
Asunto: Apelación sentencia

“Otro aspecto que resalta esa Corporación, en relación con la valoración del material probatorio, tiene que ver con el desconocimiento de las reglas de la sana crítica⁷², pues si bien el juez, bajo los principios de la independencia y autonomía judicial, puede analizar las pruebas y valorarlas de conformidad con su experiencia y juicio de discernimiento, el examen de las mismas no puede ser caprichoso ni arbitrario, ni de llevarse al punto de tener una “certeza más allá de toda duda razonable” para desestimar las pruebas que no sean conducentes o que no lleven a demostrar que efectivamente se presentó la violación alegada⁷³.

En este contexto, la valoración de las pruebas dentro del proceso y las conclusiones a las que el fallador llegue están condicionadas por parámetros objetivos en relación con la coherencia del fallo, la garantía de los derechos de las partes, la sana crítica y la razonabilidad. Sin embargo, esta actividad judicial está condicionada por las circunstancias del caso concreto, que determinan que la autoridad judicial, en su esfera de libertad y autonomía pueda llegar a conclusiones que, aunque distintas a las pretendidas por las partes, sean armónicas con sus derechos fundamentales.”⁷⁴

En el caso del fallo del 15 de febrero del 2018 proferido por el Consejo de Estado en el que se estudió la responsabilidad patrimonial del Estado por la muerte de Rolando Arturo Medina Marmolejo⁷⁵ quien era el piloto de la aeronave, se puede afirmar que la tesis abordada fue la de: - *nadie puede alegar su propia culpa* -, puesto que parte de las irregularidades fueron generadas por el piloto, sin que tomara las medidas necesarias para evitarlas; lo que hace que el juzgador sea más estricto en la valoración probatoria en ese evento.

De igual forma, se deduce la falta de pruebas que pudieran permitir al juez inferir algún tipo de responsabilidad de la Aeronáutica Civil, puesto que no se observa que se analizará las versiones juramentadas de *Álvaro Cárdenas González, Julio Eduardo Casas Cobus, Wilman Enrique Castellanos Pachón, Jaime Medina Marmolejo, Héctor William González Monzón* ni de *Héctor Julio Parra Rodríguez*; así como, tampoco que hayan podido estudiar el formulario de inspección anual de aeronaves FIAA, el informe final de accidente en su integridad y el oficio VV-WU-0220-2020 del 7 de marzo del 2002, con el fin de ser confrontados con las funciones y deberes legales de la entidad para el momento de los hechos.

⁷² Sobre el particular, la Corte Constitucional, en la sentencia T-698 de 2016, destacó: “13. En cuanto al desconocimiento de las reglas de la sana crítica es necesario tener en cuenta que este ocurre cuando un funcionario judicial decide separarse de los hechos probados y adoptar un fallo a su arbitrio, en contra de las evidencias. La valoración probatoria defectuosa ocurre cuando se presenta una incongruencia entre lo probado y lo resuelto.”

⁷³ Ídem.

⁷⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Subsección C, Sección Tercera, Consejero ponente: Jaime Enrique Rodríguez Navas, en fallo del doce (12) de junio de dos mil diecinueve (2019), para el proceso de radicación número: 11001-03-15-000-2019-01842-00(AC).

⁷⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, Consejera ponente: Marta Nubia Velásquez Rico, en sentencia del quince (15) de febrero de dos mil dieciocho (2018), para el proceso de radicación número: 50001-23-31-000-2002-40261-01(39326).

En ese sentido, considera la Sala que los elementos probatorios aportados al expediente permiten apartarse de la postura indicada en los fallos referenciados y en consecuencia declarar la responsabilidad patrimonial de la Aeronáutica Civil por omitir las funciones de supervisión y control establecidas en el Decreto 2724 de diciembre 31 de 1993; resaltando que los elementos fácticos se separan del elemento de culpabilidad que se analicen en el proceso penal frente a los funcionarios de la torre de control, debido que lo que se cuestiona es la omisión en la supervisión y control por parte de la autoridad de transporte aéreo.

Debe indicarse que en el citado fallo, la Sección Tercera del Consejo de Estado no analizó la responsabilidad de la entidad demandada desde la perspectiva de la omisión de la Aeronáutica Civil en haber suspendido el decolaje del avión al advertir que el mismo presentada una falla en el motor derecho, tal y como quedó acreditado, con lo cual de haber actuado conforme al deber que le era exigible el accidente no hubiera ocurrido, de tal forma que respecto de esta circunstancias el análisis contrafáctico pone en evidencia que de haberse realizado la acción que era jurídicamente exigible el daño no hubiera acaecido.

Por otro lado, la parte accionada solicita que se declare el eximente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima o la “*compensación por culpas*”, lo que fue coadyuvado por las llamadas en garantía, indicando que el señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea* al haber pagado el pasaje aceptó los términos en los que se realizaba el transporte por lo que se hace responsable por todo el perjuicio a él ocurrido en los hechos ocurridos el 9 de julio del 2000⁷⁶, en los que perdió la vida; frente a la ocurrencia de estas dos figuras, el Consejo de Estado⁷⁷ ha precisado lo siguiente:

“No obstante lo anterior, se tiene que en la providencia apelada el Tribunal a quo consideró que estaba probado que la conducta del señor CEPEDA había sido, en parte, la causante del accidente y, en consecuencia, declaró probada parcialmente la excepción de culpa exclusiva de la víctima y redujo el monto de la indemnización en un 50%, visión que no es compartida por la Sala, en tanto este hecho exceptivo, culpa exclusiva de la víctima, como su propio nombre lo indica, requiere para su configuración que la conducta de esta, haya sido la única determinante del daño por el que se reclama sin que, sea posible tenerse por probada una exclusividad a medias. Ahora bien, distinto es el caso de la figura de la concurrencia de culpas, visión bajo la cual si es posible disminuir el monto indemnizatorio cuando al estar demostrada la conducta de la administración como la causa eficiente del daño, aparece concomitante una acción u omisión de la propia víctima que contribuye a la realización del mismo. En ese orden de ideas, se impone la revocatoria del literal tercero de la providencia apelada que declaró probado parcialmente la culpa exclusiva de la víctima, sin perjuicio de que esta determinación no varié los reconocimientos

⁷⁶ Folio 100 del cuaderno 1.

⁷⁷ Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera - Subsección A, Consejero ponente: Hernán Andrade Rincón, en sentencia del veintiuno (21) de marzo de dos mil doce (2012), en el proceso de radicación número: 20001-23-31-000-1998-03931-01(21391).

indemnizatorios realizados, siempre y cuando se entienda que la disminución del monto obedeció a la presencia de una concurrencia de culpas, en los términos antes vistos."

Por lo anteriormente expuesto, podemos resumir que la culpa exclusiva de la víctima se presenta cuando la conducta del sujeto fue única y determinante en el daño, sin embargo, la concurrencia de culpas ocurre cuando pese a estar demostrada la conducta de la administración como causa eficiente del daño es concomitante la acción u omisión de la víctima.

En el *sub lite*, de las pruebas valoradas como son los testimonios y los documentos citados, se observa que el avión presentaba fallas de las cuales no se encuentra que el occiso *Jaime Alberto Sabogal Urrea*, tuviera algún tipo de responsabilidad para subsanarlas o prevenirlas, puesto que tan solo era un pasajero de la aeronave; razón por la cual, resulta irrazonable concluir que por el solo hecho de confiar en una aerolínea a la cual le pagó su pasaje, aceptara renunciar a cualquier tipo de indemnización vulnerando sus derechos resarcitorios.

Se debe aclarar que, no se declarará el eximente de responsabilidad de la culpa exclusiva de la víctima, toda vez que los actos del señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea* no fueron los únicos y determinantes en el daño, ni existe una concurrencia de culpas, puesto que no incidió en las irregularidades anteriormente señaladas por parte de la Aeronáutica Civil.

7. De los perjuicios causados.

7.1. Perjuicios inmateriales.

7.1.1. Perjuicios Morales:

Considerados como aquellos perjuicios que afectan a la víctima o a sus allegados, que causan angustia, tristeza y aflicción, debido al perjuicio que les es irrogado con ocasión de la actuación desplegada por el Estado.

En el *sub lite*, se observan los registros civiles de nacimiento de *Magda Vivian Sabogal Parra*⁷⁸ y *Johan Alberto Sabogal Parra*⁷⁹, documentos a través de los cuales se demuestra el parentesco entre dichos demandantes y el occiso.⁸⁰

⁷⁸ Folio 25 *ibídem*

⁷⁹ Folio 24 *ibídem*.

⁸⁰ Al respecto, el Consejo de Estado ha sentado jurisprudencia determinando que el perjuicio moral se presume sufrido por los parientes cercanos, al precisar⁸⁰: (...) "*Establecido el parentesco con los registros civiles, la Sala da por probado el perjuicio moral en los demandantes con ocasión de las lesiones causadas a su hermano por cuanto las reglas de la experiencia hacen presumir que el daño sufrido por un pariente cercano causa dolor y angustia en quienes conforman su núcleo familiar, en atención a las relaciones de cercanía, solidaridad y afecto, además de la importancia que dentro del desarrollo de la personalidad del individuo tiene la familia como núcleo básico de la sociedad. Las reglas del común acontecer, y la práctica científica han determinado de manera general, que cuando se está ante un atentado contra la integridad física de un ser querido, se siente aflicción. (...)*"

Teniendo en cuenta lo anterior existe una presunción de dolor y aflicción a favor de la víctima y los parientes hasta el segundo grado de consanguinidad y primero civil, ya sean ascendientes, descendientes o colaterales, la cual determina que el daño sufrido por un pariente cercano causa un profundo dolor y angustia en quienes conforman su núcleo familiar, atendiendo las relaciones de cercanía, solidaridad y afecto que se profesan unos a otros, como sucede en el presente caso.

En cuanto a la relación entre *Magda Patricia Parra Velázquez* y el señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea*, se advierte, dentro de las pruebas allegadas al expediente, las declaraciones extra juicio recepcionadas a *Jorge Alberto Ramírez Pinilla*, *Nelly Hernández de Porras* y *Oscar Alberto Aponte Carrizales*⁸¹, esta última ratificada en audiencia del 13 de septiembre del 2007 ante el Tribunal Administrativo del Meta, indicando:

*“CONTESTADO: si los conozco, desde hace 20 años, porque razón por que fui muy amigo de Jaime Alberto Sabogal desde hace 35 años. (...) PREGUNTADO: sabe usted de quien dependían económicamente Magda Patricia Parra, Jhoan Alberto Sabogal y Magda Vivian en la época en que falleció Jaime Alberto. CONTESTADO: directamente de Jaime Alberto Sabogal (...) PREGUNTADO puede informar al Despacho como se están sosteniendo actualmente Magda Patricia, Johann (sic) Alberto y Magda Vivian. CONTESTADO: en una política de rebusque PREGUNTADO: sabe usted si Johan Alberto Sabogal Parra y Magda Vivian Sabogal Parra están trabajando actualmente CONTESTADO: ellos no trabajan, ellos estudian (...) PREGUNTADO: por favor dígame al despacho que hacia la señora Magda Patricia Parra para el mes de julio del año 2000 CONTESTADO: ama de casa quien está al cuidado del hogar (...)”*⁸²

Así las cosas, se advierte que los miembros de la comunidad la distinguían como compañera del señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea*, ella fue la que recibió por parte de la Fiscalía 21 Delegada ante Jueces Penales del Circuito los elementos personales de la víctima⁸³, el cadáver fue reconocido por la misma⁸⁴ y es la madre de dos hijos del occiso, por lo que, para la Sala se encuentra plenamente probado la afectación moral de la misma en los hechos que se reclaman, en calidad de compañera permanente.

Así las cosas, el Consejo de Estado⁸⁵ unificó el criterio sobre el “reconocimiento y tasación de los perjuicios morales en caso de muerte”, fijando unos lineamientos objetivos para la tasación de los perjuicios, los cuales deberán ser analizados por

⁸¹ Folios 26-28 del cuaderno 1.

⁸² Folios 564-568 del cuaderno 3.

⁸³ Folio 129 del cuaderno anexo 2002-261.

⁸⁴ Folio 130 ibídem.

⁸⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sala Plena, Sección Tercera, Consejero ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa, en sentencia del veintiocho (28) de agosto de dos mil catorce (2014), para el proceso de radicación número: 66001-23-31-000-2001-00731-01(26251).

esta Sala conforme a la circunstancia específica de cada caso en concreto, en consideración de la naturaleza inconmensurable del dolor moral, así:

GRAFICO No. 1					
REPARACION DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
Regla general en el caso de muerte	Relaciones afectivas conyugales y paterno-filiales	Relación afectiva del 2º de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)	Relación afectiva del 3º de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4º de consanguinidad o civil.	Relaciones afectivas no familiares - terceros damnificados
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

Así las cosas, para los niveles 1 y 2 se requerirá la prueba del estado civil o de la convivencia de los compañeros. Para los niveles 3 y 4, además, se requerirá la prueba de la relación afectiva, y finalmente, para el nivel 5 deberá ser probada la relación afectiva.

De acuerdo con lo anterior la tasación de perjuicios morales se realizará de la siguiente manera:

DEMANDANTE	PARENTESCO	TOTAL
<i>Magda Patricia Parra Velásquez</i>	COMPAÑERA PERMANENTE	100 Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes a la fecha de esta sentencia o de cuando se haga efectivo el pago.
<i>Magda Vivian Sabogal Parra y Johan Alberto Sabogal Parra</i>	HIJOS	100 Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes a la fecha de esta sentencia o de cuando se haga efectivo el pago; para cada uno.

7.2. Perjuicios Materiales.

Como se ha indicado doctrinalmente, los perjuicios de orden material son aquellos que atentan contra bienes o interés de naturaleza económica, es decir, medibles o mensurables en dinero, presentándose para efecto, el daño emergente y lucro cesante.

7.2.1. Lucro cesante.

En el *sub judice*, está demostrado que el señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea* desarrollaba una actividad económica, aportando la parte accionante varias facturas y resoluciones de autorización de pago de los contratos suscritos con el departamento del Vaupés y con la Comisaría del Guainía. Sin embargo, se advierte de los documentos allegados que las facturas expedidas por la Comisaría del

Guainía datan del año 1997⁸⁶, sin que se logre señalar que el occiso continuaba a cargo de las capacitaciones a Inspectores y Corregidores meses anteriores a su muerte - 9 de julio del 2000 -; por lo que no se tendrán en cuenta como base para liquidar esta indemnización.

Por otro lado, se advierte la Resolución No. 020 del 7 de febrero del 2000, “por medio de la cual se reconoce y autoriza el pago de un servicio prestado”, a través de la que se ordena el pago de la suma de *dos millones quinientos mil pesos* (\$2.500.000)⁸⁷ por los servicios prestados al departamento del Vaupés. No obstante, del documento no se observa el periodo por el cual estuvo contratado, por lo que no se logra determinar si ese valor era quincenal, mensual, bimensual, trimestral u otro, imposibilitando calcularlo dentro del ingreso base de liquidación.

De igual manera, aporta el contrato No. 003 suscrito por el occiso con el departamento del Vaupés, con el objetivo de prestar sus servicios profesionales, el cual tiene una duración de cuatro (04) meses, por un valor de seis millones de pesos (\$6.000.000), pagaderos en un cincuenta por ciento (50%) a la firma del contrato y el restante en tres mensualidades vencidas de a un millón de pesos (\$1.000.000), lo que quiere decir que el demandante percibía mensualmente la suma de *un millón quinientos mil pesos* (\$1.500.000)⁸⁸.

Valor que se encuentra dado a junio del año 2000, por lo cual se procederá a efectuar la correspondiente actualización del ingreso a la fecha de la sentencia, utilizando la siguiente fórmula:

$$VP = VH \times \frac{\text{índice final}}{\text{Índice inicial}}$$

Donde:

Vp: Valor presente de la renta

Vh: capital histórico o suma que se actualiza

Índice final certificado por el DANE a la fecha de la presente decisión: último conocido

Índice inicial: el de la fecha de la sentencia de primera instancia

Por lo que la actualización de la condena corresponderá a:

$$VP = \$1.500.000 \times \frac{106.58 \text{ (febrero 2021)}}{42.55 \text{ (julio 2000)}}$$

VP = \$3.757.312 tres millones setecientos cincuenta y siete mil trescientos doce pesos.

Por ende, se tomará como base para la liquidación del lucro cesante el valor de *tres millones setecientos treinta y tres mil seiscientos noventa y dos pesos* (\$3.757.312), a dicho monto no se le adicionará el 25%, por concepto de prestaciones sociales, debido a que no tenía una vinculación laboral. Sin embargo, la jurisprudencia

⁸⁶ Folios 52-55 del cuaderno 1.

⁸⁷ Folio 61 ibídem.

⁸⁸ Folios 63-67 ibídem.

también ha indicado que cuando la persona muere debe descontarse el 25% por concepto de lo que se presume que la víctima utilizaba para su propia manutención, dando como resultado *dos millones ochocientos diecisiete mil novecientos ochenta y cuatro pesos* (\$2.817.984).

Frente a la expectativa de vida, se observa que el señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea* nació el 27 de diciembre de 1957, por lo que para la fecha de los hechos contaba con 42 años de edad⁸⁹, así que su expectativa de vida correspondía a 34.91 años⁹⁰; por otro lado, *Magda Patricia Parra Velásquez – Compañera permanente* - a la fecha de los hechos tenía 39 años de edad⁹¹, por lo que su expectativa de vida era la de 39.23 años⁹², en ese sentido, como la expectativa de vida de la víctima era menor se tomará ésta para el reconocimiento del lucro cesante.

De igual manera, es de señalar que el señor Jaime Alberto Sabogal Urrea contaba con más hijos, puesto que no se puede desconocer la existencia de sus hijos David Leonardo Sabogal Rojas y María Camila Sabogal Rojas quienes también dependían de él, por lo que se tendrá que descontar el valor que les correspondería a ellos como hijos. Sin embargo, no se podrá reconocer indemnización alguna en el presente proceso porque no son parte del mismo.

Por su parte, en el caso de Nora Teresa Rojas Yañez, se observa constancia de la funeraria La Resurrección en el que informa que el occiso se encontraba amparado por la Póliza exequial a nombre de ella⁹³. De igual manera, se advierten fotografías del causante junto a sus hijos y la señora Nora Teresa Rojas Yañez⁹⁴. No obstante, de las mismas no se avizora la fecha ni el lugar en el que fueron tomadas.

Del mismo modo, tampoco se aportan declaraciones que permitan afirmar que existía una relación entre los dos, por lo que para la presente liquidación no se descontará valor alguno por una presunta indemnización a favor de Nora Teresa Rojas Yañez.

✓ **Indemnización Consolidada**

Desde la fecha de la muerte del señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea* (9 de julio del 2000) hasta la fecha de la sentencia (11 de marzo del 2021).

$$S = Ra \frac{(1+i)^n - 1}{i} =$$

Donde:

S = Es la indemnización a obtener

⁸⁹ Folio 19 del cuaderno anexo 2002-261.

⁹⁰ http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_7599204169a3f034e0430a010151f034

⁹¹ Folio 24 del cuaderno anexo 2002-261, extractada la edad del Registro Civil de su hijo.

⁹² http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_7599204169a3f034e0430a010151f034

⁹³ Folio 68 ibídem.

⁹⁴ Folios 69 – 74 ibídem.

Referencia: Reparación Directa
Radicación: 50001-23-31-000-2002-20210-00
Asunto: Apelación sentencia

Ra = Es la renta o ingreso mensual actualizado

i= Interés puro o técnico

n= Número de meses que comprende el período de la indemnización.

$$S= \frac{(\$2.817.984) (1 + 0.004867)^{248.1} - 1}{0.004867}$$

$$S= \$1.352.155.839,46$$

Periodo 1

El primer periodo es el comprendido entre la fecha de la muerte de *Jaime Alberto Sabogal Urrea* - 9 de julio del 2000 - y la fecha en que su hija *Magda Vivian Sabogal Parra*⁹⁵ cumpliera los 25 años de edad - 13 de abril del 2009 -, lo cual corresponde a ciento cinco punto dieciséis meses (105,167).

Para la liquidación se utilizará la formula indicada por el Consejo de Estado, de la siguiente manera:

$$Vd= \frac{(Rc)}{Tc} \times pd$$

Dónde: Vd = la renta actualizada a distribuir en ese periodo

Rc = renta

Pd= número de meses de lucro cesante

Tc= Tiempo consolidado

$$Vd= \frac{(\$1.352.155.839,46) \times 105.167 \text{ meses}}{248.1 \text{ meses}}$$

$$Vd= \$573.162.928,05$$

Entonces, la renta a distribuir en este periodo es de \$573.162.928,05, correspondiéndole a la compañera el 50%, es decir, la suma de \$286.581.464,03 y el otro 50% dividido en el número de hijos de la víctima, es decir \$71.645.366,01 para cada uno.

Periodo 2

El segundo periodo es el comprendido entre el día siguiente en que su hija *Magda Vivian Sabogal Parra*⁹⁶ cumpliera los 25 años de edad - 13 de abril del 2009 - y la fecha en que su hermano *Johan Alberto Sabogal Parra*⁹⁷ cumpliera los 25 años de

⁹⁵ Folio 25 del cuaderno 1

⁹⁶ Folio 25 del cuaderno 1.

⁹⁷ Folio 24 ibídem.

edad - 27 de marzo del 2010 -, lo cual corresponde a once punto cuarenta y siete meses (11.47).

Para la liquidación se utilizará la formula indicada por el Consejo de Estado, de la siguiente manera:

$$Vd = \frac{(Rc)}{Tc} \times pd$$

Dónde: Vd = la renta actualizada a distribuir en ese periodo
 Rc = renta
 Pd= número de meses de lucro cesante
 Tc= Tiempo

$$Vd = \frac{(\$1.352.155.839,46) \times 11.47 \text{ meses}}{248.1 \text{ meses}}$$

$$Vd = \$62.493.834,31$$

Entonces, la renta a distribuir en este periodo es de \$62.493.834,31, correspondiéndole a la compañera el 50%, es decir, la suma de \$31.246.917,16 y el otro 50% dividido entre los cuatro hijos esto es la suma \$7.811.729,29 para cada uno. No obstante, la parte de la hija que alcanzó la mayoría de edad acrecerá a los demás beneficiarios, entonces le corresponde a la compañera la suma de \$33.199.849,48 y para los hijos menores de 25 años del occiso la suma de \$9.764.661,61.

Periodo 3

El tercer periodo es el comprendido entre el día siguiente en que *Johan Alberto Sabogal Parra*⁹⁸ cumpliera los 25 años de edad - 27 de marzo del 2010 - y la fecha en que *David Leonardo Sabogal Rojas*⁹⁹ cumpliera los 25 años de edad - 2 de febrero del 2015 -, lo cual corresponde a cincuenta y ocho punto dieciséis meses (58.16).

Para la liquidación se utilizará la formula indicada por el Consejo de Estado, de la siguiente manera:

$$Vd = \frac{(Rc)}{Tc} \times pd$$

Dónde: Vd = la renta actualizada a distribuir en ese periodo
 Rc = renta
 Pd= número de meses de lucro cesante

⁹⁸ Folio 24 ibídem.

⁹⁹ Folio 21 cuaderno anexo 2002-261.

Tc= Tiempo

$$Vd = \frac{(\$1.352.155.839,46) \times 58.16 \text{ meses}}{248.1 \text{ meses}}$$

$$Vd = \$317.010.874,63$$

Entonces, la renta a distribuir en este periodo es de \$317.010.874,63, correspondiéndole a la compañera el 50%, es decir, la suma de \$158.505.437,31 y el otro 50% dividido entre los tres hijos del occiso esto es la suma \$52.835.145,77 para cada uno; no obstante, la parte del hijo que alcanzó la mayoría de edad en el anterior periodo acrecerá a los demás beneficiarios, entonces le corresponde a la compañera la suma de \$176.117.152,57 y para los hijos menores de 25 años del occiso la suma de \$70.446.861,03.

Periodo 4

El cuarto periodo es el comprendido entre el día siguiente en que *David Leonardo Sabogal Rojas*¹⁰⁰ cumpliera los 25 años de edad - 2 de febrero del 2015 - y la fecha de la presente sentencia - 11 de marzo del 2021 -, lo cual corresponde a setenta y tres punto veintiséis meses (73.267).

Para la liquidación se utilizará la formula indicada por el Consejo de Estado, de la siguiente manera:

$$Vd = \frac{(Rc)}{Tc} \times pd$$

Dónde: Vd = la renta actualizada a distribuir en ese periodo
 Rc = renta
 Pd= número de meses de lucro cesante
 Tc= Tiempo

$$Vd = \frac{(\$1.352.155.839,46) \times 73.267 \text{ meses}}{248.1 \text{ meses}}$$

$$Vd = \$399.306.534,34$$

Entonces, la renta a distribuir en este periodo es de \$399.306.534,34, correspondiéndole a la compañera el 50%, es decir, la suma de \$199.653.267,17 y el otro 50% dividido entre los dos hijos del occiso esto es la suma \$99.826.633,59 para cada uno. No obstante, la parte del hijo que alcanzó la mayoría de edad en el anterior periodo acrecerá a los demás beneficiarios, entonces le corresponde a la

¹⁰⁰ Folio 21 cuaderno anexo 2002-261.

compañera la suma de \$249.566.583,97 y para la hija menor de 25 años del occiso la suma de \$149.739.950,38.

✓ **Indemnización Futura**

Comprende el periodo indemnizable 418,92 menos el consolidado 248.1, lo que corresponde a **170,82 meses**; para hallar el valor total indemnizable futuro, se utiliza la fórmula autorizada por el Consejo de Estado.

$$S = Ra \frac{(1+i)^n - 1}{i(1+i)^n}$$

S = suma que se busca

Ra = renta actualizada

I= interés técnico mensual

n = meses que comprende el periodo indemnizable

$$S = \$2.817.984 \frac{(1+0.004867)^{170.82} - 1}{0.004867 (1+0.004867)^{170.82}} = \$326.365.876,88 \text{ (Renta futura)}$$

Periodo 1

Que corresponde al periodo compartido entre la compañera permanente y *María Camila Sabogal Rojas*¹⁰¹- hasta el 30 de abril del 2021 -, para lo cual se toma conforme lo indicó el Consejo de Estado, con la siguiente fórmula:

$$Vd = \frac{(Rf)}{Tfuf} \times pd$$

Dónde: Vd = la renta actualizada a distribuir en ese periodo

Rf = renta futura

Pd= número de meses de lucro cesante futuro

Tfut= Tiempo futuro

$$Vd = \frac{(\$326.365.876,88)}{170.82 \text{ meses}} \times 1.633 \text{ meses}$$

$$Vd = \$3.120.619,75$$

Entonces, la renta a distribuir en este periodo es de \$3.120.619,75, correspondiéndole a la cónyuge el 50%, es decir, la suma de \$1.560.309,87 y el otro 50% dividido entre los dos hijos del occiso esto es la suma \$780.154,94 para cada uno. No obstante, la parte del hijo que alcanzó la mayoría de edad en el anterior periodo - *consolidado* - acrecerá a los demás beneficiarios, entonces le

¹⁰¹ Folio 22 ibídem.

corresponde a la compañera la suma de \$1.950.387,34 y para la hija menor de 25 años del occiso la suma de \$1.170.232,41.

Periodo 2

Que corresponde al periodo restante de indemnización futura, esto es, 169.18 meses

$$Vd = \frac{(Rf)}{Tfuf} \times pd$$

Dónde: Vd = la renta actualizada a distribuir en ese periodo
 Rf = renta futura
 Pd = número de meses de lucro cesante futuro
 Tfuf = Tiempo futuro

$$Vd = \frac{(\$326.365.876,88)}{170.18 \text{ meses}} \times 169.18 \text{ meses}$$

$$Vd = \$323.245.257,13$$

Valor al cual, siguiendo los parámetros dados por el Consejo de Estado en la referida Sentencia de unificación, debería descontarse el 50% en razón a que al alcanzar la independencia económica la hija del fallecido, se aumentarían los ingresos que el occiso utilizaría para sus gastos personales.

Sin embargo, la Sala¹⁰² sobre este mismo asunto se pronunció en sentencia del 28 de marzo de 2017, en la cual concluyó que descontar el 50% en el resultado final va en detrimento de los intereses de la compañera o cónyuge, por cuanto la base inicial, ya tenía descontado un 25%, al respecto señaló:

“No obstante, advierte la Sala respecto de la deducción del 50% en el resultado final de la operación, que aplicar tal porcentaje en este momento de la operación va en detrimento de la cónyuge, si se tiene en cuenta que la base de la renta ya venía disminuida en un 25% que se presume destinaba el causante para sus gastos. De tal manera que, al descontar un 50% adicional al final de la operación, se está realizando un descuento total mayor y que difiere de la regla de la experiencia aplicada por la Alta Corporación de manera pacífica.

Por lo anterior, esta Corporación procederá a realizar la liquidación por el segundo periodo de lucro cesante consolidado, modificando el salario base de liquidación, esta vez realizando el descuento del 50% por gastos propios del causante”.

¹⁰² Tribunal Administrativo del Meta – Sentencia del 28 de marzo de 2017. Rad. 50001-33-31-004-2007-00083-01. Mp. Claudia Patricia Alonso Pérez.

Razón por la cual liquidará nuevamente el salario base, en el asunto particular se tuvo como ingreso base la suma de \$3.757.312, valor al cual se le descontará el 50% para gastos personales de la víctima, dada la independencia económica de la hija del causante en este periodo, dando como resultado la suma de \$1.878.656, para el efecto se aplicará la siguiente fórmula:

$$S = Ra \frac{(1 + i)^n - 1}{i (1 + i)^n}$$

S= es la suma que se busca

Ra = Renta actualizada

I= es el interés técnico mensual

n = meses que comprende el periodo indemnizable restante

$$S = \$1.878.656 \frac{(1+0.004867)^{169.18} - 1}{0.004867 (1+0.004867)^{169.18}} =$$

$$S= \$216.236.333,40$$

En resumen, se condenaría a la *Aeronáutica Civil* al pago por concepto de cesante de los siguientes valores:

DEMANDANTE	PARENTESCO	TOTAL
<i>Magda Patricia Parra Velásquez</i>	Compañera permanente	\$963.651.771
<i>Magda Vivian Sabogal Parra</i>	Hija	\$71.645.366
<i>Johan Alberto Sabogal Parra</i>	Hijo	\$81.410.028

Lo anterior, recordando que lo calculado como lo que el occiso utilizaba para la manutención de sus otros tres hijos no será reconocida, toda vez que ellos no son demandantes en el presente proceso. Sin embargo, sí computa como descuento por la indemnización aquí reconocida, debido a que en caso contrario se estaría generando una doble indemnización.

8. Del llamamiento en garantía

8.1. Aseguradoras La previsora en coaseguro con Colseguros

8.1.1. Falta de competencia del Juez Contencioso Administrativo

El apoderado de las llamadas en garantía indica que se presenta la falta de competencia del Juez Contencioso Administrativo para dirimir los conflictos que sobrevengan del contrato de seguro suscrito entre la Previsora - *coaseguro con Colseguros* - y la *Aeronáutica Civil*.

Al respecto, corresponde precisar que en principio en virtud del fuero de atracción las aseguradoras la *Previsora* y *Coaseguros* pese a ser entidades de derecho privado pueden responder como llamadas en garantía en procesos ante lo contencioso administrativo, bajo las premisas indicadas por el Consejo de Estado, al señalar:

“Igualmente, frente al demandado Rolando Bechara Castilla, cabe advertir que esta jurisdicción tiene competencia para vincular y juzgar a los particulares o personas de derecho privado en virtud del fuero de atracción, aun cuando al momento de realizar el análisis probatorio del proceso se llegara a establecer que la entidad pública, también demandada, no es responsable de los hechos y daños que se le atribuyen en el libelo.

Se resalta que, para que opere el fuero de atracción, es menester que en la demanda se invoquen acciones u omisiones que, razonablemente, conduzcan a pensar que la responsabilidad de las entidades públicas pueda quedar comprometida y que los hechos que dan origen a la demanda sean los mismos, postura que ha sido reiterada por la Sala en pronunciamientos más recientes¹⁰³ y que permite condenar a una persona natural.”¹⁰⁴

De igual forma ha agregado lo siguiente:

“Sin embargo, el factor de conexión que da lugar a la aplicación del fuero de atracción y que permite la vinculación de personas privadas que, en principio, están sometidas al juzgamiento de la jurisdicción ordinaria, debe tener un fundamento serio, es decir, que en la demanda se invoquen acciones u omisiones que, razonablemente, conduzcan a pensar que su responsabilidad pueda quedar comprometida.”¹⁰⁵

Así las cosas, podemos aseverar que esta Corporación en principio tendría la jurisdicción para estudiar el llamamiento en garantía, bien sea por la relación fáctica o contractual entre las partes; sin embargo, se observa en la condición decima cuarta de las condiciones generales de la póliza de todo riesgo de responsabilidad civil, lo siguiente:

“Condición Décima Cuarta.- Arbitramento

La Compañía, de una parte, y el asegurado de otra, acuerdan someter a la decisión de tres (3) árbitros, todas las diferencias que se susciten, en relación con el contrato de seguros a que se refiere la presente póliza. Los árbitros serán nombrados de común acuerdo por las partes, si estas no se ponen de acuerdo la

¹⁰³ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 22 de marzo de 2017, exp. 38.958 y sentencia del 1 de marzo de 2018, exp. 43.269.

¹⁰⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, Consejera ponente: Marta Nubia Velásquez Rico, en sentencia del ocho (08) de mayo de dos mil diecinueve (2019), para el proceso de radicación número: 13001-23-31-000-2007-00622-03(46996).

¹⁰⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, Consejera ponente: Marta Nubia Velásquez Rico, en sentencia del once (11) de abril de dos mil diecinueve (2019), para el proceso de radicación número: 73001-23-31-000-2010-00241-01(45205).

designación de los árbitros la hará el director del Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de comercio de Bogotá.

El tribunal de arbitramento se sujetará a lo dispuesto en las leyes vigentes sobre la materia y en el reglamento del Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Santafé de Bogotá D.C.

El tribunal decidirá en derecho y tendrá como sede la ciudad de Bogotá

Parágrafo:

Cuando las discrepancias se refieran a la modalidad de pago de que trata la Condición Séptima Parágrafo Primero, no se aplicará esta condición.”¹⁰⁶

En ese sentido, se advierte que las partes pactaron una cláusula compromisoria para dirimir los conflictos frente al contrato de seguros, por lo que en consecuencia esta corporación perdería competencia, sobre el tema el Consejo de Estado ha advertido que:

*“Es claro entonces para la Sala que de acuerdo con la naturaleza jurídica de la cláusula compromisoria y la jurisprudencia reiterada de la Sección Tercera del Consejo de Estado **cuando la cláusula compromisoria está incluida en el contrato**, debe darse prevalencia al acuerdo de voluntades entre las partes en el Contrato de Seguros, esto es, a la cláusula que excluye a esta Jurisdicción del conocimiento de dicha relación contractual.*

(...)

Así las cosas, resulta indiscutible que la cláusula compromisoria no puede suprimir las competencias legalmente establecidas, esto es, que esta Jurisdicción se pronuncie sobre la legalidad de los actos administrativos y la eventual prosperidad de las pretensiones de la parte actora.”¹⁰⁷

En ese sentido, se observa que las llamadas en garantía presentan algunas diferencias en contra del contrato de seguro firmado por las partes, en la medida que desconocen la obligación – excepción de “inexistencia de la obligación” de la previsor y de Colseguros -, alegan la prescripción de la acción del contrato de seguros, solicitan la nulidad del contrato por las preexistencias no informadas, eventualmente la terminación del contrato por vulneración de la garantía, la no obligatoriedad por culpa grave del asegurado y la limitación de la condena por coaseguro.

Así las cosas, pese a que este Tribunal puede estudiar la responsabilidad de la Aeronáutica por lo hechos acaecidos el 9 de julio del 2000; frente a la relación contractual de la entidad accionada y las llamadas en garantía el competente es el

¹⁰⁶ Folios 1053-1068 del cuaderno 6.

¹⁰⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Consejero ponente: Marco Antonio Velilla Moreno, en auto del diecisiete (17) de junio de dos mil diez (2010), para el proceso de radicación número: 05001-23-31-000-2002-04710-03.

Tribunal de Arbitramento de la Cámara de Comercio de Bogotá en atención a la cláusula compromisoria anteriormente referida, dándose prevalencia al acuerdo de voluntades, por lo que no se estudiaran las demás excepciones de fondo y se declarara la falta de jurisdicción y competencia frente al llamamiento requerido.

8.2. Aerolíneas del Éste LTDA. - ADES

Adicionalmente, se observa que la Aeronáutica Civil llamó en garantía a la empresa **Aerolíneas del Éste LTDA. - ADES** exponiendo que como dicha entidad fue la que realizó los mantenimientos de la aeronave es la que debe responder por las fallas alegadas por la parte actora, sin que se advierta mayor desarrollo argumentativo frente a la responsabilidad de la llamada.

Al respecto, se avizora el contrato de mantenimiento¹⁰⁸ suscrito por Rolando Medina Marmolejo con la empresa **Aerolíneas del Éste LTDA. - ADES** en el que la segunda se obliga a prestar el servicio de mantenimiento de la aeronave por programación del fabricante o por reportes de fallas, en ese sentido, se deduce que estaba a cargo del piloto como de los funcionarios de la Aeronáutica Civil informar sobre alguna falla mecánica a la entidad llamada en garantía; no obstante, no se observa ningún tipo de requerimiento al respecto.

De igual forma, se advierte que se efectuó un mantenimiento preventivo el 3 de diciembre de 1999, en el que manifiestan que en los últimos 12 meses no habían hecho cambios de componentes mayores, sin dejar sentado algún hallazgo respecto de fallas de la aeronave, de lo cual se podría afirmar que cumplió con los mantenimientos programados.

No obstante, mediante oficio GTEC-101-1768 del 19 de julio del 2000 la Aeronáutica Civil indica que existió una reparación de los motores y hélices sin que se especifique la clase de reparación, aunado a que el personal técnico carecía de entrenamiento adicional; sin embargo, de lo anterior solo es posible cuestionar que si para la Aeronáutica existían esas irregularidades porqué solo hasta ocurrido el accidente las pone en conocimiento, requiriendo a la entidad de mantenimiento para una eventual revisión o en su defecto suspender la operación de la aeronave.

Conforme lo expuesto, no es posible obligar a la empresa **Aerolíneas del Éste LTDA. - ADES** a responder patrimonialmente por los daños ocasionados a los demandantes, toda vez que lo que se cuestiona en el presente proceso es la falta de control de la Aeronáutica Civil, al autorizar el despegue de la aeronave pese a las fallas mecánicas que presentaba; de igual manera, no es razonable que se requiera a la llamada cuando nunca fue solicitada para efectuar un mantenimiento por reportes derivados de la operación, lo que hace suponer que nunca tuvo conocimiento de una falla mecánica encontrándose a cargo de reportarla el piloto o en su defecto la entidad encargada de los controles como es la Aeronáutica Civil.

¹⁰⁸ Folios 831-832 del cuaderno 5.

Se debe aclarar que, a diferencia del llamamiento en garantía frente a las aseguradoras en el vínculo contractual es directo, en el caso del contrato de mantenimiento no existe vínculo entre la Aeronáutica y Ades, por lo que la cláusula compromisoria de resolver los conflictos suscitados en el contrato a través de los Tribunales de Arbitramento no tiene carácter vinculante con la entidad estatal, por ello, en este caso se negará el llamamiento de garantía.

9. Condena en costas

En cuanto al tema de la condena en costas, la Sala no condenará a la demandada conforme lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley 446 de 1998, modificatorio del artículo 171 del Código Contencioso Administrativo, en razón a que no existe prueba dentro del plenario que acredite la existencia de una conducta grave o temeridad¹⁰⁹.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Administrativo del Meta, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

RESUELVE

PRIMERO: DECLÁRESE administrativamente responsable a la *Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil*, con ocasión de la muerte del señor *Jaime Alberto Sabogal Urrea*, conforme a lo expresado en las consideraciones de esta providencia.

SEGUNDO: CONDÉNESE a la *Aeronáutica Civil* a pagar a los demandantes los perjuicios morales por ellos sufridos, así:

DEMANDANTE	PARENTESCO	TOTAL
<i>Magda Patricia Parra Velásquez</i>	COMPAÑERA PERMANENTE	100 Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes a la fecha de esta sentencia o de cuando se haga efectivo el pago.
<i>Magda Vivian Sabogal Parra y Johan Alberto Sabogal Parra</i>	HIJOS	100 Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes a la fecha de esta sentencia o de cuando se haga efectivo el pago; para cada uno.

¹⁰⁹ Consejo de Estado. Sección Segunda. Subsección B. C.P.: Bertha Lucía Ramírez de Páez., en sentencia del 5 de agosto de 2010 señala:

“CONDUCTA TEMERARIA O MALA EN EL PROCESO - Existencia.

Son deberes y responsabilidades de las partes y sus apoderados, proceder con lealtad y buena fe en todos sus actos, y obrar sin temeridad en sus pretensiones o defensa y en el ejercicio de los derechos procesales (artículo 71 del C.P.C- numerales 1º y 2º) Se considera que ha existido temeridad o mala fe cuando por cualquier otro medio se entorpezca reiteradamente el desarrollo normal del proceso (artículo 74 numeral 5º ibídem)”

Referencia: Reparación Directa
Radicación: 50001-23-31-000-2002-20210-00
Asunto: Apelación sentencia

TERCERO: CONDÉNESE a la *Aeronáutica Civil* a pagar por concepto de perjuicios materiales - lucro cesante, de conformidad a lo expuesto en la parte motiva de esta providencia, los siguientes valores:

DEMANDANTE	PARENTESCO	TOTAL
<i>Magda Patricia Parra Velásquez</i>	Compañera permanente	\$963.651.771
<i>Magda Vivian Sabogal Parra</i>	Hija	\$71.645.366
<i>Johan Alberto Sabogal Parra</i>	Hijo	\$81.410.028

CUARTO: NIÉGUENSE las demás pretensiones de la demanda.

QUINTO: INHÍBASE de pronunciarse sobre las pretensiones del llamamiento en garantía efectuado en contra de la Previsora y Colseguros, conforme lo expuesto en la parte considerativa.

SEXTO: NIÉGUESE el llamamiento en garantía efectuado contra la empresa **Aerolíneas del Éste LTDA. - ADES**, de conformidad con lo señalado en la parte motiva de esta sentencia.

SÉPTIMO: El valor de las sumas antes relacionadas, será ajustado de conformidad con el artículo 178 del C.C.A.

OCTAVO: La entidad demandada dará cumplimiento a la presente sentencia, en los términos y condiciones establecidos en los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo.

NOVENO: En caso de no ser apelada la presente sentencia, y toda vez que la condena excede los 300 S.M.M.L.V., remítase al Consejo de Estado el proceso de referencia para que se agote el grado jurisdiccional de consulta de conformidad con el artículo 184 del código contencioso administrativo.

DECIMO: Sin condena en costas.

Esta providencia fue discutida y aprobada en Sala de decisión del día once (11) de marzo de dos mil veintiuno (2021), mediante acta No. 14 de la misma fecha.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,

Carlos Enrique Ardila Obando (Oralidad)

Magistrado(a)

Tribunal Administrativo Del Meta

Referencia: Reparación Directa
 Radicación: 50001-23-31-000-2002-20210-00
 Asunto: Apelación sentencia

NELCY VARGAS TOVAR
Magistrado(a)
Tribunal Administrativo Del Meta

Claudia Patricia Alonso Perez (Oralidad)
Magistrado(a)
Tribunal Administrativo Del Meta
Con Salvamento De Voto

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación:
c8ce339315379aa1efc634ac69582098a3b7eb666930aa64d2df99c6be4de1af
Documento firmado electrónicamente en 23-03-2021

Valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/Justicia21/Administracion/FirmaElectronica/frmValidarFirmaElectronica.aspx>

Referencia: Reparación Directa
Radicación: 50001-23-31-000-2002-20210-00
Asunto: Apelación sentencia



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL META

SALVAMENTO DE VOTO

RADICACION: 50 001 23 31 000 2002 20210 00
ACCIÓN: REPARACIÓN DIRECTA
ACCIONANTE: MAGDA PATRICIA PARRA Y OTROS
DEMANDADO: LA NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE – AERONÁUTICA CIVIL
PROVIDENCIA: APROBADA EN SALA DEL 11 DE MARZO DE 2021
M. PONENTE: DR. CARLOS ENRIQUE ARDILA OBANDO

Con el debido respeto, me aparto de la decisión mayoritaria de la Sala, en tanto DECLARÓ ADMINISTRATIVAMENTE RESPONSABLE A LA AERONÁUTICA CIVIL y emitió CONDENA EN SU CONTRA PARA EL PAGO DE PERJUICIOS A FAVOR DE LOS DEMANDANTES, por las siguientes razones:

1. Sea lo primero indicar que el sustento de este salvamento de voto se encuentra en la ponencia inicial que presenté el 25 de octubre de 2019, que luego de ser aplazado el 31 de octubre de la misma anualidad, fue derrotado en sala del 7 de noviembre de dicho año, razón por la cual se transcribirá *in extenso* la parte considerativa y resolutive prescindiendo de los antecedentes del proyecto por corresponder a los mismos de la providencia de la cual me aparto.

2. “/.../

CONSIDERACIONES

I. Competencia:

Este Tribunal Administrativo es competente para fallar en aplicación a lo dispuesto por el numeral 6° del artículo 132 del C.C.A., en concordancia con el artículo 134D, numeral 2° letra f), *ibídem*.

II. Problema Jurídico:

Corresponde a esta sala dilucidar si la NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE – UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONÁUTICA CIVIL son responsables por los hechos que dieron lugar a la muerte del señor JAIME ALBERTO SABOGAL URREA, ocurrida el día 9 de julio de 2000, cuando iba a bordo de la aeronave HK 851 con rumbo a la ciudad de Mitú y por ende, hay lugar a indemnizar los perjuicios ocasionados a la parte actora con este hecho.

En caso de hallarse probada la falla en el servicio por parte de la AERONÁUTICA CIVIL por estos hechos, procederá la sala a estudiar la consecuente responsabilidad de los llamados en garantía en este asunto.

Para llegar a la solución del problema jurídico, considera la sala que se debe abordar desde el punto de vista teórico y jurisprudencial la *responsabilidad extracontractual del Estado; el daño antijurídico y la imputación de la responsabilidad*

al Estado y fundamento de la imputación consistente en falla del servicio y por último, el régimen de responsabilidad aplicable en tratándose de accidentes aéreos para luego valorar las pruebas allegadas al expediente y resolver el caso concreto, en el cual se estudiará la legitimación en la causa por pasiva de LA NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Previo a ello, se analizará la oportunidad de la demanda.

III. Oportunidad de la demanda:

El fenómeno de la caducidad se configura cuando el plazo establecido en la ley para instaurar algún tipo de acción, ha vencido, por ende puede decirse que esta es la sanción que consagra la ley por el no ejercicio oportuno del derecho de acción, en tanto al exceder los plazos preclusivos para acudir a la jurisdicción, se ve limitado el derecho que le asiste a toda persona de solicitar que sea definido un conflicto por el aparato jurisdiccional del poder público.

El Consejo de Estado ha insistido en toda su jurisprudencia sobre este tema, que la caducidad de la acción ha sido instituida en el ordenamiento jurídico para garantizar la seguridad jurídica de los sujetos procesales, puesto que se erige como una sanción cuando el titular de la acción judicial no lo hace oportunamente, y es por esto que la parte actora tiene la carga procesal de promover el litigio dentro del plazo fijado por la ley, de lo contrario, pierde la posibilidad de accionar ante la jurisdicción¹.

Pues bien, con relación a la acción de reparación directa, como la que hoy nos ocupa, el numeral 8 del artículo 136 del C.C.A. - modificado por el artículo 44 de la Ley 446 de 1998- establece que *"... caducará al vencimiento del plazo de dos (2) años, contados a partir del día siguiente al acaecimiento del hecho, omisión u operación administrativa o de ocurrida la ocupación temporal o permanente del inmueble de propiedad ajena por acusa de trabajo público o por cualquier otra causa"*.

Así las cosas, el cómputo del término de caducidad en este tipo de acciones, generalmente coincide con el acaecimiento del hecho, omisión, operación administrativa u ocupación temporal o permanente de inmueble por trabajos públicos o por cualquier otra causa. La jurisprudencia sólo ha admitido que el cómputo comience de manera posterior, en aquellos eventos en que ese "acaecimiento" no coincida temporalmente con la manifestación del daño, pues aunque el hecho haya ocurrido hasta tanto el perjudicado está en la posibilidad de conocer su calificación de "dañino", es que se le puede exigir que acuda a la jurisdicción, y por ende desde allí se computaría el término previsto en la ley para tal efecto.

Es lo que ocurre generalmente con el oblitio quirúrgico dejado por personal de las entidades hospitalarias de naturaleza pública, que a pesar de haber ocurrido el hecho cuando se llevó a cabo la cirugía, el paciente solo después de un tiempo y de realizados los exámenes o análisis médicos correspondientes, se entera que el daño se lo está produciendo aquel hecho de la administración, lo que justifica que sólo desde que tuvo esa posibilidad de conocerlo, comience a contabilizarse la caducidad.

Debe tenerse presente en estos casos excepcionales, que ese concepto de "daño al descubierto" que ha utilizado la jurisprudencia para garantizar el acceso a la administración de justicia, no puede justificarse en aquellos eventos en que el

¹ CONSEJO DE ESTADO. Sección Tercera. Sentencia del 23 de febrero de 2012, Rad. 76001-23-31-000-2011-00804-01(42141) C.P. CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA. Dte: MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI.

conocimiento no lo tuvo el afectado por una conducta negligente de su parte, es decir, el cómputo de la caducidad debe hacerse desde cuando el afectado debió tener conocimiento de ese "hecho dañino", porque si no fue consciente de esa situación por una conducta atribuible a su propia negligencia, no habría justificación para aplicar la excepción jurisprudencial, pues recuérdese que es principio de derecho que *"nadie puede beneficiarse de su propia culpa"* o en latín *"nemo auditor propriam turpitudinem allegans"*.

En conclusión, es la propia ley la que asigna una carga para que, ante la materialización de un determinado hecho, los interesados actúen con diligencia en cuanto a la reclamación efectiva de sus derechos, sin que las partes puedan convenir en su desconocimiento, modificación o alteración, esto a fin de impedir que situaciones permanezcan en el tiempo, sin que sean definidas judicialmente.

Siendo ello así, en el caso particular lo indicado es computar el término de caducidad desde el día siguiente a la muerte de JAIME ALBERTO SABOGAL URREA, causada en el accidente aéreo ocurrido el 9 de julio de 2000, por el que reclama la correspondiente condena, esto es, el 10 de julio de 2002, luego, el vencimiento del término de caducidad ocurría el 10 de julio de 2005, por tanto, como quiera que la demanda fue presentada el día 5 de julio de 2002, según se desprende del sello de recibido impuesto por oficina judicial en la primera hoja del expediente, se concluye que la acción se ejerció de manera oportuna.

IV. La Responsabilidad Extracontractual del Estado:

Con la Constitución Política de 1991, se establece el régimen de responsabilidad patrimonial, como garantía de los derechos e intereses de los administrados y de su patrimonio, es decir, que se funda desde la perspectiva de la víctima y no de la conducta del Estado, por ello es indiferente si la acción u omisión de la administración se ajusta o no al ordenamiento jurídico, pues el elemento fundamental es la existencia de un daño que la persona no está en la obligación de soportar, y que le sea imputable al Estado.

Así pues, el constituyente la plasmó en su artículo 90 como una cláusula general de la responsabilidad estatal así:

"el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste".

Por su parte, el Consejo de Estado, al referirse a este asunto², recapituló lo que la doctrina ha sostenido respecto de la responsabilidad Estatal, en los siguientes términos:

"La responsabilidad de la Administración, en cambio, se articula como una garantía de los ciudadanos, pero no como una potestad³; los daños cubiertos por

²Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 25 de julio de 2016. Rad. : 76001-23-31-000-2002-03560-01(33868). C.P. Dr. JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA.

³ "La responsabilidad, a diferencia de la expropiación, no representa un instrumento en manos de la Administración para satisfacer el interés general, una potestad más de las que ésta dispone al llevar a cabo su actividad, sino un mecanismo de garantía destinado a paliar, precisamente, las consecuencias negativas que pueda generar dicha actividad. La responsabilidad, por así decirlo, no constituye una herramienta de actuación de la Administración, sino de reacción, de reparación de los daños por ésta producidos". MIR PUIGPELAT, Oriol. La responsabilidad patrimonial de la administración. Hacia un nuevo sistema. 1ª ed. Madrid, Civitas, 2001, p.120.

*la responsabilidad administrativa no son deliberadamente causados por la Administración por exigencia del interés general, no aparecen como un medio necesario para la consecución del fin público*⁴.

Señaló la jurisprudencia en cita, que de acuerdo a lo prescrito en el artículo 90 superior, que establece una cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado, este concepto tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado, y la imputación del mismo a la administración pública, sea por la acción o por la omisión, bajo los criterios de falla en el servicio, daño especial, riesgo excepcional u otro, según corresponda.

Advirtió el Consejo de Estado que la responsabilidad extracontractual del Estado se puede configurar una vez se demuestre el daño antijurídico y la imputación (desde el ámbito fáctico y jurídico).

V. El Daño Antijurídico:

Pues bien, a pesar de que el artículo 90 de la Constitución establece que el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, no existe en la legislación definición alguna del daño antijurídico, sin embargo, la jurisprudencia nacional lo ha señalado como *"la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho"* en otros términos, aquel que se produce a pesar de que *"el ordenamiento jurídico no le ha impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir, que el daño carece de causales de justificación"*⁵.

En efecto, el daño objeto de la reparación sólo es aquel que reviste la característica de ser antijurídico, y para que ello ocurra, aquel debe cumplir con unas características especiales, que consisten en que el mismo sea *"cierto, presente o futuro, determinado o determinable, anormal y que se trate de una situación jurídicamente protegida"*⁶.

Al respecto, el Consejo de Estado en reciente pronunciamiento señaló que *la "antijuridicidad del perjuicio no depende de la licitud o ilicitud de la conducta desplegada por la Administración sino de la no soportabilidad del daño por parte de la víctima"*⁷.

En conclusión, el daño antijurídico es aquél que la persona no está llamada a soportar puesto que no tiene fundamento en una norma jurídica, o lo que es lo mismo, es aquel que se causa a pesar de que no exista una ley que justifique o imponga la obligación de soportarlo.

VI. Imputación de la responsabilidad al Estado y fundamento de la imputación consistente en falla del servicio:

El Consejo de Estado señaló que en cuanto a la imputación se deben analizar dos esferas: a) el ámbito fáctico, y b) la imputación jurídica, esta última se debe determinar de acuerdo con los distintos títulos de imputación, tales como la falla o

⁴MIR PUIGPELAT, Oriol. La responsabilidad patrimonial de la administración. Hacia un nuevo sistema., ob., cit., pp.120-121.

⁵Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 28 de enero de 2015. Rad. 05 001 23 31 000 2002 03487 01 (32912). C.P. JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA.

⁶Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 25 de julio de 2016. Rad. : 76001-23-31-000-2002-03560-01(33868). C.P. Dr. JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA.

⁷Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 7 de septiembre de 2015. Rad. 85001-23-31-000-2010-00178-01 (47671). C.P. JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA.

falta en la prestación del servicio; el daño especial y el riesgo excepcional⁸.

Enfatiza la Jurisprudencia que en la actualidad todo régimen de responsabilidad patrimonial del Estado exige la afirmación del principio de imputabilidad, según el cual *"la indemnización del daño antijurídico cabe achacarla al Estado cuando haya el sustento fáctico y la atribución jurídica. Debe quedar claro, que el derecho no puede apartarse de las 'estructuras reales si quiere tener alguna eficacia sobre las mismas' "*.

En punto concreto de la Falla del Servicio derivado de la omisión en el cumplimiento de obligaciones, el Consejo de Estado –Sección Tercera- en sentencia reiterativa de posturas anteriores indicó que son dos los elementos a saber: (i) la existencia de una obligación normativamente atribuida a la entidad pública, que ésta no haya atendido o cumplido oportuna o satisfactoriamente, y (ii) la virtualidad jurídica del eventual cumplimiento de tal obligación, de haber interrumpido el proceso causal de producción del daño, es decir, que éste no hubiera tenido lugar de haberse evidenciado la omisión administrativa⁹.

De manera más reciente, el órgano de cierre de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, indicó que la misma como criterio de imputación principal para establecer la responsabilidad del Estado, *"tiene como presupuesto el reconocimiento de la existencia de mandatos de abstención –deberes negativos como de acción –deberes positivos- a cargo del Estado; empero, para que se genere responsabilidad con fundamento en ello es menester acreditar, a título de ejemplo, i) el incumplimiento o deficiente cumplimiento de deberes normativos, ii) la omisión o inactividad de la administración pública, o iii) el desconocimiento de la posición de garante institucional que pueda asumir la administración"¹⁰.*

Pues bien, bajo este régimen los elementos axiológicos que deben demostrarse son: (i) La falla o falta de la Administración, bien por la omisión en la prestación del servicio, ora por su retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia del servicio; (ii) El daño, consistente en la lesión de un bien jurídicamente protegido, el cual debe ser cierto y determinado o al menos determinable; y (iii) La relación de causalidad entre la falla y el daño, esto es, que ese daño se haya producido como consecuencia de la falla de la administración o lo que es lo mismo que la falla haya sido determinante y relevante en la producción del daño.

Para resolver la existencia de la falla alegada, se hace menester estudiar algunos factores propios del caso en concreto tales como, existencia de causalidad entre el daño y la conducta de la administración, los elementos materiales probatorios obrantes dentro del expediente, entre otros aspectos, que se ilustrarán a lo largo de la providencia.

VII. El régimen de responsabilidad aplicable en tratándose de accidentes aéreos:

Frente a la responsabilidad por la ocurrencia de accidentes aéreos se tiene que el Consejo de Estado la ha enmarcado dentro de las actividades peligrosas, la cual por regla general se analiza de manera objetiva bajo el título del riesgo excepcional.

⁸Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 25 de julio de 2016. Rad. : 76001-23-31-000-2002-03560-01(33868). C.P. Dr. JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA.

⁹Sentencia del 8 de marzo de 2007.- C.P. Dr. Mauricio Fajardo Gómez.- Rad. 25000-23-26-000-2000-02359-01 (27434).- Actor: Rosario Hernández Hernández y Otros.- Ddo. Alcaldía Mayor de Bogotá y Otros

¹⁰Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 28 de noviembre de 2015. Rad. 05 001 23 31 000 2002 03487 01 (32912) C.P. JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA.

Sin embargo, la misma jurisprudencia¹¹, de tiempo de atrás ha sostenido que existen dos tipos de responsabilidad derivada del servicio aeronáutico, esto es, la que incumbe al explotador de la aeronave y la que se le atribuye a la autoridad aeronáutica por daños derivados de muerte o lesiones a pasajeros a bordo de las aeronaves.

En cuanto al explotador de la aeronave, se tiene que el régimen de responsabilidad está descrito en el artículo 1880 del Código de Comercio que a la postre señala:

"ARTÍCULO 1880. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR DAÑO EN CASO DE MUERTE O LESIÓN DEL PASAJERO>. El transportador es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión del pasajero, con la sola prueba de que el hecho que lo causó se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, a menos que pruebe hallarse en cualquiera de las causales de exoneración consagradas en los ordinales 1o. y 3o. del artículo 1003 y a condición de que acredite, igualmente, que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas."

"ARTÍCULO 1003. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR>. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.

Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:

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

De las normas transcritas se advierte que la responsabilidad del explotador de la aeronave se enmarca en el régimen objetivo de responsabilidad por riesgo excepcional y solo podrá exonerarse de ella, acreditando la ocurrencia de las causales de exoneración allí señaladas y además, que tomó las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.

Ahora bien, en cuanto a la responsabilidad de la autoridad aeronáutica, la Corporación ha sostenido que la misma se encuentra descrita en el artículo 1861 del Código de Comercio, "que define de manera general las funciones de la autoridad aeronáutica."¹², así:

"ARTÍCULO 1861. <PROCEDIMIENTO PARA CONCESIÓN Y MODIFICACIÓN DE PERMISO DE OPERACIÓN>. El procedimiento para la concesión de permisos de operación, así como para las modificaciones que de ellos se soliciten, serán determinados por la autoridad aeronáutica, la cual celebrará audiencias públicas que garanticen el adecuado análisis de la necesidad y conveniencia del servicio propuesto".

¹¹ CE. SCA. Sección Tercera. Subsección C. CP: Jaime Enrique Rodríguez Navas. Sentencia del 29 de abril de 2019. Rad: 73001-23-31-000-1999-02371-01(36103). Actor: Edelmira Jimenez De Arango y otros.

Al respecto también pueden consultarse las siguientes providencias, en las se desarrolla el tema de la responsabilidad por accidente aéreo.

CE. SCA. Sección Tercera. Subsección A. CP: Marta Nubia Velásquez Rico. Sentencia del 15 de febrero de 2018. Rad: 50001-23-31-000-2002-40261-01(39326). Actor: Linda Stephany Medina Beltrán y otros.

CE. SCA. Sección Tercera. Subsección A. CP: María Adriana Marín. Sentencia del 21 de junio de 2018. Rad: 68001-23-31-000-2003-00847-01(42541)A. Actor: Yolima Hernández Jaimes

¹² CE. SCA. Sección Tercera. Subsección C. CP: Olga Melida Valle de la Hoz. Sentencia del 12 de agosto de 2014. Rad: 76001-23-25-000-1996-00006-01(18153). Actor: Arsory Guerrero Grajales y otros

A diferencia de la responsabilidad del explotador, *"la obligación de reparación en cabeza de la autoridad aeronáutica dependerá siempre de que aparezca acreditado que esta [sic] incurrió en falla del servicio al cumplir sus funciones, y que dicha falla fué [sic] la causa eficiente del accidente."*¹³

Esto quiere decir que *"respecto de la responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil debe ser aplicado el régimen de falla probada en la prestación del servicio dada su condición de autoridad encargada de vigilar la actividad aérea en el País."*¹⁴.

Todo lo anterior quiere decir que la responsabilidad por los daños causados a pasajeros de una aeronave se analizará bajo el título de imputación de riesgo excepcional frente al transportador y por falla en el servicio frente a la autoridad aeronáutica, según lo explicado anteriormente.

Ahora bien, se tiene que el análisis de responsabilidad cuando las víctimas forman parte de la tripulación de una aeronave, conforme con lo expuesto por el Consejo de Estado, no puede darse a través del título de imputación de riesgo excepcional por estar desarrollando una actividad peligrosa, sino por la falla en el servicio en que haya incurrido la autoridad *"por las irregularidades en el ámbito del cumplimiento de los deberes a su cargo, sin perjuicio de la concurrencia de responsabilidad que pueda presentarse entre el transportador y la autoridad aeronáutica, cuando así se establezca en la investigación de las causas determinantes del accidente aéreo."*¹⁵

Al respecto la alta corporación señaló lo siguiente:

*"tal como fue analizado por la Subsección A de la Sección Tercera, en la sentencia del 15 de febrero de 2018¹⁶, la conducción de aeronaves es considerada, por regla general, como una actividad peligrosa, y que, aunque en aquellos eventos en los que el daño es producido por el ejercicio de actividades peligrosas el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación se deriva de la realización directa de una actividad que entraña peligro, cuando el daño sufrido deviene como consecuencia de una actividad peligrosa que es ejercida directamente por la propia víctima, no resulta aplicable dicho régimen, sino el de falla probada del servicio, en la medida que, para que surja la responsabilidad de la entidad demandada, la parte actora tiene la obligación de demostrar que el accidente se produjo por la falta de revisión y/o mantenimiento –o de regulación en el presente caso– a cargo de la entidad demandada, o que quien ejecutó la actividad peligrosa fue sometido a un riesgo superior al que normalmente debe soportar."*¹⁷

Por consiguiente, será cada caso concreto el que defina el título de imputación por el cual se debe hacer el análisis de responsabilidad, por el accidente aéreo.

Así las cosas, como quiera que la demanda fue impetrada en contra de la AERONÁUTICA CIVIL por el grupo familiar de uno de los pasajeros de la aeronave accidentada, como se verá más adelante, este asunto se estudiará bajo el régimen de

¹³ Rad: 76001-23-25-000-1996-00006-01(18153).

¹⁴ Rad: 76001-23-25-000-1996-00006-01(18153).

¹⁵ CE. SCA. Sección Tercera. Subsección B. CP: Marta Nubia Velásquez Rico. Sentencia del 24 de enero de 2019. Rad: 25000-23-26-000-2007-00361-01(43401)

¹⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 15 de febrero de 2018, Radicación No.: 50001-23-31-000-2002-40261-01(39326).

¹⁷ Rad: 25000-23-26-000-2007-00361-01(43401)

responsabilidad subjetiva por falla en el servicio, según lo anteriormente explicado.

VIII. Caso Concreto:

En el presente caso, tenemos que MAGDA PATRICIA PARRA VELÁSQUEZ quien actúa en nombre propio y en representación del menor JOHAN ALBERTO SABOGAL PARRA y MAGDA VIVIAN SABOGAL PARRA solicitaron declarar administrativa y patrimonialmente responsables a las demandadas NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE y UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONÁUTICA CIVIL, por los daños materiales y morales, causados con el accidente aéreo ocurrido el 9 de julio del año 2000, en el que falleció el pasajero JAIME ALBERTO SABOGAL URREA quien iba a bordo del aeronave de matrícula HK-851-P.

Pues bien, lo primero de lo que se ocupará la sala será de establecer si la NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE tienen legitimación en la causa por pasiva para formar parte de este litigio.

Para lo cual, debe acudir al Decreto 2171 de 1992 que fue modificado por el Decreto 101 de 2000, por el que se modificó la estructura del MINISTERIO DE TRANSPORTE, en cuyo artículo 1 se indica que éste tiene a su cargo "**la orientación, control y evaluación del ejercicio de las funciones de sus entidades adscritas y vinculadas, sin perjuicio de las potestades de decisión que les correspondan, así como de su participación en la formulación de la política, en la elaboración de los programas sectoriales y en la ejecución de los mismos**".

En esa misma norma, se señala a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL como una entidad adscrita a ese Ministerio.

Así mismo, en el artículo 3 se narran las funciones del MINISTERIO DE TRANSPORTE, así:

"Artículo 3. Funciones del Ministerio. El Ministerio de Transporte cumplirá, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

- 1. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.**
- 2. Elaborar el proyecto del Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación – DNP – y las entidades del sector transporte.*
- 3. Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura, en colaboración con las entidades ejecutoras de cada modo de transporte y las entidades territoriales y la DIMAR.*
- 4. Coordinar, promover, vigilar y evaluar la ejecución de las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.*
- 5. Expedir las normas de carácter general y de carácter técnico que regulen los temas de tránsito, transporte y su infraestructura, siempre y cuando esta competencia no esté atribuida a otra autoridad.*
- 6. Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación científica, tecnológica y administrativa en las áreas de su competencia.*
- 7. Impulsar bajo la dirección del Presidente de la República y en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores y Comercio*

SALVAMENTO DE VOTO
 Providencia del 11 de marzo de 2021
 M.P. CARLOS ENRIQUE ARDILA OBANDO
 Reparación Directa
 Rad. 500012331000 2002 20210 00
 Dte: Magda Patricia Parra y otros
 Ddo: Nación – Mintransporte – Aeronáutica Civil

Exterior, las negociaciones internacionales relacionadas con las áreas de su competencia.

8. *Apoyar y prestar cooperación técnica a las entidades territoriales en las áreas de su competencia.*
9. *Fijar la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada o libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en todos los modos, sin perjuicio de lo previsto en convenios o acuerdos de carácter internacional.*
10. *Coordinar la adopción de los planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte, y de construcción y conservación de la infraestructura de los mismos.*
11. *Ejecutar las políticas del sector en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, en los casos en que éstas no les correspondan a las entidades adscritas, vinculadas, territoriales o a la DIMAR.*
12. *Orientar, coordinar y controlar, en la forma prevista en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y vinculadas. Ejercer control de tutela sobre los organismos adscritos y vinculados.*
13. *Promover, de conformidad con los principios constitucionales, la participación de entidades y personas privadas en la prestación de servicios y actividades relacionadas con el sector transporte y su infraestructura.*
14. *Coordinar, promover y evaluar, la ejecución de las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, en concordancia con el Plan Sectorial de Transporte y el Plan Nacional de Desarrollo.*
15. *Establecer la política general en materia de peajes, de conformidad con la ley.*
16. *Preparar los planes y programas de inversión para la construcción, conservación y atención de emergencias de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación.*
17. *Ejecutar los recursos financieros de conformidad con los planes y programas establecidos y con las normas orgánicas del presupuesto nacional.*
18. *Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de sus objetivos.*

Parágrafo 1. Exceptúase de la infraestructura de transporte los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo, sobre los cuales tiene competencia la DIMAR.

Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte para el desarrollo de las actividades en el modo de transporte marítimo, será asesorado por la DIMAR en el área de su competencia."

Ahora bien, el mentado Decreto 2171 de 1992, en el artículo 67, ordenó fusionar el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y Fondo Aeronáutico Nacional, restructurándose como UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, la cual "es una entidad de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, adscrita al Ministerio de Transporte, **para ejercer las funciones de la Autoridad Aeronáutica en todo el territorio nacional.**" (art. 68).

Dentro de las competencias de la AERONÁUTICA CIVIL está entre otras, la de **"regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por la aviación civil y las relaciones de ésta con la aviación de Estado, formulando y desarrollando estrategias, políticas, normas y procedimientos sobre la materia, de conformidad con las políticas y lineamientos generales que fije el Ministerio de Transporte."** (Art. 69)

Seguidamente, en el artículo 70 se describen las funciones de dicha entidad así:

"ARTICULO 70. FUNCIONES. Para el cumplimiento de su objetivo, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil tendrá las siguientes funciones:

1. Organizar, coordinar, regular, controlar y asistir la navegación aérea en todo el espacio aéreo nacional y ejercer soberanía sobre el mismo.

2. En lo de su competencia, prestar los servicios necesarios para garantizar la operación segura y eficaz del transporte aéreo. Para tal efecto, se dará aplicación a los sistemas de contraprestación respectivos.

3. Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo y ejercer vigilancia sobre su cumplimiento.

4. Desarrollar la política tarifaria en materia de transporte aéreo, nacional e internacional.

5. Efectuar los estudios y ejecutar las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica que sea de su competencia, teniendo en cuenta lo previsto en el artículo anterior.

6. Dirigir, organizar y operar, con exclusividad y en lo de su competencia, las comunicaciones aeronáuticas.

7. Velar por el desarrollo ordenado y seguro de la infraestructura aeronáutica. En ejercicio de dicha función le corresponde autorizar toda obra o actividad vinculada con este aspecto y tomar todas las medidas que estime necesarias para impedir o evitar acciones que tiendan a generar situaciones de riesgo en la operación aérea. En virtud de lo anterior, podrá obligar la suspensión de cualquier obra no autorizada o que estándolo se aparte de los términos autorizados por la Entidad.

8. Imponer sanciones a quienes infrinjan los reglamentos por ella expedidos, sanciones que podrán consistir en amonestaciones, multas, suspensión o cancelación de matrículas, registros, permisos, licencias o autorizaciones, conforme lo determine el Gobierno Nacional.

9. Establecer las tasas, tarifas, derechos y demás cobros que deben pagar las personas naturales o jurídicas por los servicios que les preste la Aeronáutica Civil y por la expedición de permisos, licencias, autorizaciones y matrículas. Aplicar, liquidar y recaudar las mismas y llevar el registro estadístico correspondiente.

10. Coordinar sus funciones con las demás entidades que tengan a su cargo funciones complementarias a la aviación y el transporte aéreo.

11. Conducir, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, las relaciones con las Autoridades Aeronáuticas de otros países y con Organismos Internacionales de aviación civil.

SALVAMENTO DE VOTO
 Providencia del 11 de marzo de 2021
 M.P. CARLOS ENRIQUE ARDILA OBANDO
 Reparación Directa
 Rad. 500012331000 2002 20210 00
 Dte: Magda Patricia Parra y otros
 Ddo: Nación – Mintransporte – Aeronáutica Civil

12. *Presentar informes periódicos al Ministerio de Transporte sobre la ejecución del Plan Modal de Transporte Aéreo, para efectos del análisis de gestión por parte de la Dirección General de Transporte Aéreo.*

13. *Comprar o arrendar los bienes muebles e inmuebles que se necesiten para el servicio de la Entidad, proveer lo necesario para su adecuación, mantenimiento o conservación y vigilancia, y vender o dar en arrendamiento aquellos que estando a su disposición, no se requieran para su servicio.*

14. *Celebrar contratos con los usuarios de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o con las Entidades que tengan relación con ésta, para la compra o venta de servicios.*

15. *Proveer los recursos requeridos para la realización de los estudios y de las obras necesarias para conformar la infraestructura aeronáutica de su competencia, para su adquisición, adecuación, mantenimiento o conservación y vigilancia, y celebrar los contratos que se requieran para tales efectos.*

16. *Las demás que le señale la ley, o le delegue el Ministro de Transporte."*

Así las cosas, de la anterior normatividad claramente se desprende que la AERONÁUTICA CIVIL como entidad adscrita al MINISTERIO DE TRANSPORTE es la que tiene a su cargo la organización, coordinación, regulación, control y asistencia de la navegación aérea en todo el territorio nacional.

De esto, sin lugar a dudas, se concluye que en caso de una eventual condena, sería la llamada a responder por los hechos descritos en la demanda que hoy nos ocupa, dado que se trata de un accidente aéreo, máxime cuando en los hechos de la demanda el reproche se finca en la falta de controles sobre el aeronave accidentada.

Por consiguiente, se encuentra probada la excepción de FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA del MINISTERIO DE TRANSPORTE y así será declarado en la parte resolutive de esta proveído.

De manera que, se continúa con el estudio del asunto, teniendo como única demandada la AERONÁUTICA CIVIL.

Pues bien, revisado el acervo probatorio obrante en el expediente, la sala encuentra probado el daño, en tanto el señor JAIME ALBERTO SABOGAL, falleció el 9 de julio de 2000, según se indica en el registro civil de defunción obrante a folio 29 del cuaderno 1 del expediente y el protocolo de necropsia No. 361-00 del 9 de julio de 2000 (fl. 105 anexo), en el que se concluyó: "ADULTO MADURO QUIEN FALLECIÓ POR POLITRAUMATISMO Y QUEMADURAS GRAVES EN ACCIDENTE AÉREO".

De igual forma, se tiene a folio 54 del anexo el oficio 33 del 10 de febrero de 2001, en el que la Unidad Segunda de Fiscalías "informa la lista de pasajeros fallecidos en el avión Curtiss modelo C-46, y que viajaban el 9 de julio de 2000", dentro de los que se encuentra el señor JAIME ALBERTO SABOGAL URREA.

Respecto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo la muerte del señor JAIME ALBERTO SABOGAL, se tiene a folios 945-966 del cuaderno 5 el informe final de accidente, expedido por la oficina de control y seguridad aérea de la AERONÁUTICA CIVIL en el que se describe lo siguiente:

SALVAMENTO DE VOTO
 Providencia del 11 de marzo de 2021
 M.P. CARLOS ENRIQUE ARDILA OBANDO
 Reparación Directa
 Rad. 500012331000 2002 20210 00
 Dte: Magda Patricia Parra y otros
 Ddo: Nación – Mintransporte – Aeronáutica Civil

"La aeronave marca Curtis modelo C-46 con matrícula HK-581-P despegó del aeropuerto Vanguardia de la ciudad de Villavicencio el día 09 de julio de 2000 a las 08.23 H.L, hacía la ciudad de Mitú, en un vuelo no regular de carga y pasajeros.

Al mando de la aeronave y como propietario, se encontraba el capitán Rolando Medina M, como copiloto Henry Buendía R y técnico de a bordo el señor Ricardo Rivera.

El plan de vuelo fue presentado para operar por la ruta W-17, con nueve mil pies de altura y un total de seis personas a bordo incluyendo la tripulación.

El avión inmediatamente después del despegue se le presentó incendio en el motor No 2, el piloto a los controles rápidamente realizó un viraje por la derecha para regresarse al aeropuerto, al efectuar dicha maniobra presentó una pérdida de altura impactando el terreno.

El accidente ocurrió a las 08:25 H.L. aproximadamente con luz solar y en buenas condiciones meteorológicas

(...)

La aeronave quedó totalmente destruida por la acción del fuego pre-impacto y post- impacto así como por contacto con el terreno.

(...)

2.0 ANÁLISIS

El piloto estaba calificado en el equipo, **no tenía su licencia médica vigente**

El copiloto estaba calificado en el equipo tenía su certificado médico vigente y no se encontró evidencia de factores físico-físicos que lo hubiesen afectado antes o durante sus actividades de vuelo.

La aeronave estaba siendo mantenida por la empresa "ADES", y aunque tenía su certificado de aeronavegabilidad en mayo 26-2000, **no lo estaba para la iniciación del vuelo en el día del accidente, dadas las condiciones de los recipientes de las botellas extintoras de fuego en los motores los cuales estaban vacíos y vencidos, esta condición era de responsabilidad de la compañía que suministraba el servicio de mantenimiento al HK-851-P.** El factor meteorológico no fue factor contribuyente al accidente, las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeródromo tampoco fue factor contribuyente al accidente. Durante el ascenso inicial después del **despegue el motor derecho se incendió sin poder ser este contrarrestado o apagado, debido a que el recipiente que contenía el agente extintor se encontraba vacío.** El piloto inició regreso por la derecha al campo efectuando este viraje por el lado del motor incendiado, el cual fue perfilado inmediatamente. **Este viraje sobre el motor inoperativo contribuyó a que la aeronave perdiera sustentación rápidamente por el efecto aerodinámico de separación del aire relativo sobre el ala derecha quedando el avión por debajo de la velocidad mínima de control en vuelo (VMCA), lo cual hizo perder el control del avión al piloto produciéndose el accidente, el incendio del motor derecho ocurrió en el aire mientras que en el resto de la estructura fue post-impacto. No se pudo determinar el origen del incendio en el motor derecho.**

De acuerdo al Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave, esta estaba autorizada para trece personas incluyendo la tripulación, se encontró que a bordo **había 19 personas presentando sobrecupo de seis; el plan de vuelo fue presentado con seis personas a bordo cuando realmente tenía diez y nueve.**

El accidente tuvo capacidad de supervivencia.

(...)

CAUSA PROBABLE

Decisión y operación inapropiadas del piloto al efectuar regreso con viraje as la derecha por incendio incontrolado en el motor No 2 induciendo una pérdida de sustentación sobre el ala del mismo lado que hizo perder el control sobre la aeronave al piloto a los controles”.

Ahora bien, la parte actora indica que la autoridad aeronáutica es responsable por el accidente aéreo ocurrido el 9 de julio de 2000, por cuanto se autorizó el vuelo aun cuando el técnico de abordaje evidenció que se llevaba combustible de forma irregular, el cual generó el incendio de grandes proporciones al momento de impactarse el avión.

Además, señala que se permitió a un particular prestar el servicio público de transporte aéreo sin estar afiliado a ninguna empresa, sin contar con el hecho de llevar más de 14 pasajeros, causando exceso de peso en el aeronave lo que ocasionó que cuando viro hacía la derecha, el avión se precipitara a tierra.

Pues bien, de entrada advierte la sala que el Consejo de Estado en providencia del 15 de febrero de 2018¹⁸ con ocasión de estos mismos hechos, aunque siendo demandantes otras víctimas indirectas (cuyo causante fue el piloto del avión Rolando Arturo Medina Marmolejo), analizó la responsabilidad de la UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONÁUTICA CIVIL bajo el título de imputación de falla en el servicio, al igual que en este asunto, como se explicó en el acápite anterior.

Allí, la alta corporación explicó que *“para que surja la responsabilidad de las entidades demandadas, la parte actora tenía la obligación de demostrar que el accidente se produjo por las omisiones en las cuales incurrieron supuestamente los agentes de las entidades demandadas.”*, lo que no sucedió.

Para lo cual, argumentó que si bien es cierto la AERONÁUTICA CIVIL *“tiene obligaciones como la de regular y supervisar la seguridad en las operaciones aeronáuticas, también lo es que el **operador y explotador de la aeronave cumple un papel determinante para que la entidad logre su cometido.**”*

De igual forma, indicó que la entidad tiene *“facultades, funciones y deberes que comprenden desde la autorización, certificación anual de la aeronavegabilidad, pasando por el control del tráfico aéreo, y comprendiendo la garantía suficiente y razonable de la infraestructura aeronáutica, meteorológica y de seguimiento.”*, con lo que busca *“regular, controlar y supervisar el transporte aéreo”*.

Seguidamente sostuvo que, *“Si bien la autoridad pública aeronáutica puede por razones de seguridad aérea realizar verificaciones a viajeros, tripulaciones, aeronaves y bienes transportados, **será obligación del piloto y del explotador de la aeronave asegurar el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad exigidos por la Aeronáutica Civil y mantener en óptimas condiciones la aeronave, de acuerdo con los requisitos técnicos exigidos por la autoridad aeronáutica en el chequeo anual, pues, se reitera, es el comandante de la aeronave el responsable de su operación y seguridad, así lo establece el artículo 1805 del Código de Comercio***¹⁹.”

Y es que conforme al artículo 3.6.3.2.2 de los Reglamentos Aeronáuticos de

¹⁸ CE. SCA. Sección Tercera. Subsección A. CP: MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO Rad: 50001-23-31-000-2002-40261-01(39326). Actor: Linda Stephany Medina Beltrán Y Otros

¹⁹ Artículo 1805. AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE VUELO. El comandante es el responsable de la operación y seguridad de la aeronave. Tanto los miembros de la tripulación como los pasajeros están sujetos a su autoridad.

Colombia (RAC 3) Actividades Aéreas Civiles "Para obtener el permiso de operación o funcionamiento, la empresa deberá demostrar su capacidad administrativa, técnica y financiera, en relación con las actividades que se propone **desarrollar y deberá mantener tales condiciones mientras sea titular de dicho permiso.**"

De ese modo, concluyó que "la Aeronáutica Civil tiene la obligación de verificar que las aeronaves que deseen realizar operaciones en el país cumplan con unas condiciones mínimas de aeronavegabilidad establecidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, **condición que se verifica anualmente a través del Formulario de Inspección Anual de Aeronave (FIAA) y el certificado de aeronavegabilidad.**", siendo este último definido como un "Documento público otorgado por la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC; mediante el cual se acredita que, a la fecha de su otorgamiento, la aeronave en él descrita es aeronavegable, o sea, apta para ser operada en forma segura dentro de las condiciones asociadas a su categoría, clasificación y de acuerdo a las limitaciones establecidas en su Certificado Tipo."

Por ende, la autoridad aeronáutica no tiene la obligación de realizar "inspecciones permanentes y previas a cada uno de los vuelos que se realicen en el país para asegurar que los pilotos y explotadores cumplan con los requisitos mínimos de aeronavegabilidad."

En el caso concreto del grupo familiar del señor JAIME ALBERTO SABOGAL URREA, tenemos que el Formulario de Inspección Anual de Aeronaves, expedido por la oficina de control y seguridad aérea de la AERONÁUTICA CIVIL (fl. 52 del anexo), da cuenta que la aeronave de matrícula HK-851-P, marca CURTISS, modelo C-46 A, serie 43-47312 que se accidentó el 9 de julio de 2000, era de propiedad del señor ROLANDO MEDINA MARMOLEJO, quien también la explotaba comercialmente, pues fungía como piloto de aquella.

De este formulario se evidencia también que la revisión anual de aeronave se realizó el 15 de diciembre de 1999, en la que se advirtió que la calibración del altímetro y la compensación de la brújula vencían el 22 de mayo de 2000.

Aunado a esto, se observa que la empresa AEROLÍNEAS DEL ESTE LTDA, era la encargada del mantenimiento de la aeronave, cuyo vínculo contractual lo fue entre el 20 de noviembre de 1999 y el 19 de noviembre de 2000, es decir, que se encontraba vigente al momento de los hechos.

Por ende, la AERONÁUTICA CIVIL en ese momento "certifica que los datos detallados en este documento han sido extraídos de los records de la aeronave y cumplen con las normas del Manual de Reglamentos Aeronáuticos que la aeronave aquí descrita tiene su programa de mantenimiento y las directivas de aeronavegabilidad aplicables cumplidas a la fecha, por lo que **se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad**".

También se tiene que, la AERONÁUTICA CIVIL, expidió el 26 de mayo de 2000, certificado de aeronavegabilidad No. 001929 (fl. 966 C5), en el que se indica que la aeronave antes descrita "se considera aeronavegable mientras sea mantenida y opere tal como lo disponen los respectivos manuales" en la categoría de transporte de un peso de 21.772 kilogramos y 13 pasajeros incluida la tripulación.

De ello, se evidencia que la entidad demandada, había cumplido su obligación

SALVAMENTO DE VOTO
 Providencia del 11 de marzo de 2021
 M.P. CARLOS ENRIQUE ARDILA OBANDO
 Reparación Directa
 Rad. 500012331000 2002 20210 00
 Dte: Magda Patricia Parra y otros
 Ddo: Nación – Mintransporte – Aeronáutica Civil

anual de expedir el Formulario de Inspección Anual de Aeronave (FIAA) y el certificado de aeronavegabilidad, por el cumplimiento de los requisitos exigidos en las normas que regulan la materia.

Sin embargo, de todo el acervo probatorio quedó probado que fue el piloto y explotador el que no mantuvo las condiciones de aeronavegabilidad que habían sido certificadas por la autoridad aeronáutica, pues recuérdese que conforme al informe final de accidente, al momento de los hechos, los recipientes de las botellas extintoras de fuego en los motores estaban vacíos y vencidos, negligencia que conforme a lo que hemos explicado, es responsabilidad exclusiva del piloto y explotador del aeronave.

Además, dicho informe señala claramente que como causa probable del accidente la decisión y operación "*inapropiadas*" del piloto al realizar el viraje a la derecha para regresar al aeropuerto, las cuales hicieron "*perder el control sobre la aeronave al piloto*", por ende, de esta prueba resulta claro que el accidente tuvo su origen en las acciones realizadas por el piloto.

En lo que sí le asiste razón a la parte actora es en señalar que la aeronave tenía sobrecupo, como quiera que el certificado de aeronavegabilidad permitía el transporte de 13 pasajeros incluida la tripulación, empero a la misma abordaron 19 pasajeros, es decir un sobrecupo de 6 pasajeros, aunado a que el piloto tenía su certificado médico vencido, lo que también se advierte en el informe final de accidente, circunstancias frente a las cuales conforme lo concluye el Consejo de Estado "*si bien no son situaciones determinantes en el accidente,*" "*sí permiten acreditar la desidia en el cumplimiento de sus obligaciones; especialmente porque era su responsabilidad conservar las condiciones que reportó a la Aeronáutica Civil y que lo hicieron acreedor del certificado de aeronavegabilidad.*"

Contrario a lo que sucede con la omisión de: (i) mantener llenos los recipientes que contenían las botellas de agente extintor, pues el informe final claramente indicó que el incendio del motor derecho no pudo apagarse por este motivo, y (ii) con la falta de pericia del piloto de la aeronave, quien justo efectuó el giro hacia la derecha, es decir, sobre el motor incendiado lo que ocasionó que "*la aeronave perdiera la sustentación rápidamente por el efecto aerodinámico de separación del aire relativo sobre el ala derecha quedando el avión por debajo de la velocidad mínima de control de vuelo,*" lo que hizo que el piloto perdiera el control produciéndose el accidente.

Cabe resaltar que la sala da total credibilidad al informe final de accidente al que se ha venido haciendo referencia, como quiera que conforme lo expone el Consejo de Estado "*el informe rendido por la autoridad aeronáutica, en ejercicio de la función de investigar el accidente de aviación con el objeto de determinar sus causas, resulta un elemento probatorio importante, en cuanto **constituye plena prueba** en contra de la persona a la que sean atribuibles las causas establecidas, mientras no hayan sido desvirtuadas las conclusiones a través de medios idóneos.*"²⁰, los cuales obviamente tendrán que brindar certeza acerca de las conclusiones contrarias a las que se arrije respecto de las traídas por la autoridad aeronáutica lo que necesariamente requiere conocimiento técnico en el asunto.

Sin embargo, ello no ocurrió en el asunto, y por ende debe descartarse cualquier otra hipótesis que pudiera surgir sobre las causas del accidente ya que la

²⁰ CE. SCA. Sección Tercera. Subsección B. MP: Stella Conto Díaz del Castillo. Sentencia del 3 de mayo de 2013. Rad: 05001-23-31-000-1995-00791-01(25774). Actor: Eida Mary Luján Y Otros

misma no contaría con el soporte probatorio de la envergadura necesaria para desvirtuar las conclusiones a las que llegó la autoridad aeronáutica, las cuales endilgan la responsabilidad por los hechos ocurridos el día 9 de julio de 2000, al piloto y explotador de la aeronave quien *"omitió la ejecución de su "mantenimiento con el fin de conservar las condiciones de aeronavegabilidad certificadas por la Aeronáutica Civil, cuando tenía la obligación legal de hacerlo, especialmente verificar las botellas que debían contener el agente extintor para ambos motores estuvieran llenas antes del vuelo; además, con su maniobra para efectuar el viraje a la derecha para regresar sobre el motor incendiado por la falta de agente extintor ocasionó la pérdida de control del avión y su posterior caída."*, tal como lo advirtió el Consejo de Estado en el caso que venimos comentando.

En esas condiciones, el caso que tiene la atención de la sala resultó demostrado que la entidad demandada cumplió su obligación de expedir el certificado de aeronavegabilidad para la aeronave HK-851-P, pues para ese momento cumplía los requisitos exigidos para operar con normalidad, sin embargo, el propietario y explotador de la aeronave fue quien de manera exclusiva actuó de manera negligente y descuidada, pues omitió mantener en condiciones óptimas los recipientes que contenían el agente extintor, lo que impidió apagar el incendio del motor derecho del avión, aunado a la decisión o maniobra inapropiada que efectuó el piloto al virar a la derecha justo sobre el motor incendiado, lo cual ocasionó que el avión perdiera la sustentación y se precipitara, situaciones estas que según lo expuesto en apartes anteriores, fueron las causas determinantes del fatal desenlace, sin que en ellas hubiere tenido participación la demandada y sin que hubieran sido controvertidas técnicamente.

Así las cosas, teniendo en cuenta la forma en que sucedieron los hechos que hoy nos ocupan, para la sala no existe duda alguna de la negativa de las pretensiones que de allí se deriva, por lo cual resulta innecesario realizar un análisis de responsabilidad frente a los llamados en garantía, pues el mismo dependía de la eventual condena a la demandada que los hizo comparecer al proceso.

Por consiguiente, no queda otra decisión diferente que negar las pretensiones de la demanda, por no encontrarse acreditado el requisito de antijuridicidad del daño.

Por último, de conformidad con lo reglado en el artículo 171 del C.C.A., modificado por el artículo 55 de la ley 446 de 1998, no habrá lugar a condenar en costas, por cuanto no se evidencia que la parte demandante haya actuado con temeridad o mala fe.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Administrativo del Meta, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

R E S U E L V E:

PRIMERO: **DECLARAR PROBADA** la excepción de **FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA** respecto de **LA NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE**, según lo expuesto en la sentencia.

SEGUNDO: **NEGAR** las pretensiones de la demanda.

TERCERO: Sin condena en costas

SALVAMENTO DE VOTO
 Providencia del 11 de marzo de 2021
 M.P. CARLOS ENRIQUE ARDILA OBANDO
 Reparación Directa
 Rad. 500012331000 2002 20210 00
 Dte: Magda Patricia Parra y otros
 Ddo: Nación – Mintransporte – Aeronáutica Civil

CUARTO: Ejecutoriada esta providencia, procédase a su archivo, previa devolución de la suma correspondiente al remanente de gastos procesales, si a ello hay lugar.”

3. De lo anterior, es evidente que la diferencia de criterios radica en la valoración dada en las distintas ponencias al informe técnico del accidente y los testimonios, pues mientras la postura que sostuve se respaldó en la que tuvo frente a los mismos hechos el Consejo de Estado, dándole mayor credibilidad al informe técnico del accidente que señala como causa determinante del mismo, la *“Decisión y operación inapropiadas del piloto al efectuar regreso con viraje a la derecha por incendio incontrolado en el motor No. 2 induciendo una pérdida de sustentación sobre el ala del mismo lado que hizo perder el control sobre la aeronave al piloto a los controles”*; en esta oportunidad, la sala mayoritaria de este Tribunal decidió cuestionar tal informe con los testimonios de quienes desde tierra presenciaron el accidente, afirmando la sentencia frente a los dicho en el informe técnico que *“no es razonable que se indique solo ésta como la causa efectiva, puesto que las pruebas allegadas al expediente señalan como otra de las causas determinantes, las fallas mecánicas que presentaba el avión; así que el actuar del piloto al momento de la pérdida del motor derecho es una consecuencia de las irregularidades del estado de la aeronave, lo cual pese a estar a disposición del mismo, también se encontraba bajo revisión y supervisión de los funcionarios del aeropuerto Vanguardia”*.
4. Conclusión de la sala que no compartí, porque fue un aspecto examinado en el caso anterior sobre los mismos hechos decidido por el Consejo de Estado, pudiéndose presentar incluso una cosa juzgada al menos en ese aspecto, quien frente a tal postura sostuvo que *“Si bien la autoridad pública aeronáutica puede por razones de seguridad aérea realizar verificaciones a viajeros, tripulaciones, aeronaves y bienes transportados, **será obligación del piloto y del explotador de la aeronave asegurar el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad exigidos por la Aeronáutica Civil y mantener en óptimas condiciones la aeronave, de acuerdo con los requisitos técnicos exigidos por la autoridad aeronáutica en el chequeo anual, pues, se reitera, es el comandante de la aeronave el responsable de su operación y seguridad, así lo establece el artículo 1805 del Código de Comercio***²¹.”

Con todo respeto, dejo así rendido mi Salvamento de Voto, y se firma electrónicamente a través del aplicativo Tyba.

²¹ Artículo 1805. AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE VUELO. El comandante es el responsable de la operación y seguridad de la aeronave. Tanto los miembros de la tripulación como los pasajeros están sujetos a su autoridad.

Claudia Patricia Alonso Perez (Oralidad)

Magistrado(a)

Tribunal Administrativo Del Meta

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica,
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación:

f694b79cdf997522bdad06cf4088c380d3569421d15b75547a6a7e1adcac3a04

Documento firmado electrónicamente en 23-03-2021

Valide éste documento electrónico en la siguiente URL:

<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/Justicia21/Administracion/FirmaElectronica/frmValidarFirmaElectronica.aspx>