



## Tribunal Administrativo de Risaralda

# EDICTO No. 0001

### LA SECRETARIA GENERAL DEL TRIBUNAL DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DE RISARALDA NOTIFICA A LAS PARTES:

**SENTENCIA PROFERIDA EL:** 25 DE JUNIO DE 2021

**EN EL EXPEDIENTE:** 66001-23-31-000-2009-00056-00

**MEDIO DE CONTROL** REPARACIÓN DIRECTA

**MAGISTRADO PONENTE:** Dr. FERNANDO ALBERTO ÁLVAREZ BELTRÁN

**DEMANDANTES** MARÍA ANGÉLICA YATE LÓPEZ  
MARÍA INÉS BOTERO DE PALACIO  
LUZ MARINA PALACIO BOTERO  
ESTELLA PALACIO BOTERO en representación de  
Los menores (PAULA ANDREA PALACIO VILLADA Y  
KATHERINE PALACIO VILLADA, ANA KARINA  
RESTREPO PALACIO, MAURICIO DE LA CRUZ  
RESTREPO PALACIO Y JOSÉ JULIÁN RESTREPO  
PALACIO).

**DEMANDADOS:** U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL Y  
CORPORACIÓN CLUB DE AVIACIÓN DEPORTIVA  
DE CALDAS (AVIADEC)

**NATURALEZA:** AUTORIDAD DEL ORDEN NACIONAL

EL PRESENTE EDICTO, SE FIJA EN LA PÁGINA WEB DEL TRIBUNAL CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DE RISARALDA, POR EL TÉRMINO DE TRES (3) DÍAS, COMPRENDIDOS ENTRE LAS 07:00 A.M. DEL 01/07/2021 Y LAS 04:00 P.M. DEL 06/07/2020. **INHÁBILES:** 3, 4 Y 5 DE JULIO DE 2021. (ARTÍCULO 323 DEL C.P.C.).

#### TÉRMINO DE EJECUTORIA.

DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 331 DEL C.P.C., EL TÉRMINO DE EJECUTORIA DE ESTA PROVIDENCIA CORRE LOS DÍAS 7 AL 21 DE JULIO DE 2021. **INHÁBILES:** 10, 11, 17, 18 Y 20 DE JULIO DE 2021.

La Secretaria,

  
MARTHA LUCÍA MARÍN QUICENO.



Rama Judicial  
Consejo Superior de la Judicatura  
República de Colombia

**TRIBUNAL DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DE RISARALDA  
SALA PRIMERA DE DECISIÓN  
MAGISTRADO PONENTE: FERNANDO ALBERTO ÁLVAREZ BELTRÁN**

Aprobado por la Sala en sesión de hoy  
Pereira, veinticinco de junio de dos mil veintiuno

**Referencia: Acción de Reparación Directa**  
**Exp. Rad. 66001-23-31-000-2009-00056-00**  
**Demandante: María Angélica Yate y Otros**  
**Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y otro.**

Las señoras María Angélica Yate López, María Inés Botero de Palacio, Luz Marina Palacio Botero, Estella Palacio Botero actuando en nombre propio y en representación de sus hijos Luis Alfonso Osorio Palacio y Juan Camilo Osorio Palacio, Álvaro de Jesús Palacio Botero actuando en nombre propio y en representación de sus hijos Paula Andrea Palacio Villada y Katherine Palacio Villada, Ana Karina Restrepo Palacio, Mauricio de la Cruz Restrepo Palacio y José Julián Restrepo Palacio, a través de apoderado judicial han presentado demanda en ejercicio de la acción de Reparación Directa, contra la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Corporación Club de Aviación Deportiva de Caldas (AVIADEC).

## **I. LA DEMANDA**

### **1. PRETENSIONES**

A folio 11 del cuaderno 1 y 66 de la reforma a la demanda, la parte demandante formuló las siguientes:

1. Que se declare a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL y a la CORPORACION CLUB DE AVIACION DEPORTIVA DE CALDAS "AVIADEC" administrativa y solidariamente responsables de los perjuicios de diversa índole que están soportando los demandantes, en razón de la muerte de Julio César Palacio Botero, en hechos ocurridos el día 18 de febrero de 2007 en accidente aéreo, en predios de la Finca "La Cabaña" del Municipio de

Santa Rosa de Cabal, Risaralda, imputable a las fallas en que incurrieron las mencionadas entidades.

2. Que como consecuencia de la declaración anterior, se hagan las siguientes condenas:

2.1. Que se condene a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL y a la CORPORACION CLUB DE AVIACION DEPORTIVA DE CALDAS "AVIADEC", a pagar a favor de MARIA ANGELICA YATE LOPEZ (Compañera permanente) y MARIA INES BOTERO DE PALACIO (Madre), a título de indemnización por PERJUICIOS MATERIALES en su modalidad de LUCRO CESANTE, la suma de dinero que resulte de la aplicación de las pautas consignadas en el numeral 2.1.1. del CAPITULO V de esta demanda, como consecuencia de la muerte de su Compañero permanente e Hijo Julio César Palacio Botero.

2.2. Que se condene a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL y a la CORPORACION CLUB DE AVIACION DEPORTIVA DE CALDAS "AVIADEC", a pagar en favor de los demandantes una suma de dinero equivalente a las siguientes cantidades de salarios mínimos legales mensuales vigentes, como indemnización por los PERJUICIOS MORALES, teniendo en cuenta la actual posición de la Sección Tercera del Consejo de Estado en cuanto al monto de la indemnización por tales perjuicios, que están sufriendo aquellos en razón de la muerte de Julio César Palacio Botero:

2.2.1. MARIA ANGELICA YATE LOPEZ (Compañera permanente), mil (1000) Salarios mínimos legales mensuales.

2.2.2. MARIA INES BOTERO DE PALACIO (Madre), mil (1000) Salarios mínimos legales mensuales.

2.2.3. LUZ MARINA PALACIO BOTERO (Hermana), quinientos (500) Salarios mínimos legales mensuales.

2.2.4. ESTELLA PALACIO BOTERO (Hermana), quinientos (500) Salarios mínimos legales mensuales.

2.2.5. ALVARO DE JESUS PALACIO BOTERO (Hermano), quinientos (500) Salarios mínimos legales mensuales.

2.2.6. ANA KARINA RESTREPO PALACIO (Sobrina, hija de LUZ MARINA), quinientos (500) Salarios mínimos legales mensuales.

2.2.7. MAURICIO DE LA CRUZ RESTREPO PALACIO (Sobrino, hijo de LUZ MARINA), quinientos (500) Salarios mínimos legales mensuales.

2.2.8. JOSE JULIAN RESTREPO PALACIO (Sobrino, hijo de LUZ MARINA), quinientos (500) Salarios mínimos legales mensuales.

2.2.9. LUIS ALFONSO OSORIO PALACIO (Sobrino, hijo de ESTELLA), quinientos (500) Salarios mínimos legales mensuales.

2.2.10. JUAN CAMILO OSORIO PALACIO (Sobrino, hijo de ESTELLA), quinientos (500) Salarios mínimos legales mensuales.

2.2.11. PAULA ANDREA PALACIO VILLADA (Sobrino, hija de ALVARO DE JESUS), quinientos (500) Salarios mínimos legales mensuales.

2.2.12. KATHERINE PALACIO VILLADA (Sobrino, hija de ALVARO DE JESUS), quinientos (500) Salarios mínimos legales mensuales.

3. Que se condene a UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL y a la CORPORACION CLUB DE AVIACION DEPORTIVA DE CALDAS "AVIADEC", al pago de la INDEXACION sobre las sumas de dinero reconocidas por PERJUICIOS MATERIALES, en su modalidad de LUCRO CESANTE, de acuerdo a la variación porcentual del índice de precios al consumidor, certificado por el DAÑE.

4. PERJUICIO A LA VIDA DE RELACIÓN. Que se condene solidariamente a los demandados a pagar en favor de cada uno de los demandantes la cantidad de doscientos salarios mínimos legales mensuales vigentes (200 SMLMV) por concepto de perjuicios a la vida de relación teniendo en cuenta que cada uno de ellos fue separado arbitrara e injustamente de su ser querido.

5. Que se condene a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL y a la CORPORACION CLUB DE AVIACION DEPORTIVA DE CALDAS "AVIADEC", al pago de intereses remuneratorios y moratorios sobre las sumas reconocidas por concepto de perjuicios materiales en su modalidad de lucro cesante y perjuicios morales, los remuneratorios a partir del día 18 de febrero de 2007 (fecha en que se produjo el daño) y los moratorios, a partir de la ejecutoria del fallo que ponga fin a esta contienda, hasta cuando se efectúe el pago de las mencionadas sumas de dinero, de acuerdo a la sentencia C - 188 del 4 de abril de 1999, de la Corte Constitucional.

6. Que se condene en costas al ente demandado, incluidas las agencias en derecho, de acuerdo a lo establecido en el artículo 171 C.C.A., modificado. L. 446/98, art. 55. y, en la sentencia C - 539 del 28 de julio de 1999, de la Corte Constitucional, que declaró inexecutable la prohibición de condenar al pago de agencias en derecho a la Nación y a los entes territoriales, contenida en el inciso segundo del numeral W primero del artículo 392 del Código de Procedimiento Civil, modificado por el numeral 198 del artículo I o del Decreto 2282 de 1989 y por el artículo 42 de la Ley 794 de 2003 8.

7. Que se dé cumplimiento a la sentencia en los términos de los artículos 176, 177 y 178 del C.C.A.

## **II. HECHOS**

2.1 El día 18 de febrero de 2007, el señor Julio César Palacio Botero, se desplazaba como pasajero en la aeronave de matrícula HJ059, marca URRACO, modelo MILLENIUM PLUS, con número de serie GS-05-04-900-01, de color blanco, motor ROTAX 912 UL, serie 4152932 categoría ULAC, de propiedad del señor Hernán Duque Duque, afiliada a la Corporación Club de Aviación Deportiva de Caldas "AVIADEC.

2.2 La referida avioneta, se precipitó a tierra el día 18 de febrero de 2007 en predios de la Finca "La Cabaña" del Municipio de Santa Rosa de Cabal, Risaralda, quedando destruida en un noventa por ciento (90%) causándole la muerte al señor Julio César Palacio Botero, quien se desplazaba en ella como pasajero, y fallecimiento que se dio por politrauma en accidente aéreo, según certificado expedido por la Fiscalía 34 Delegada ante los Juzgados Penales del Circuito de Santa Rosa de Cabal, Risaralda.

2.3. La muerte del señor Julio César Palacio Botero en las circunstancias que quedaron descritas, constituye un daño antijurídico que debe ser indemnizado con apego a lo dispuesto en el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia.

## **III. INTERVENCIÓN DE LAS ENTIDADES DEMANDADAS**

Las entidades demandadas dieron contestación a la demanda así:

**1. La Unidad Administrativa Aeronáutica Civil** dio contestación a la demanda mediante escrito visible a folios 70 y s.s del cuaderno 1 en el que se opone a las pretensiones de la demanda aduciendo que no se encuentra acreditada ni la calidad en que viajaba el señor Julio César Palacio Botero dentro del vehículo aéreo ultraliviano de matrícula HJ-059 el día 18 de febrero de 2007, aeronave clasificada dentro de la categoría de aviación deportiva o recreativa, razón por la cual, la calidad de “pasajero” debe ser probada dentro del proceso.

Afirma que los vehículos aéreos ultralivianos no son sujetos de supervisión, control operacional ni de aeronavegabilidad ni vigilancia por parte de la UAEAC como Autoridad Aeronáutica, puesto que estas potestades se encuentran asignadas por los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) a los AEROCLUBES a las cuales deben estar afiliadas.

De conformidad con lo dispuesto en la Parte Cuarta del (RAC) “Normas de Aeronavegabilidad y Operaciones de Aeronaves” Capítulo XXV AVIACIÓN DEPORTIVA, los vehículos aéreos ultralivianos pertenecen a la categoría de la aviación deportiva o recreativa cuyas actividades de aviación no son comerciales, y se ejecutan a través de CLUBES O ASOCIACIONES de actividades aéreas. Todo ultraliviano que haya de ser utilizado en tales actividades, deberá estar vinculado o afiliado a un CLUB de actividades aéreas deportivas o recreativas (AEROCLUB).

De otra parte, los aparatos ultralivianos no requieren contar con un certificado de aeronavegabilidad emitido por la autoridad aeronáutica, pero su aptitud técnica deberá estar acreditada con una constancia emitida por el correspondiente AEROCLUB, ningún ultraliviano puede operar si no cuenta con una constancia de aptitud técnica vigente, expedida por el club de aviación deportiva o recreativa al cual esté afiliado; el responsable de mantenimiento y los técnicos que efectúan trabajos de mantenimiento sobre ultralivianos, no requieren de una licencia emitida por la UAEAC, pero deben ser titulares de una certificación sobre su idoneidad emitida por un AEROCLUB.

Afirma que esta actividad tiene entre otras las siguientes características:

a) - El numeral 4.25.1.1, define los equipos de vuelo para las actividades aéreas deportivas y recreativas, y establece las normas mínimas de seguridad y

limitaciones que se debe observar en relación con dichos aparatos, para poder operarlos en el territorio colombiano.

b) - En el numeral 4.25.1.2. se entiende por aviación deportiva o recreativa, las actividades de aviación no comercial, ejecutadas con propósitos exclusivamente deportivos o recreativos, por personas naturales, a través de clubes o asociaciones de actividades aéreas, constituidos y autorizados al efecto; empleando aeronaves aptas para la modalidad o equipos de vuelo tripulados, tales como: aviones, helicópteros, planeadores, globos, dirigibles, vehículos aéreos ultralivianos, cometas, parapentes, paramotores, paracaídas, o empleando aeromodelos operados a control remoto, así como cualquier otro equipo que con el mismo propósito, ocupe el espacio aéreo. Cuando la actividad aérea a desarrollar tenga o pueda tener propósitos competitivos o de exhibición será considerada deportiva. Cuando tenga propósito simplemente recreativo será considerada recreativa.

c) - De otra parte, a las voces del numeral 4.25.1.5, los aeróstatos, los planeadores, los ultralivianos y demás aerodinos utilizados en aviación deportiva, no necesitarán contar con un certificado de aeronavegabilidad emitido por la autoridad aeronáutica, pero su aptitud técnica deberá estar acreditada con una constancia emitida por el correspondiente aeroclub.

d) - El numeral 4.25.5.4, establece que ningún ultraliviano podrá operar si no cuenta con una constancia de aptitud técnica vigente, expedida por el club de aviación deportiva o recreativa al cual esté afiliado, suscrita por el Responsable de Mantenimiento de dicho club.

e) - El responsable de mantenimiento y los técnicos que efectúen trabajos de mantenimiento sobre ultralivianos, no requieren de una licencia emitida por la UAEAC. pero serán titulares de una certificación sobre su idoneidad, emitida por un aeroclub. Numeral 4.25.5.5.3.

f) - Finalmente, el numeral 4.25.5.13 dispone que toda persona que haya de efectuar actividades aéreas deportivas o recreativas en vehículos aéreos ultralivianos y todo ultraliviano que haya de ser utilizado en tales actividades, deberá estar vinculado o afiliado a un club de actividades aéreas deportivas o recreativas (aeroclub).

Propone como excepciones:

-Inexistencia de los elementos de la responsabilidad: Establece la Constitución Nacional en su artículo 90 que el Estado responderá por los daños antijurídicos que le sean imputables por la acción u omisión de las autoridades públicas. De todas formas, la responsabilidad del estado por principio

En consecuencia, los organismos de control y vigilancia que se encontraban actuando en el Aeródromo el día de los hechos, no pudieron en forma alguna, sustraerse a sus obligaciones como para concluir en que el servicio fallo por haberse operado en forma anormal.

-Relación de causalidad entre la falta o falla de la administración y el daño: El daño no antijurídico que hayan sufrido las personas secuestradas, no se puede imputar a la Entidad demandada. En esta forma no se configura este tercer elemento para que exista falla del servicio, y no existe por porque la Entidad cumplió con sus funciones.

-Falta de legitimación en la causa por pasiva: la cual sustenta en que la entidad no incurrió en falta alguna, razón por la cual no ha debido ser demandada en este proceso.

**-LA CORPORACION CLUB DE AVIACION DEPORTIVA DE CALDAS "AVIADEC"**, representada por curador ad litem dio contestación a la demanda con memorial visible a folios 268 y S.S. en el que se opone a la prosperidad de las pretensiones, ya que la parte demandante no presenta consideraciones de derecho diferente a la enunciación de unas normas y una sentencia del Consejo de Estado.

Sostiene que no se ha aportado prueba alguna que indique la relación contractual de quien manejaba la nave, con su propietario Hernán Duque Duque, y si de esa relación entre estos, podría derivarse, como nexos causal, responsabilidad en cabeza de ésta, puesto que en este caso, en el cual no fue el propietario de la aeronave afiliada a la empresa quien pilotaba la nave durante el siniestro, corresponde a los demandantes que reclaman indemnización la carga de demostrar además del hecho, el daño y el nexo causal entre estos, los

supuestos que permitan adjudicar la responsabilidad indirecta del causante del daño (piloto) y el propietario para determinar así la responsabilidad de AVIADEC.

Por último, formula las siguientes excepciones:

- Falta de legitimación en la causa: refiere que a pesar de que en el hecho uno de la demanda se dice que en la aeronave en la cual se accidentó el señor Julio César Palacio Botero, no aduce a la relación que quien piloteaba el avión tenía con la entidad, relación que debía surgir de la que tuviera aquél con el dueño de la aeronave, por lo tanto, no es posible hablar de una responsabilidad solidaria de AVIADEC.

- Cobro de lo no debido: Basada precisamente en la inexistencia de relación entre el piloto de la aeronave, el propietario y por supuesto con mi representado.

- Inexistencia de la responsabilidad solidaria de perjuicios: Basada precisamente en la inexistencia de relación entre el piloto de la aeronave descrita en el hecho primero de la demanda, el propietario y por supuesto con AVIADEC.

#### IV. ALEGACIONES DE CONCLUSIÓN Y CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO

A la convocatoria efectuada mediante providencia calendada el día 23 de abril de 2021 concurren las partes así:

-**La parte actora:** alegó de conclusión con memorial obrante en el archivo “**Alegatosdemandante**” del expediente electrónico cargado en la plataforma TEAMS, en el cual alude que la responsabilidad de las demandadas debe analizarse bajo el título de imputación de responsabilidad objetiva, toda vez que a quienes se demanda son quienes ejercían y vigilaban por ministerio de la ley, la aviación, o la conducción de aeronaves, actividad catalogada como peligrosa y de la cual fue víctima el causante quien se desplazaba como pasajero en la aeronave de matrícula HJO59, de propiedad del señor Hernán Duque Duque, afiliada a la CORPORACIÓN CLUB DE AVIACIÓN DEPORTIVA DE CALDAS “AVIADEC”, por lo que existía un contrato para la prestación de un servicio que si bien no milita en el plenario con los testimonios

rendidos y la prensa aportada como prueba se puede evidenciar que ese contrato existió.

Por tanto la parte demandante cumplió con su carga procesal y probatoria, sin que pueda decirse lo mismo de las demandadas principalmente de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica civil, quien ni siquiera atendió los requerimientos hechos por el Despacho en cuanto a que allegaran certificado de Actitud Técnica del Ultraliviano HJ--059 y copia de la matrícula del mismo, situación que no atiende a los principios de buena fe y el deber de colaboración con las autoridades en la administración de justicia, lo que puede también predicarse como un indicio en su contra.

**-La codemandada Corporación Club de Aviación Deportiva De Caldas "AVIADEC"**, sostuvo que de los hechos de la demanda, no se deduce la razón por la cual se persigue a la corporación como demandada, como tampoco de las pruebas recaudadas, en cuanto que no se probó ningún vínculo existente entre el sr. Alexander Pineda Alarcón, piloto del avión siniestrado con la AERONAUTICA CIVIL y la Corporación Club de Aviación Deportiva de Caldas "AVIADEC, y menos del señor Julio César Palacio Botero, con dichas personas jurídicas.

Afirma que se echa de menos también la prueba de la falla en el servicio que pueda endilgarse a la Aeronáutica Civil en este evento, así como la prueba de la responsabilidad del explotador de la aeronave que llevaría a vincular la empresa por encontrarse afiliada a ésta la aeronave siniestrada.

**-La UNIDAD ADMINISTRATIVA AERONAUTICA CIVIL**, dentro del término concedido presentó alegatos de conclusión aduciendo que como no logró probarse ningún vínculo de las dos personas fallecidas en el fatídico accidente con la AERONAUTICA CIVIL, como tampoco la responsabilidad del ente estatal y del explotador de la nave, la solidaridad que se pretende se declare, es inexistente.

Y que por el contrario se logró probar que las pretensiones elevadas por el demandante no tienen vocación de prosperidad, por cuanto la aeronave que se precipitó y con ocasión de este hecho causó la muerte al señor Palacio Botero, para la fecha de los hechos, de acuerdo con la parte cuarta del RAC – Reglamentos Aeronáuticos de Colombia- Norma de aeronavegabilidad y

operaciones de aeronaves, capítulo XXV - AVIACION DEPORTIVA, pertenecía a la categoría de aviación deportiva o recreativa, por tanto sus actividades se desarrollan, ejecutan y supervisan a través de la coordinación de los Clubes o Asociaciones.

Precisa que, atendiendo la naturaleza y actividad que desarrollan estas aeronaves ultralivianas, de recreación y deporte, no se requiere de un certificado de aeronavegabilidad expedido por la U.A.E de Aeronáutica Civil, requieren sí, contar con una constancia de aptitud técnica vigente que la expide el Club de aviación deportiva y recreativa al cual está afiliado el ultraliviano, para nuestro caso AVIADEC.

Concluye que existe una falta de legitimación en la causa por pasiva, toda vez que la U.A.E. de Aeronáutica Civil no tiene a su cargo el control y vigilancia de la revisión técnica de los ultralivianos, por ende no existe falta alguna que se le pueda atribuir a ésta, ya que su responsabilidad está determinada y se limita a la vigilancia y control de los aeroclubes, la cual cumplió tal como lo demuestra el certificado allegado al despacho.

Concluye que como se desprende de los hechos relatados en la demanda no existen elementos de responsabilidad enunciados ni probados, el artículo 90 de la Constitución Nacional determina que el Estado responde por los daños antijurídicos que le sean imputables por la acción u omisión de las autoridades públicas, las pruebas aportadas no prueban la existencia de una acción u omisión por parte de la U.A.E de Aeronáutica Civil, por el contrario existe un mar de dudas por cuanto no se establecen los hechos que determinen las causas y circunstancias de modo que dieron lugar al accidente del ultraliviano.

## **V. CONSIDERACIONES DE LA SALA**

### **1. COMPETENCIA.**

Por cuanto no se observa ninguna causal de nulidad de la actuación que hasta ahora se ha surtido, procede el Tribunal a proferir la decisión que en derecho corresponde, lo cual hará en **primera instancia**, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 132 del C.C.A.

## 2. EXCEPCIONES

Las entidades demandadas propusieron la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva, Inexistencia de los elementos de la responsabilidad, Relación de causalidad entre la falta o falla de la administración y el daño y cobro de lo no debido.

En relación con la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva la Aeronáutica Civil la sustenta en que la entidad no incurrió en falta alguna, razón por la cual no ha debido ser demandada en este proceso.

La codemandada AVIADEC refiere que no se advierte la relación que quien piloteaba el avión tenía con la entidad, relación que debía surgir de la que tuviera aquél con el dueño de la aeronave, por lo tanto, no es posible hablar de una responsabilidad solidaria de AVIADEC.

En tratándose del referido medio exceptivo el H. Consejo de Estado<sup>1</sup> ha dejado dicho que la legitimación en la causa debe ser analizada bajo dos escenarios, **de hecho y material**. *“...La primera hace referencia a la circunstancia de obrar dentro del proceso en calidad de demandante o demandado, una vez se ha iniciado el mismo en ejercicio del derecho de acción y en virtud de la correspondiente pretensión procesal, mientras que la segunda da cuenta de la participación o vínculo que tienen las personas -siendo o no partes del proceso, con el acaecimiento de los hechos que originaron la formulación de la demanda”<sup>2</sup>*; de manera que bajo la modalidad de legitimación de hecho en la causa implica la prerrogativa de las partes para intervenir en el proceso que han convocado o al que se les ha convocado y ejercer su derecho de contradicción y defensa.

Dado lo anterior se tiene que, la presunta responsabilidad en las pretensiones procesales que la parte actora le atribuye a las entidades demandadas, no deviene de la simple imputación o del hecho de habersele señalado como demandada, por el contrario impone el estudio del acervo probatorio que

---

<sup>1</sup> CONSEJO DE ESTADO - SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - SECCIÓN SEGUNDA - SUBSECCIÓN A. Consejero ponente: GUSTAVO EDUARDO GÓMEZ ARANGUREN. Sentencia del 22 de agosto de 2013. Radicación número: 05001-23-31-000-2003-02119-01(1574-12). Actor: REINALDO GUTIERREZ LONDOÑO. Demandado: NACION-RAMA JUDICIAL-CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA-DIRECCION EJECUTIVA DE ADMINISTRACION JUDICIAL.

<sup>2</sup> Consejo de Estado. Sección Tercera. M. P. Danilo Rojas Betancourth. Auto de 30 de enero de 2013. Expediente No. 2010-00395-01 (42610)

conforme las oportunidades probatorias fue allegado o solicitado por las partes y se analizará con el estudio del fondo del asunto, la legitimación en la causa por pasiva se entiende a partir de la imputación o relación que existe entre el demandado y los hechos o conductas referidos en una demanda o entre aquél y su participación real en la causa de tales hechos y conductas<sup>3</sup>, precisamente para dilucidar si el fallecimiento del señor Julio Cesar Palacio Botero se debió a una omisión en el cumplimiento de sus funciones, sin que encuentre esta colegiatura acreditada la ausencia de la condición de falta manifiesta de legitimación en la causa.

Así, a juicio de la Sala, las entidades demandadas, están legitimadas de hecho para atender la imputación de la parte actora al integrar el extremo litigioso por pasiva, independientemente de que la responsabilidad atribuida llegue a acreditarse dentro del proceso, lo que será objeto de estudio con la valoración del acervo probatorio, como se dejó dicho. En consecuencia, se declarará no probado el medio exceptivo.

Respecto de las demás oposiciones, estima la Sala que los referidos medios de defensa no constituyen excepciones propiamente dichas que por sí solas tenga la virtud de enervar, aplazar o modificar las pretensiones formuladas por los demandantes, mediante la formulación de hechos nuevos tendientes a la extinción, modificación o aplazamiento de los efectos de las mismas, sino que se limitan a la contradicción o negación de los hechos de la demanda o de los elementos constitutivos de la responsabilidad imputada, defensa que no alcanza a trascender a la configuración de un medio exceptivo conforme a la técnica procesal, según lo ha señalado la doctrina<sup>4</sup> y la jurisprudencia<sup>5</sup>. Por lo tanto, la Sala no hará ningún análisis de los mismos.

---

<sup>3</sup> "La legitimación en la causa ha sido estudiada en la jurisprudencia y la doctrina desde dos puntos de vista: de hecho y material. La legitimación de hecho es la relación procesal que se establece entre el demandante y el demandado por intermedio de la pretensión procesal; es decir es una interrelación jurídica que nace de la imputación de una conducta en la demanda, y de la notificación de ésta al demandado; quien cita a otro y le atribuye está legitimado de hecho y por activa, y a quien cita y le atribuye está legitimado de hecho y por pasiva desde la notificación del auto admisorio de la demanda. En cambio la legitimación material en la causa alude a la participación real de las personas, por regla general, en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que haya demandado o no, o de que haya sido demandado o no. Por tanto todo legitimado de hecho no necesariamente estará legitimado materialmente, pues sólo lo están quienes participaron realmente en los hechos que le dieron origen a la formulación de la demanda. En la legitimación en la causa material sólo se estudia si existe o no relación real de la parte demandada o demandante con la pretensión que se le atribuye o la defensa que se hace, respectivamente. En últimas la legitimación material en la causa o por activa o por pasiva es una condición anterior y necesaria, entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable, al demandante o al demandado. "

<sup>4</sup> □□Betancur Jaramillo, Carlos. DERECHO PROCESAL ADMINISTRATIVO. Sexta edición 2.002. pág. 325, y Mora Caicedo, Esteban – Rivera Martínez, Alfonso. DERECHO ADMINISTRATIVO Y PROCESAL ADMINISTRATIVO. Octava edición 2.008. pág. 391.

<sup>5</sup> Consejo de Estado, sentencias de la Sección Quinta: (i) Expediente radicado: 11001-03-28-000-2004-00008-01(3216), 9 de marzo de 2006, Consejero ponente: Filemón Jiménez Ochoa (ii) Expediente radicado: 11001-03-28-000-2010-00001-00, 8 de julio de 2010, Consejera ponente: Susana Buitrago de Valencia.

### **3.OBJETO DE LA DECISIÓN.**

Corresponde a la Sala determinar en el presente caso, si a las entidades demandadas les asiste responsabilidad por los perjuicios alegados por la parte demandante, con ocasión del fallecimiento del señor Julio César Palacio Botero, ocurrida el 18 de febrero de 2007, cuando se movilizaba en un ultraliviano, o si por el contrario, no les asiste responsabilidad al no haber omitido ninguna de las obligaciones que como autoridad aeronáutica le corresponde desplegar, y en relación con el club deportivo por no existir ninguna relación contractual.

### **4. ACERVO PROBATORIO.**

Del material probatorio obrante en el plenario, se resalta como relevante lo que a continuación pasa a indicarse:

#### **4.1 Documental**

-Registros civiles de nacimiento de los señores: Julio César Palacio Botero, Álvaro de Jesús Palacio Botero, Luz Marina Palacio Botero, Estella Palacio Botero, Ana Karina Restrepo Palacio, Mauricio de la Cruz Restrepo Palacio, José Julián Restrepo Palacio, Luis Alfonso Osorio Palacio, Juan Camilo Osorio Palacio, Paula Andrea Palacio Villada y Katherine Palacio Villada, (fl.1, cd. 1).

-Registro civil de defunción del señor Jhon Jairo Varela Mazo Julio César Palacio Botero (fl 2, cd 2).

-Certificado de aeronavegabilidad y copia del certificado de aptitud técnica emitida por el Club de Aviación deportivo Fenix, del ultraliviano clase II, modelo GS-740, con fecha de expedición del 1º de enero de 2018.

-CD contentivo de la investigación radicada con el No.666826000065200700213 adelantada por la Fiscalía 19 seccional Pereira con ocasión del fallecimiento del señor Julio César Palacio Botero. (fl.22 cd.2)

#### **4.2 Prueba trasladada**

Expediente radicado bajo el No. 66001-33-31-001-2009-00128-00 donde figura como demandante la señora Otilia Alarcón de Pineda y otros; demandado: Aeronáutica Civil Colombiana, tramitado ante el Juzgado Primero Administrativo de Descongestión Mixto.

#### **4.3 Testimonial**

Declaraciones de Lina María Sepúlveda Marín y Porfirio de Jesús Mejía Montoya recepcionados en la audiencia de pruebas realizada el 5 de septiembre de 2019.

#### **4.4 Interrogatorio de parte**

Declaración de las demandantes Estella Palacio Botero y Luz Marina Palacio Botero.

### **5. ANÁLISIS JURÍDICO**

#### **5.1 RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD**

De conformidad con lo establecido en el artículo 90 de la Constitución Política es deber del Estado responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. Así mismo fue estipulado en el artículo 86 del Código Contencioso Administrativo el instrumento para hacer efectiva dicha cláusula constitucional de responsabilidad estatal, mediante la acción de reparación directa, que permite demandar el resarcimiento del daño cuando su causa sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de un inmueble con ocasión de trabajos públicos o por cualquiera otra causa.

Se debe tener en consideración que los daños imputables al Estado pueden provenir de una conducta -activa u omisiva- lícita o ilícita y, a tales efectos, la jurisprudencia aplica los títulos de imputación de responsabilidad que, de tiempo atrás, ha ido decantando: falla presunta del servicio, falla probada del servicio, riesgo excepcional y ocasionalmente daño especial, ya que ellos facilitan el proceso de calificación de la conducta estatal y la determinación del nexo causal entre el daño y aquélla; sin establecer un único título de imputación por aplicar a eventos que guarden ciertas semejanzas fácticas entre sí, ya que éste puede variar en consideración a las circunstancias particulares acreditadas dentro del proceso y a los parámetros o criterios jurídicos que el juez estime relevantes dentro del marco de su argumentación<sup>6</sup>:

---

<sup>6</sup> Consejo de Estado, S.C.A., Sección Tercera, Sala Plena, sentencia de 19 de abril de 2012, exp. 21515, C.P. Hernán Andrade Rincón, reiterada en la sentencia de 23 de agosto de 2012, exp. 23219, C.P. Hernán Andrade Rincón.

*“En lo que se refiere al derecho de daños, como se dijo previamente, se observa que el modelo de responsabilidad estatal establecido en la Constitución de 1991 no privilegió ningún régimen en particular, sino que dejó en manos del juez la labor de definir, frente a cada caso concreto, la construcción de una motivación que consulte razones, tanto fácticas como jurídicas, que den sustento a la decisión que habrá de adoptar. Por ello, la jurisdicción contenciosa ha dado cabida a diversos “títulos de imputación” como una manera práctica de justificar y encuadrar la solución de los casos puestos a su consideración, desde una perspectiva constitucional y legal, sin que ello signifique que pueda entenderse que exista un mandato constitucional que imponga al juez la obligación de utilizar frente a determinadas situaciones fácticas un determinado y exclusivo título de imputación.*

*En consecuencia, el uso de tales títulos por parte del juez debe hallarse en consonancia con la realidad probatoria que se le ponga de presente en cada evento, de manera que la solución obtenida consulte realmente los principios constitucionales que rigen la materia de la responsabilidad extracontractual del Estado, tal y como se explicó previamente en esta sentencia.”*

Así las cosas, de conformidad con la jurisprudencia citada, no todos los casos en los que se discuta la responsabilidad del Estado por daños derivados de un supuesto de hecho que guarde semejanzas tengan que resolverse de la misma forma pues, se insiste, el juez puede –en cada caso concreto- válidamente considerar que existen razones tanto jurídicas como fácticas que justifican la aplicación de un título o una motivación diferente.

Ahora bien, frente a la responsabilidad del Estado por los daños causados por la materialización de los riesgos propios de la actividad peligrosa, ha considerado el Consejo de Estado que se debe distinguir quién estaba ejerciendo la guarda material de la misma: Si el menoscabo lo sufre una persona que no tenía la guarda de aquella, la reparación del daño será adoptada bajo el régimen de responsabilidad objetivo, siempre y cuando no esté probada la falla en el servicio, pues en caso de estar demostrada, se condenará a la entidad bajo dicho régimen de imputación.

Ahora bien, tratándose de los daños causados en accidentes aéreos en los que se atribuye responsabilidad a la Aeronáutica Civil, el alto tribunal ha sostenido que el régimen será el de la falla del servicio, cuando se acredite que la entidad incumplió los deberes de seguridad aérea a su cargo. Al respecto se ha dicho<sup>7</sup>:

---

<sup>7</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 12 de noviembre de 1997, M.P. Carlos Betancur Jaramillo, exp. 11.224, reiterada en sentencias proferidas el 3 de mayo de 2013, exp. 25.774, M.P. Stella Conto Díaz Del Castillo y 21 de junio de 2018, exp. No. 42541A, M.P. María Adriana Marín.

*[D]e conformidad con el Decreto-ley 2171 de 1992<sup>8</sup>, a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en su calidad de autoridad aeronáutica en todo el territorio nacional -art. 68- le corresponde garantizar la utilización segura y adecuada del espacio aéreo -art 69-, para lo cual tiene a su cargo las funciones de organizar, coordinar, regular, controlar y asistir la navegación aérea en todo el espacio aéreo nacional y de prestar los servicios necesarios para garantizar la operación segura y eficaz del transporte aéreo –art. 70-.*

*Se fundamenta esta obligación en la importancia del transporte aéreo para la satisfacción de necesidades básicas y en los riesgos asociados a esa actividad, en cuanto considerada como potencialmente peligrosa para la sociedad, lo que amerita la intervención del Estado para garantizar unas condiciones adecuadas que minimicen los riesgos y ofrezcan confianza a las personas que deciden asumir la prestación del transporte aéreo.*

*Respecto del régimen de responsabilidad aplicable a casos de accidentes aéreos por fallas del servicio imputables a la Aeronáutica Civil, esta Corporación ha precisado lo siguiente:*

*Aunque el servicio del transporte aéreo es prestado por los particulares, la eficiencia tanto del equipo humano como de las aeronaves en que se presta está garantizada por el Estado, de tal manera que regularmente en Colombia no se puede realizar un vuelo sin el visto bueno del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil.*

*Igualmente, de estas consideraciones se desprende: a) Que las Empresas Aéreas cuyo reconocimiento legal emana de actos del Gobierno (Ley 89 de 1.938) sólo podrán contratar el personal que posea títulos de idoneidad expedidos por las autoridades aeronáuticas colombianas y confiarán necesariamente como todos los colombianos, en que ellos se han expedido en forma regular; y b) que los usuarios del transporte utilizan confiadamente este medio de locomoción por las garantías que el Estado les presta al inspeccionar, vigilar y controlar el personal y los equipos aéreos.*

*Por ello, siendo las obligaciones emanadas del artículo 16 de carácter fundamental y la responsabilidad surgida de su incumplimiento primario, no puede aceptarse como causal exonerativa el hecho de fallas humanas que hayan sido toleradas por las autoridades aeronáuticas al someter a los exámenes periódicos al personal aeronáutico o que se han presentado en otros accidentes a las mismas personas. Si el transporte aéreo es, como denominan los civiles una actividad peligrosa, requiere operarios de óptima idoneidad y corresponde, por tanto, a las autoridades retirar del servicio a aquellas personas que por una o varias veces cometan fallas que pongan en peligro la vida y los bienes de los usuarios.*

*Y no se olvide que esta obligación estatal en el transporte aéreo no es prestada en forma gratuita, pues tanto los pasajeros como las aeronaves pagan tasas (no impuestos) por los servicios prestados por la aeronáutica civil.*

***De todo lo anterior se concluye que el Estado Colombiano será responsable de los daños ocasionados en el transporte aéreo,***

---

<sup>8</sup> “Por el cual se reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte y se suprimen, fusionan y reestructuran entidades de la rama ejecutiva del orden nacional”.

**cuando quiera que ellos ocurran por falla en el servicio de aeropuertos, o en fallas humanas conocidas por las autoridades aeronáuticas o que éstas debieron conocer, o por fallas de los equipos de aeronavegación por no inspeccionarlos, y, finalmente cuando quiera que omitieren en el cumplimiento del mandato del varias veces citado artículo 16 con los usuarios del transporte aéreo.**

Posteriormente en sentencia del 31 de julio de 2017<sup>9</sup>, la Sección Tercera de esta Corporación trazó una línea jurisprudencial respecto del régimen de responsabilidad aplicable en los casos en que se alega la reparación de daños causados en la actividad aeronáutica, en los siguientes términos:

*“39.-Ahora bien, en la sentencia de 12 de septiembre de 1997 la Sección Tercera<sup>10</sup>, se consideró que debe distinguirse dos tipos de responsabilidad cuando se trata de la actividad aeronáutica “y que corresponden, de una parte, al explotador de la aeronave; y, de otra, a la autoridad aeronáutica; que serán analizados en forma conjunta con el fin de determinar claramente las características de cada tipo de responsabilidad. En cuanto a la responsabilidad que incumbe al explotador de la aeronave (...) una presunción de responsabilidad mas que de culpa, sólo desvirtuable mediante la prueba de cualquiera de las causales de exoneración, con exclusión de la fuerza mayor (nl. 2); imponiéndose, además, en todos los casos, la obligación del explotador de demostrar que ‘tomo todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas’. La responsabilidad de la autoridad aeronáutica, al contrario de lo anterior, ha sido fundamentado siempre en la falla del servicio.*

*“(..).*

*“Por lo tanto, para imputar los daños antijurídicos a la autoridad aeronáutica debe acreditarse la falla en el servicio, siempre que fuese la causa eficiente del accidente, ante lo que puede eximirse probando la ausencia de falla, el cumplimiento adecuado y razonable de las funciones”<sup>11</sup>.*

Al descender al caso concreto, se tiene que el análisis de la responsabilidad que se atribuye a Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil se hará desde la óptica de la falla del servicio, en la medida en que se le imputa incumplimiento de los deberes de seguridad aérea a su cargo y en relación con AVIADEC, aunque se esgrime en los alegatos de conclusión que debe analizarse bajo el título de

<sup>9</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, 31 de julio de 2017, exp. 36.557, C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

<sup>10</sup> Original de la cita “Sección Tercera, sentencia de 12 de septiembre de 1997, expediente 11224”.

<sup>11</sup> Original de la cita “Sección Tercera, Sub-sección B, sentencia de 3 de mayo de 2013, expediente 25774”.

imputación objetiva por ser esta la dueña de la actividad peligrosa y prestadora del servicio, habrá de determinarse en primer lugar, si con dicho club el causante suscribió una relación contractual en virtud de la cual alega la calidad de pasajero.

## **6. ANÁLISIS JURÍDICO PROBATORIO.**

Procede la Sala en esta instancia, a la luz de las pruebas que han quedado relacionadas, al análisis de los presupuestos para la configuración de la responsabilidad extracontractual que la parte actora le endilga a las entidades demandadas.

Para resolver la controversia que ha quedado planteada, deberá establecer el Tribunal, conforme al régimen de responsabilidad de la falla del servicio que se señaló aplicable, si los elementos de prueba adosados al plenario acreditan la ocurrencia de un daño antijurídico y, en caso afirmativo, si el mismo es imputable a las entidades demandadas.

### **6.1. El Daño.**

Se encuentra establecido el daño señalado por los demandantes, consistente en el fallecimiento del señor Julio César Palacio Botero, como consecuencia del accidente aéreo ocurrido el día 18 de febrero de 2007 en el predio la finca “La Cabaña” de municipio de Santa Rosa de Cabal, lo cual se acredita con el registro civil de defunción con indicativo serial 5644267, en el que se registra el día 28 de febrero de 2007 a las 14:40 como fecha y hora del deceso.

Examinará el Tribunal si el mencionado daño resulta imputable a la entidad demandada.

### **6.2. La Imputación.**

Teniendo en cuenta que el título de imputación de responsabilidad en este asunto es el de la falla del servicio, la responsabilidad del ente estatal surge en la medida en que se acredite que por causa de la actuación de la entidad, tanto por acción como por omisión de un deber normativo, se produjo como consecuencia o efecto el daño sufrido por la víctima, de tal manera que exista una relación de

causa a efecto o nexo causal entre la actuación estatal y el resultado dañoso. Lo que en el *sub examine* se traduce en determinar en primer lugar si la Aeronáutica Civil incurrió en omisión en sus deberes de seguridad en las operaciones aéreas, para evitar las consecuencias fatales que se conocen en el sub examine.

La UAEAC como autoridad pública aeronáutica a la luz de lo dispuesto en el artículo 3° del decreto 260 del 28 de enero de 2004 “*tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales*”.

En lo que concierne a la regulación de las aeronaves deportivas el artículo 1871 del Código de Comercio consagra:

*“... ARTÍCULO 1871. RÉGIMEN PARA AERONAVES DE TRANSPORTE PRIVADO, TURISTICO Y DEPORTIVO “... Las aeronaves de transporte privado, las de turismo y las deportivas, quedarán sujetas, en cuanto les sean aplicables, a las disposiciones de esta Parte y a los reglamentos que para cada actividad distinta de la comercial determine la autoridad aeronáutica.*

**ARTÍCULO 1872. <PROHIBICIÓN DE REALIZAR SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO>.** *Las aeronaves a que se refiere el artículo anterior, no podrán realizar ningún servicio público de transporte aéreo de personas o de cosas, con o sin remuneración.*

**ARTÍCULO 1873. REGLAMENTACION POR PARTE DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.** *La autoridad aeronáutica deberá reglamentar las actividades de las escuelas de aviación, aeroclubes y entidades dedicadas al mantenimiento de aeronaves.”*

Conforme a la disposición legal referida, la Unidad Administrativa especial reglamentó las actividades de las escuelas de aviación, aeroclubes a través de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC, del cual se trae a colación la parte cuarta - CAPÍTULO XXV que regula la “aviación deportiva” en los siguientes términos:

#### **“4.25. NORMAS PARA LAS ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS Y RECREATIVAS**

##### **4.25.1. DISPOSICIONES GENERALES.**

**4.25.1.1. Aplicabilidad.** *Este Capítulo define los equipos de vuelo para las actividades aéreas deportivas y recreativas, y establece las normas mínimas de seguridad y limitaciones que se debe observar en relación con dichos aparatos, para poder operarlos en el territorio colombiano. (Modificado Art.1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).*

4.25.1.2. A los fines del presente reglamento, se entiende por aviación deportiva o recreativa, las actividades de aviación no comercial, ejecutadas con propósitos exclusivamente deportivos o recreativos, por personas naturales, a través de clubes o asociaciones de actividades aéreas, constituidos y autorizados al efecto; empleando aeronaves aptas para la modalidad o equipos de vuelo tripulados, tales como: aviones, helicópteros, planeadores, globos, dirigibles, **vehículos aéreos ultralivianos**, cometas, parapentes, paramotores, paracaídas, o empleando aeromodelos operados a control remoto, así como cualquier otro equipo que con el mismo propósito, ocupe el espacio aéreo. Cuando la actividad aérea a desarrollar tenga o pueda tener propósitos competitivos o de exhibición será considerada deportiva. Cuando tenga propósito simplemente recreativo será considerada recreativa. Las actividades de vuelo en cometa (ala delta), en parapente o paramotor, así como las de paracaidismo y aeromodelismo, para todos los efectos serán consideradas como deportivas.

(..)

4.25.1.7. Clubes para actividades aéreas deportivas o recreativas. **Toda actividad aérea deportiva o recreativa ejecutada con aeronaves convencionales, aerostatos, planeadores, ultralivianos, parapentes, paramotores, ala delta, paracaídas, aeromodelos o cualquier equipo, que utilicen el espacio aéreo nacional, deberá efectuarse a través de clubes o asociaciones constituidos al efecto, registrados o inscritos ante la Dirección Regional Aeronáutica de la UAEAC con jurisdicción en su domicilio.** Cuando tales actividades tengan carácter deportivo o competitivo, dichos clubes deberán contar con el correspondiente reconocimiento deportivo y estarán vinculados o afiliados a una Federación Colombiana de Deportes Aéreos, reconocida por COLDEPORTES, o a la institución que haga sus veces, según lo determinen las autoridades competentes sobre la materia. Un mismo club, podrá desarrollar actividades en una o más de las modalidades indicadas de aviación deportiva, siempre y cuando reúna condiciones y requisitos para cada una de ellas. (Modificado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

De acuerdo con la normatividad en cita la aviación deportiva o recreativa, corresponde a aquellas actividades de aviación no comercial, sino con fines deportivos o recreativas, las cuales se desarrollan con aviones, helicópteros, planeadores, globos, dirigibles, y vehículos aéreos como ultralivianos, entre otros.

Impone además la norma que toda actividad aérea deportiva o recreativa llevada a cabo con aeronaves, necesariamente debe realizarse a través de clubes o asociaciones registrados o inscritos ante la Dirección Regional Aeronáutica de la UAEAC con jurisdicción en su domicilio.

Específicamente en relación con los vehículos aéreos ultralivianos, el RAC en la parte cuarta, a partir del numeral 4.25.5 regula lo concerniente a su operación en los siguientes términos.

#### “4.25.5. VEHÍCULOS AÉREOS ULTRALIVIANOS

##### 4.25.5.1. DEFINICIÓN Y CLASIFICACIÓN.

A los efectos de este reglamento, se consideran vehículos aéreos ultralivianos los siguientes:

(..)

**Ultralivianos Clase II.** Los vehículos aéreos ultralivianos de Clase II, son aeronaves con las siguientes características: a) Avión de ala fija ó de ala rotatoria tipo autogiro, con

*cualquier tipo de estructura (tubular, monocoque, etc.); alas en tela o en lámina o material compuesto y cabina abierta o cerrada. b) Propulsado con un motor y potencia máxima total no superior a 130 HP. c) Peso máximo de operación de 1.654 Lb o menos, incluyendo flotadores y artefactos de seguridad. d) Capacidad de combustible no superior a 24 US galones e) Velocidad de crucero máxima de 130 nudos f) Velocidad de pérdida (sin flaps) no superior a 39 nudos. g) Capacidad máximo para dos ocupantes (dos asientos). Si una aeronave excede cualquiera de los parámetros anteriores, propios de la Clase II, no se la considerará de clase ultraliviana y en consecuencia deberá estar certificada (de tipo y de aeronavegabilidad) en la clase que corresponda de acuerdo a sus especificaciones, dando cumplimiento a las disposiciones pertinentes a dicha clase, o en su defecto como aeronave experimental.”*

Ahora bien, en relación con la ocurrencia de los hechos por los que se demanda, obra en el sub examine informe ejecutivo FPJ-2- rendido dentro de la investigación penal adelantada por la Fiscalía 19 seccional Pereira radicada bajo el No.666826000065200700213, en el cual se registra:

*“El día 18 de febrero de 2007 a eso de las 14:40 horas, cuando piloteaba la aeronave matrícula No.HJ 059, marca Urraco...de propiedad del señor Hernán Duque, piloto comercial.. EL señor Pineda Alarcón viajaba en compañía del señor Julio César Palacio, de profesión fotógrafo aéreo la citada aeronave colisionó su parte delantera en el piso, parte trasera hacia arriba sostenida por un árbol de guamo, en posición vertical con su plataforma o piso de la nave apoyada contra el árbol destruyéndose en un 90%, el piloto se encontraba fuera de la aeronave, siendo expulsado por la colisión y el acompañante- fotógrafo se encontraba aún en la parte interna de la misma ... el hecho acaeció en el predio de la finca la cabaña en la vereda Monserrate Bajo, de esta ciudad..”*

Así mismo, en el expediente radicado bajo el No. 66001-33-31-001-2009-00128-00, correspondiente al proceso de reparación directa, adelantado por la señora Otilia Alarcón de Pineda y otros en contra de la *Aeronáutica Civil Colombiana*, tramitado ante el Juzgado Primero Administrativo Descongestión mixto, obra informe preliminar de accidente presentado por control Técnico –Seguridad Aérea de Pereira (fl.331 cd.1-1) que da cuenta que el accidente ocurrió en el municipio de Santa Rosa de Cabal el 18 de febrero de 2007, que tuvo como lugar de salida y destino el aeropuerto Internacional Matecaña de Pereira, que correspondía un vuelo local, determinándose como **“TIPO Y FASE DE OPERACIÓN: aviación deportiva.”**

En el acápite denominado “Breve descripción del suceso” se narró lo siguiente:

*“En cumplimiento al plan de vuelo y haberse efectuado despegue del aepto Matecaña sin inconvenientes, a 5 millas al NE del municipio de Sta. Rosa de Cabal sobrevolando sobre zona montañosa y baja altura, bajo condiciones meteorológicas favorables a la navegación aérea, por causa indeterminada, el piloto perdió el control direccional de la aeronave impactando violentamente en dirección vertical contra el terreno y la raíz de un árbol, falleciendo de inmediato tanto el piloto como el pasajero JULIO CESAR PALACIOS. No se presentó incendio.*

La misma autoridad -Control Técnico –Seguridad Aérea de Pereira-, suscribió el oficio No.1413 -5-008 del 26 de febrero de 2007 a través del cual se informa a la Policía Judicial que *“..el motor de la aeronave fue sometida a inspección por parte de un perito en la materia sin que se observaran evidencias de mal funcionamiento”*

Reposa igualmente el Oficio No.1413-5-011 del 5 de marzo de 2007 correspondiente al informe preliminar remitido por Control Técnico –Seguridad Aérea a la Oficina de Prevención e investigación de accidentes aéreos de la UAE de la Aeronáutica Civil en el cual se describe:

*“...me permito enviarle el informe preliminar establecido por el accidente del ultraliviano HJ-059 ocurrido el día 18 de febrero de 2007 en cercanías del municipio de Santa ros de Cabal a las 15:15 HL en el cual falleció el piloto señor ALEXANDER ARIEL PINEDA ALARCÓN PCA 6301 y el pasajero JULIO CÉSAR PALACIOS.*

*Factores a tener en cuenta para el análisis y posible causa del accidente:*

- 1. No se conoce experiencia del piloto en el equipo que operaba. Tenía experiencia en el equipo Piper PA-34 y se había desempeñado como piloto autónomo en las empresas Aeromel y Aexpa.*
- 2. El ultraliviano antes de los hechos había sido aprovisionado en el aepto Matecaña con 10 galones de combustible.*
- 3. El piloto no registra tener autonomía en el equipo que operaba.*
- 4. El ultralivianos se operaba con bastón de mando y no con cabrilla, lo que pudo incidir que cuando volaba y efectuaba virajes a baja altura sobre zona montañosa, por falta de experiencia el piloto pudo haber perdido el control direccional de la aeronave en perdida. Repito no hay evidencia por chequeos en el equipo.*
- 5. Solicite al propietario una inspección interna del motor, determinándose por parte del señor Wilson Blum Muñoz que no presento daños internos.*

6. *Las condiciones meteorológicas por visibilidad en la zona eran buenas para el vuelo que se realizaba”*

En concordancia con lo anterior, se encuentra acreditado que el accidente aéreo en que perdió la vida el señor Julio César Palacio Botero lugar el día 18 de febrero de 2007, cuando se movilizaba en el ultraliviano tipo II, con matrícula HJ059 de propiedad del señor Hernán Duque, el cual despegó del aeropuerto Matecaña de Pereira como vuelo local, y tipo de operación **aviación deportiva**, y cuyo piloto era el señor Alexander Ariel Pineda Alarcón, quien contaba con la licencia comercial de avión No.PACA-6301 activa, con fecha de expedición del 6 de enero de 1994, licencia que de acuerdo con el numeral 4.25.5.11.1.2 de la parte cuarta del RAC, es idónea volar un ultraliviano tipo II.

Así mismo, el Oficio No. 1204—1975-02.V-2005 del 2 de mayo de 2005 que reposa en el expediente penal allegado al plenario, da cuenta que el Club Aéreo Deportivo AVIADEC se encuentra registrado e inscrito ante la Dirección Regional de Antioquia

Ahora bien, se infiere de la lectura integral de la demanda y de lo señalado en los alegatos de conclusión, que la parte actora echa de menos el certificado de navegabilidad o de aptitud técnica del ultraliviano en que falleció el señor Julio César Palacio Botero para la fecha de ocurrencia de los hechos, certificado que es definido en los RAC, como *“el 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.*

Para el caso de los ultralivianos, el numeral 4.25.5.4 ibídem alude a la constancia de aptitud técnica como requisito sine qua non para operar, la cual se define en los siguientes términos:

*4.25.5.4. Constancia de aptitud técnica. Ningún ultraliviano podrá operar si no cuenta con una constancia de aptitud técnica vigente, expedida por el club de aviación deportiva o recreativa al cual esté afiliado, suscrita por el Responsable de Mantenimiento de dicho club. (Adicionado Art. 1º Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).*

*4.25.5.4.1. Expedición de la constancia de aptitud técnica. Para la expedición de la constancia de aptitud técnica de ultralivianos el aeroclub responsable debe verificar el cumplimiento de los siguientes requisitos:*

a) La aeronave, de acuerdo a sus especificaciones (peso, capacidad de combustible, número de asientos etc.) efectivamente es un vehículo aéreo ultraliviano en la clase que corresponda.

b) El ultraliviano ha sido construido de acuerdo con las normas técnicas que le atañen y/o ensamblado de acuerdo a las instrucciones del fabricante y cuenta con el certificado de construcción de que trata este reglamento.

c) El aparato no ha sido objeto de modificaciones o alteraciones no previstas por el fabricante.

d) Los servicios de mantenimiento periódicos y mandatorios determinados por el fabricante, deben estar cumplidos, de acuerdo con los manuales aplicables. e) El ultraliviano y sus sistemas (motor, instrumentos, etc.) deben estar en perfecto estado de funcionamiento y operación.

f) El aparato este equipado como corresponda a su categoría. g) Todos los boletines técnicos mandatorios de estructura, motor, sistemas, etc. publicados por el fabricante deben estar cumplidos. La Constancia de aptitud técnica tendrá vigencia de un año y deberá incluir lo siguiente: 1. Nombre del Aeroclub que la expide. 2. Marcas de nacionalidad y matrícula asignadas por la oficina de Registro Aeronáutico. 3. Clase de ultraliviano con indicación clara de su categoría.

Acorde con lo expuesto, para que un ultraliviano pueda realizar operaciones de vuelo es imperativo que se le otorgue una constancia de aptitud técnica, expedida por el club de aviación deportiva o recreativa al cual esté afiliado, pues con el mismo se garantiza el cumplimiento de los requisitos a que alude el numeral 4.25.5.4.1.del RAC.

En el sub examine, contrario sensu a lo argumentado por el libelista, se observa en el expediente trasladado a este proceso por solicitud de la parte actora, que a folio 307 del cuaderno 2-1 reposa el certificado de aeronavegabilidad No.4060 de la aeronave incurso en el accidente, que corresponde al ultraliviano, clase 2, con matrícula No.HJ059, Marca: URRACO, de fecha 23 de octubre de 2006, expedido por la Corporación Club Aviación Deportiva de Caldas "AVIADEC", cuya vigencia se otorgó hasta el 18 de octubre de 2007.

Se observa igualmente que el citado certificado se encuentra suscrito por el presidente del club, así como por el jefe de mantenimiento y por el señor Hernán Duque propietario del vehículo aéreo, quien además hace constar que "*he recibido el certificado de aeronavegabilidad No.4060 y declaro que cumpliré a cabalidad con los reglamentos establecidos por AVIADEC y la Aeronáutica Civil de Colombia, y que me hago responsable por el buen uso que se le dé a la licencia que me ha sido otorgada*".

En ese orden, correspondía al señor Hernán Duque, quien fungía como propietario del ultraliviano, mantener la aeronave en condiciones de operación, una vez obtuvo el certificado de aeronavegabilidad, y velar por mantenimiento y operación de las aeronaves en concurrencia con el respectivo Club, con

independencia de los controles que posteriormente pudiera hacer la UAEAC al club deportivo.

Conforme a lo expuesto considera la Sala que no hubo un incumplimiento de las obligaciones atribuibles a la Aeronáutica Civil, pues como ya se indicó, el ultraliviano cumplía con los requisitos para operar, dado que para el momento en que ocurrió el accidente el certificado de aeronavegabilidad se encontraba vigente, aunado a ello el plan de vuelo declarado ante la autoridad aeronáutica se enmarcaba dentro de los presupuestos para su operación previstos en el numeral 4.25.5.9.1. del RAC<sup>12</sup>, pues se alude a vuelo local Pereira, sin que pueda inferirse de dicha declaración que el mismo tuviere fines diferentes al deportivo o recreativo.

Ahora, si bien se indica en el informe preliminar remitido por Control Técnico – Seguridad Aérea a la Oficina de Prevención e investigación de accidentes aéreos de la UAE de la Aeronáutica Civil como factores a tener en cuenta para el análisis y posibles causas del accidente que: no se conoce experiencia del piloto en el equipo que operaba, que el piloto no registra tener autonomía en el equipo que operaba, que el ultraliviano se operaba con bastón de mando y no con cabrilla, lo que pudo incidir que cuando volaba y efectuaba virajes a baja altura sobre zona montañosa, que por falta de experiencia el piloto pudo haber perdido el control direccional de la aeronave en pérdida, dichos supuestos no son más que meras hipótesis, como quiera que ninguna de ellas fue comprobada como la causa del accidente, o por lo menos en el expediente no milita prueba alguna que demuestre lo contrario.

De otra parte es preciso señalar que aunque la parte actora predica la calidad de pasajero del causante, invocando la existencia de un contrato para la prestación de un servicio, y en virtud de lo cual esgrime que debe responder el club deportivo AVIADEC, lo cierto es que lo afirmado carece de soporte probatorio;

---

<sup>12</sup> 4.25.5.9.1. Requisitos de Operación Las aeronaves ultralivianas deben cumplir los siguientes requisitos para su operación en el territorio nacional:

- a) Ser utilizadas para recreación o deporte, no pudiendo ser empleadas en ningún tipo de actividades comerciales remuneradas, como actividades de transporte público, paseos turísticos o trabajos aéreos especiales, etc.
- b) Ser utilizadas en operación tripulada por uno o máximo dos ocupantes según la configuración autorizada de acuerdo a su clasificación.
- c) Estar inscritas en un club de actividades aéreas deportivas o recreativas con ultralivianos.
- d) Tener un control de horas de vuelo de aeronave y motor
- e) La Autoridad Aeronáutica se reserva el derecho de efectuar inspecciones a los clubes de ultralivianos en cualquier momento, para velar por el cumplimiento de las normas del presente capítulo. (Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

pues la única prueba que milita en el expediente es la declaración que como testigo rindió la señora María Angélica Yate (demandante), dentro en el proceso radicado con el No.2009-128 en la que manifiesta que su esposo (Julio César Palacio) trabajaba en fotografía aérea, llevaba 18 años en la labor, contrató los servicios del señor Hernán no recuerdo el apellido, resulta que el 17 de febrero de 2007 mi espose llamó al señor Hernán para concretar un vuelo para el 18 del mismo mes, pero resulta que el señor como que tenía gripa y él le recomendó al señor Ariel Alexander Pineda para hacer el trabajo que tenía pendiente, mi esposo no conocía al señor Alexander, no sabía quién era, el domingo se comunicaron Alexander y Julio César Palacio, mi esposo la persona que falleció también, para versen en el aeropuerto de 1:30 a 2 de la tarde y mi esposo fue al aeropuerto allá abordó la aeronave, sobrevolaron por los lados de Santa Rosa y allí tuvieron el percance , claro está que mi esposo no sabía que el señor Ariel Alexander no tenía licencia para sobrevolar, no para fotografías aéreas, sino para hacer vuelos comerciales, así mismo puso de manifiesto que el señor Julio cesar siempre volaba con el señor Hernán a quien le pagaba un alquiler por las horas que le prestaba los servicio con la aeronave.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 1872 del Código de Comercio las aeronaves de transporte privado, turístico y deportivo *“no podrán realizar ningún servicio público de transporte aéreo de personas o de cosas, con o sin remuneración”*, así mismo el numeral 4.25.5.9.1. del RAC 4, prevé como Requisitos de Operación de las aeronaves ultralivianas para su operación en el territorio nacional: *“a) Ser utilizadas para recreación o deporte, no pudiendo ser empleadas en ningún tipo de actividades comerciales remuneradas, como actividades de transporte público, paseos turísticos o trabajos aéreos especiales, etc.”* lo que implica que de haberse abordado el ultraliviano con fines diferentes a deportivos o recreativos, constituye una irregularidad que en este caso no es predicable ni a la Aeronáutica Civil, ni al club deportivo, comoquiera que como se señaló anteriormente el plan de vuelo presentado por Alexander Pineda quien era quien piloteaba el ultraliviano en el que falleció el causante (fl.204 cd.2-1) se determinó como vuelo local Pereira, sin que pueda inferirse a partir de lo declarado, que el vuelo tuviere como finalidad actividades comerciales remuneradas, como de transporte público, paseos turísticos o trabajos aéreos especiales, o por lo menos ello no fue puesto en conocimiento de la Aeronáutica Civil ni del Club deportivo AVIDEC, ni estaba obligada a conocer de ello, pues como ya se indicó, se cumplió con la declaración del plan de vuelo, documento

del cual no se desprende que tuviere como objeto un servicio de transporte, y el hecho de haberse declarado un plan de vuelo que no coincidía con la realidad, no resulta reprochable a las entidades accionadas .

En lo que concierne a la responsabilidad que le asiste a los clubes de actividades aéreas deportivas, el numeral 4.25.1.7.10. del RAC 4 consagra que serán responsables ante la autoridad aeronáutica por lo siguiente:

*a) Por mantenimiento y operación de las aeronaves o equipos que operen (propios o afiliados) en concurrencia con el respectivo explotador o propietario.*

*b) Por la idoneidad de sus tripulantes, en concurrencia con el propio tripulante.*

*c) Por el buen uso u operación de los campos de aterrizaje que explote directamente, en concurrencia con el operador de cada aeronave o equipo. Por el uso de otros campos de aterrizaje responderán su explotador y quien opere la aeronave respectiva en cada caso.*

*Del mismo modo, los clubes de actividades aéreas velarán por el buen uso del espacio aéreo y por el cumplimiento del reglamento del aire y demás normas pertinentes, que hagan sus equipos de vuelo (propios o afiliados) y sus tripulantes; correspondiendo la responsabilidad final por estos aspectos a cada tripulante en particular.*

***Además de los aspectos señalados anteriormente, el explotador de una aeronave empleada en actividades aéreas deportivas responderá por daños a terceros en la superficie y por abordaje a otras aeronaves, de acuerdo a lo indicado en el Código de Comercio. Para los efectos del presente capítulo, se considera como explotador de una aeronave (convencional, aerostato, planeador o ultraliviano) a la persona que figure inscrita como tal en el Registro Aeronáutico Nacional. En relación con los demás equipos empleados en actividades aéreas deportivas, lo será su propietario.”***

Acorde con lo anterior, considera la Sala que tampoco hay lugar a endilgar responsabilidad alguna al club deportivo AVIADEC, en la medida que en este caso no se logró probar que el accidente haya sido ocasionado por fallas en el mantenimiento y operación de la aeronave, como tampoco se acreditó una relación contractual entre el causante y dicho club; aunado a ello, si bien la norma prevé que el explotador de la aeronave, que se utilice para actividades aéreas deportivas responderá por los daños a terceros en la superficie y por abordaje a otras aeronaves, de acuerdo a lo indicado en el Código de Comercio, en este caso quien fungía como explotador del ultraliviano era el señor Hernán Duque y no el club deportivo.

En este orden de ideas, no hay lugar a atribuir responsabilidad a las entidades accionadas, ante la falta de causalidad para vincular la conducta de las demandadas con los hechos que dieron lugar al daño por el que se demanda.

De ahí que no sea posible atribuir responsabilidad a la entidad demandada, máxime cuando en la parte accionante radicaba la carga de demostrar los elementos configurativos de la responsabilidad imputada y respecto de los cuales solicita reparación de acuerdo con lo consagrado en el artículo 167 del C.G.P.

Respecto lo anterior, es oportuno traer a colación pronunciamiento del Máximo Órgano de lo Contencioso Administrativo, que ha señalado<sup>13</sup>:

**“...En ese orden de ideas, el concepto de carga de la prueba se convierte en (i) una regla de conducta para el juez, en virtud de la cual se encontrará en condiciones de proferir fallo de fondo incluso cuando falte en el encuadernamiento la prueba del hecho que sirve de presupuesto a la norma jurídica que debe aplicar y, al mismo tiempo, (ii) en un principio de autorresponsabilidad para las partes, derivado de la actividad probatoria que despliegan en el proceso, pues si bien disponen de libertad para aportar, o no, la prueba de los hechos que las benefician y/o la contraprueba de aquellos que, habiendo sido acreditados por el adversario en la litis, pueden perjudicarlas, las consecuencias desfavorables derivadas de su eventual inactividad probatoria corren por su cuenta y riesgo.**

(...)

*La carga de la prueba es, por consiguiente, una medida imprescindible de sanidad jurídica y una condición sine qua non de toda buena administración de justicia.*

*La referida norma legal (el artículo 177 del C.P.P.) desarrolla el tradicional aforismo de acuerdo con el cual quien afirma un hecho debe probarlo: “incumbit probatio qui dicit non qui negat”. Ello se traduce, en los procesos que cursan ante el Juez de lo Contencioso Administrativo, en que quien pretende determinado efecto jurídico debe acreditar los supuestos de hecho de las normas en que se ampara, luego, en general, **corresponde la carga de la prueba de los hechos que sustentan sus pretensiones, en principio, al demandante, al paso que concierne al demandado demostrar los sucesos fácticos en los cuales basa sus excepciones o su estrategia de defensa. Si aquél no cumple con su onus probandi, la consecuencia que habrá de asumir será la desestimación, en la sentencia, de su causa pretendi**; si es éste, en cambio, quien no satisface la exigencia probatoria en punto de los supuestos fácticos de las normas cuya aplicación conduciría a la estimación de sus excepciones o de los argumentos de su defensa, deberá asumir, consiguientemente, un fallo adverso a sus intereses”. (Negrilla con subrayado fuera de texto).*

Los planteamientos expuestos en la pauta jurisprudencial en cita, son los que han de ilustrar el proceder del funcionario judicial ante la falta o la insuficiencia de

<sup>13</sup>Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera Bogotá, D.C., febrero dieciocho (18) de dos mil diez (2010). Consejero ponente: Mauricio Fajardo Gómez Radicación número: 19001-23-31-000-1997-01038-01(18076).

los elementos demostrativos de los hechos que constituyen el tema de prueba del proceso, es decir, aquellos respecto de los cuales se predica la **necesidad** de su demostración, pues la autoridad judicial, en cualquier caso, no puede declinar su responsabilidad de resolver el fondo del asunto, de suerte que las anotadas reglas de la *carga de la prueba* indicarán si procede despachar favorablemente las pretensiones del demandante o, por el contrario, si lo que se impone es acceder a la oposición formulada por la parte demandada<sup>14</sup>.

Lo anterior para indicar que, correspondía a la parte demandante probar no solo el daño, sino que la ocurrencia del mismo fuese imputable a la entidad estatal demandada, a efectos de considerar la prosperidad de las pretensiones; pues de lo contrario y bajo la lógica señalada, lo que procede es una sentencia desestimatoria de las súplicas de la demanda.

#### **7. COSTAS.**

En esta instancia no se condenará en costas a la parte demandante vencida, por cuanto su conducta procesal no tipifica los presupuestos señalados en el artículo 171 del Código Contencioso Administrativo, modificado por el artículo 55 de la Ley 446 de 1.998.

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

### **VI. FALLA**

1. Se niegan las pretensiones de la demanda, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.
2. Sin condena en costas a la parte demandante vencida, por lo expuesto en la parte considerativa.
3. Ejecutoriada esta providencia, archívese el expediente.

### **NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**FERNANDO ALBERTO ÁLVAREZ BELTRÁN**  
**MAGISTRADO**

---

<sup>14</sup>Ibídem.

**DUFAY CARVAJAL CASTAÑEDA**  
**MAGISTRADA**  
**(Ausente con excusa)**

**JUAN CARLOS HINCAPIÉ MEJÍA**  
**MAGISTRADO**

“Este documento fue firmado electrónicamente y puede ser consultado con el número de radicación en <http://samairj.consejodeestado.gov.co>”