

**ACCION DE REPARACION DIRECTA - Por accidente aéreo / ACCIDENTE AEREO – De aeronave que acuatizó en Boca de Rio San Juan de Micay / ACCIDENTE AEREO – Ocurrido por falta de combustible y error en plan de vuelo / DAÑO ANTIJURIDICO - Muerte de pasajera de aeronave por ahogamiento / AHOGAMIENTO DE PASAJERA DE AERONAVE - Por imposibilidad de nadar en zona caudalosa de Rio San Juan en donde acuatizó avión en el que se desplazaba**

El daño en el caso bajo estudio se concreta en la muerte por inmersión (ahogamiento) de la señora Myriam Grajales Osorio tal como consta en el registro civil de defunción No. 1280567 del 30 de julio de 1994, cuando la aeronave de matrícula HK 1598-P, acuatizó en la boca del río San Juan de Micay en cercanías del municipio de Guapi (Cauca).

**ACCION DE REPARACION DIRECTA - Competencia / COMPETENCIA DEL-CONSEJO DE ESTADO - Conoce procesos con vocación de segunda instancia / VOCACION DE DOBLE INSTANCIA EN ACCION DE REPARACION DIRECTA - Cuando supera cuantía dispuesta para tal efecto**

El artículo 129 del C.C.A., modificado por el artículo 37 de la Ley 446 de 1998, referido a la competencia del Consejo de Estado en segunda instancia, dice: “El Consejo de Estado en la Sala Contenciosa Administrativa conocerá en segunda instancia de las apelaciones de las sentencias dictadas en primera instancia por los tribunales (...)”. Así, la Corporación es competente para conocer del asunto, en virtud del recurso de apelación interpuesto por las partes, en proceso con vocación de segunda instancia ante el Consejo de Estado.

**FUENTE FORMAL:** DECRETO 01 DE 1984 - ARTICULO 129

**NULIDADES PROCESALES - Causales para su configuración / NULIDADES PROCESALES - Pueden configurarse mediante la producción vicios saneables e insaneables / VICIOS SANEABLES - Su existencia configura nulidad relativa / VICIOS INSANEABLES - Su existencia configura nulidad absoluta / NULIDAD RELATIVA - El acto puede producir efectos jurídicos si se configuran determinadas condiciones / NULIDAD ABSOLUTA - El acto no nunca produce efecto alguno / CONVALIDACION DE NULIDADES - Puede ser tácita o expresa / ACTO NULO - Noción / ACTO ANULABLE - Concepto / ACTO ANULABLE - Pierde su validez cuando previa solicitud de la parte interesada el juez lo deja sin efecto**

**NOTA DE RELATORIA:** Sobre la naturaleza de las causales de nulidades procesales, consultar sentencia de noviembre 14 de 2000. C.P. Alíer Eduardo Hernández Enríquez.

**FUENTE FORMAL:** DECRETO 1400 DE 1970 - ARTICULO 140 / DECRETO 1400 DE 1970 - ARTICULO 143 / DECRETO 1400 DE 1970 - ARTICULO 144

**NULIDAD PROCESAL - Por falta de notificación de piloto de aeronave / NULIDAD POR FALTA DE NOTIFICACION - Solo puede ser alegada por el demandado / NULIDAD POR FALTA DE NOTIFICACION - Improcedente por no ser solicitada por la parte legitimada para hacerlo**

Observa la Sala que no fue posible notificarle al demandado Julio César Carvajal González la nulidad alegada por el Ministerio Público, por lo cual, se hizo el emplazamiento correspondiente sin que éste compareciera al proceso,

designándose curador ad-litem quien al ser notificado solicitó intentar la notificación personal al demandado. Así las cosas, teniendo en cuenta que se intentó la notificación personal al demandado del auto que ordenó poner en su conocimiento la nulidad planteada, de conformidad con los artículos 145 y 320 del CPC y dado que fue imposible dicha notificación, se ordenó su emplazamiento en los términos del artículo 318 ibídem, por tal razón, la Sala considera que es el señor Julio César Carvajal González el único que posee la legitimación para alegar la causal de nulidad, por tanto, los actos procesales conservan su validez ante la falta de manifestación de éste.

**FUENTE FORMAL:** CODIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL – ARTICULO 145 / CODIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL – ARTICULO 320

#### **RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO – Cláusula general / DAÑO ANTIJURIDICO - Definición**

El artículo 90 constitucional dispone que el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. Esta norma, que se erige como el punto de partida en la estructura de la responsabilidad Estatal en Colombia, hunde sus raíces en los pilares fundamentales de la conformación del Estado Colombiano, contenidos en el artículo 1 superior, a saber, la dignidad humana, el trabajo, la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general. La responsabilidad del Estado se hace patente cuando se configura un daño, el cual deriva su calificación de antijurídico atendiendo a que el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio, tal como ha sido definido por la jurisprudencia de esta Corporación. **NOTA DE RELATORIA:** Sobre la naturaleza del daño antijurídico, consultar sentencia del 13 de agosto de 2008, Exp. 17042, CP. Enrique Gil Botero.

**FUENTE FORMAL:** CONSTITUCION POLITICA - ARTICULO 90

#### **RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO - Elementos para su configuración**

Los elementos que sirven de fundamento a la responsabilidad son esencialmente el daño antijurídico y su imputación a la administración entendiendo por tal, el componente que “permite atribuir jurídicamente un daño a un sujeto determinado. En la responsabilidad del Estado, la imputación no se identifica con la causalidad material, pues la atribución de la responsabilidad puede darse también en razón de criterios normativos o jurídicos. Una vez se define que se está frente a una obligación que incumbe al Estado, se determina el título en razón del cual se atribuye el daño causado por el agente a la entidad a la cual pertenece, esto es, se define el factor de atribución (la falla del servicio, el riesgo creado, la igualdad de las personas frente a las cargas públicas). Atribuir el daño causado por un agente al servicio del Estado significa que éste se hace responsable de su reparación, pero esta atribución sólo es posible cuando el daño ha tenido vínculo con el servicio. Es decir, que las actuaciones de los funcionarios sólo comprometen el patrimonio de las entidades públicas cuando las mismas tienen algún nexo o vínculo con el servicio público” **NOTA DE RELATORIA:** Referente a los elementos de la responsabilidad patrimonial del Estado, consultar sentencia de 16 de septiembre de 1999; Exp. 10922, CP. Ricardo Hoyos Duque.

#### **IMPUTACION POR ACCIDENTES AEREOS - Título objetivo por riesgo excepcional / TITULO DE IMPUTACION OBJETIVO POR RIESGO**

**EXCEPCIONAL – En la conducción de aeronaves por ser actividad peligrosa / ACTIVIDAD PELIGROSA – Conducción de aeronave / CONDUCCION DE AERONAVES - Actividad riesgosa de imputación objetiva / IMPUTACION POR REGIMEN DE RESPONSABILIDAD OBJETIVA - Para su reconocimiento es necesario probar la existencia del daño antijurídico y su vínculo con la actividad riesgosa a cargo del Estado / EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD - Hecho de un tercero, hecho exclusivo de la víctima, fuerza mayor**

**NOTA DE RELATORIA:** Sobre la responsabilidad patrimonial del Estado en accidentes aéreos, consultar sentencia del 13 de junio de 2013, Exp. 25712, MP. Enrique Gil Botero y de 12 de febrero de 2014, Exp. 25836, CP. Olga Mélida Valle de De la Hoz.

**RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO – Por accidentes aéreos / REGIMEN DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL EN ACCIDENTES AEREOS – Es diferente para conductor de avioneta y entidad estatal / REGIMEN DE RESPONSABILIDAD OBJETIVA - Imputable al conductor de avioneta / REGIMEN DE FALLA PROBADA DEL SERVICIO - Imputable a Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil por su deber de vigilancia de la actividad aérea en el país**

Resulta pertinente delimitar el régimen de responsabilidad respecto de cada uno de los demandados, pues frente al Capitán Julio César Carvajal González en su condición de piloto, explotador y propietario de la aeronave quien ejercía la guarda material de la actividad peligrosa debe responder de los perjuicios ocasionados a los demandantes con la sola demostración que la ocurrencia del daño antijurídico se produjo como consecuencia del ejercicio de dicha actividad peligrosa, resultando irrelevante la prueba de la diligencia y cuidado de éste en la conducción de la aeronave. Por el contrario, 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. En tal sentido, resulta pertinente, valorar las pruebas practicadas en el proceso para establecer las causas del accidente y así mismo constatar si las mismas son consecuencia de la omisión por parte de la Aerocivil en el cumplimiento de las funciones propias de su actividad.

**RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL - Por falla del servicio en la aviación civil / FALLA DEL SERVICIO DE LA ADMINISTRACION EN ACTIVIDAD AEREA - Cuando se omite deber de vigilancia / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL – Por omitir deber de vigilancia de la aeronave / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO - Existente al expedir certificado de aeronavegabilidad que no correspondía a características de aeronave / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL CONDUCTOR DE AERONAVE - Por no acatar normas del Manual de Aeronavegabilidad / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE PILOTO - Por acreditarse existencia de errores graves y omisiones en equipamiento del avión y su operación**

Si bien es cierto, hubo una evidente omisión de la Aeronáutica Civil en la expedición del certificado de aeronavegabilidad el cual no atendía las características que la aeronave poseía en el momento de su expedición, lo que refleja una falla en el servicio, no es menos cierto que al operador y propietario de la aeronave le asistía la obligación de acatar las normas contempladas en dicho manual que le impedían operar el avión si éste no se ajustaba a lo establecido

especialmente en el numeral 4.8.8., es decir si no cumplía con los manuales del fabricante, boletines y cartas de servicio correspondientes al tipo y modelo del avión, las normas de aeronavegabilidad expedidas por el país de construcción y las limitaciones establecidas en el manual de vuelo con lo cual según el párrafo de dicho numeral la aeronave debía haberse automáticamente suspendido de vuelo.

**RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL - Inexistente por no ser omisión de la Administración la causa eficiente del daño / FALLA DEL SERVICIO – No se configuró su existencia al no tener la Aeronáutica Civil participación efectiva en la producción del accidente / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL PILOTO – Existente por fallas en la toma de decisiones operacionales, preparación y planeamiento del vuelo y equipamiento del avión / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL PILOTO – Por el mal cálculo del combustible suficiente para cubrir la ruta Guapi- Cali / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL CONDUCTOR DE AERONAVE – Por no dotarla con equipos de salvamento necesarios para volar en sitios selváticos y en presencia de ríos**

Si bien la entidad demandada fue negligente en la expedición del certificado de aeronavegabilidad contraviniendo el Manual de Reglamentos Aeronáuticos, tal como quedó evidenciado en el oficio del 14 de junio de 1994, expedido por el Jefe de la Oficina de Control y Seguridad Aérea, dicha omisión no tiene la entidad suficiente para atribuirle responsabilidad por el accidente de la aeronave de matrícula HK-1598-P el 27 de julio de 1994, pues la misma no pasó de ser un reproche de índole disciplinario para los funcionarios que actuaron en dicho trámite, tal como se observa en las conclusiones del Consejo de Seguridad Aérea. Así las cosas, la causa eficiente del daño, no fue la omisión en la expedición irregular del mencionado certificado, sino la serie de anomalías cometidas por el piloto y evidenciadas tanto en el informe final del accidente aéreo como por los testigos que conocieron los instantes previos al acuatizaje de la aeronave, en donde se deja claro que las causas del accidente fueron las fallas en que incurrió el piloto en la toma de decisiones operacionales en la preparación y planeamiento del vuelo, el cálculo del combustible suficiente para cubrir la ruta Guapi- Cali, continuar el vuelo en condiciones meteorológicas adversas y no dotar el avión con los equipos de salvamento necesarios para volar en sitios selváticos y en presencia de ríos, por tanto, de estas causas no se puede derivar una responsabilidad por la falla en el servicio expuesta anteriormente.

**RADIO AYUDA VOR - Indispensable para vuelos por instrumentos IFR y no del tipo visual VFR / VUELOS EN CONDICIONES IFR - Se encuentra prohibido para aeronaves de operación privada / REGLAMENTO DE AVIACION PRIVADA - Aplicable para aeronaves categoría turista / AERONAVE DE CATEGORIA TURISTA O PRIVADA - La utilizada en viaje que acuatizó provocando muerte de civil / AERONAVE DE CATEGORIA TURISTA O PRIVADA - No podía ser operada en condiciones IFR y recibir radio ayudas VOR / FALLA DEL SERVICIO POR AUSENCIA DE RADIO AYUDA VOR - Inexistente por ser de uso exclusivo de vuelos por instrumentos IFR / FALLA DEL SERVICIO DE LA ADMINISTRACION – No se configuró dado que el accidente ocurrió por la imprudencia del piloto al operar la aeronave sin seguir las especificaciones de los Reglamentos Aeronáuticos para vuelos visuales.**

De otra parte, en cuanto a la omisión relacionada con la ausencia de las radio ayudas en especial el VOR del aeropuerto de la ciudad de Cali, el cual se

encontraba fuera de servicio, tal como lo relatan los testigos era indispensable para los tipos de vuelo por instrumentos y no del tipo visual como era el autorizado para la aeronave, y como se dejó reflejado en los planes de vuelo de las rutas Guaymaral-Cali-Guapi y Guapi- Cali, dado que la categoría de utilización de dicha aeronave era "normal turismo" según se desprende del certificado de aeronavegabilidad le eran aplicables las normas relativas a la aviación privada (ejecutiva, civil y del estado) del Manual de Reglamentos Aeronáuticos vigente para la época de los hechos -27 de julio de 1994-. (...) En este orden de ideas, no es posible considerar que la falta de funcionamiento del VOR de la ciudad de Cali sea una falla que pudiera haber incidido en el accidente de la aeronave pues como se ha dejado expuesto, las mismas normas aeronáuticas le impedían al piloto operar en condiciones IFR o por instrumentos como se desprende de la lectura del numeral 4.6.1.10 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos y del certificado de aeronavegabilidad autorizado únicamente para vuelos visuales. (...) Para la Sala, el VOR no era necesario para operar la aeronave pues esta se encontraba autorizada para vuelos visuales o VFR, en tal sentido la falla predicable de la falta de operatividad de dicha radio ayuda en este caso tampoco puede ser considerada como la causa eficiente del daño precisamente por ser igualmente atribuible la imprudencia del piloto al operar la aeronave sin seguir las especificaciones de los Reglamentos Aeronáuticos para vuelos visuales.

**RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO - No se encontró acredita la falla del servicio / INDEMNIZACION DE PERJUICIOS - A Cargo de piloto de aeronave que acuatizó por omisiones de equipamiento y errores en plan de vuelo**

Resulta que en este caso no se probó la falla del servicio, lo cual impide atribuir responsabilidad a la entidad demandada-Aeronáutica Civil-, y por ello considera la Sala que existen razones suficientes para modificar la decisión objeto de apelación, en el sentido de declarar responsable por la muerte de la señora Miryam de Jesús Grajales Osorio ocurrida el 27 de julio de 1994 únicamente al piloto, propietario y operador de la aeronave HK-1598-P Julio César Carvajal González.

**INDEMNIZACION PERJUICIOS MORALES - Tiene su fundamento en el dolor padecido por la víctima / INDEMNIZACION PERJUICIOS MORALES - Para su reconocimiento basta con acreditar el parentesco existente con la víctima / PERJUICIOS MORALES - Criterios objetivos para su liquidación / CRITERIOS OBJETIVOS PARA LIQUIDACION DE PERJUICIOS MORALES - Se debe tener en cuenta el conjunto de circunstancias de hecho que enmarcan la situación del demandante afectado**

Actualmente, la Corporación viene reconociendo que la simple acreditación de la relación de parentesco existente permite presumir el dolor sufrido por los parientes, de modo que al allegarse al proceso los registros civiles de la víctima, y sus hermanos es suficiente para que se ordene el reconocimiento de perjuicios morales. **NOTA DE RELATORIA:** En relación con la indemnización de perjuicios morales, consultar sentencias de 9 junio de 2.010, Exp. 18677, MP. Mauricio Fajardo Gómez y de agosto 23 de 2012, Exp. 24392; MP. Hernán Andrade Rincón.

**TASACION DE PERJUICIOS MORALES - De discrecionalidad del juez de conformidad a hechos probados y tipo de daño sufrido / LIQUIDACION DE PERJUICIOS MORALES - El monto para padres, hijos, abuelos y hermanos será el máximo permitido / LIQUIDACION PERJUICIOS MORALES - El monto**

**máximo a reconocer es de cien salarios mínimos legales mensuales vigentes / INDEMNIZACION DE PERJUICIOS - En relación con las hijas de la víctima es reconocido el máximo permitido**

De conformidad con lo expresado en sentencia del 6 de septiembre de 2001, ha sido una constante posición jurisprudencial de la Sección, que en materia de perjuicios morales, el valor de la condena debe hacerse por el juzgador en cada caso según su prudente juicio y ha sugerido la imposición de condenas por la suma de dinero equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales en los eventos en que aquél se presente en su mayor grado de intensidad. (...) Los perjuicios morales reconocidos por el a quo a los familiares de la víctima Miryam de Jesús Grajales Osorio cumplen con ese parámetro en la medida que se le otorgaron a Arsori, Martha Alexandra y Adriana del Pilar Guerrero Grajales (hijas) el equivalente a un mil gramos de oro puro para cada una de ellas, por tal razón, ajustando dicho reconocimiento a la jurisprudencia actual será modificado el numeral 2.1 de la sentencia apelada para reconocer el equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes como monto máximo de reconocimiento al mayor grado de intensidad por el dolor y congoja que les produjo su muerte. **NOTA DE RELATORIA:** Sobre la tasación y liquidación de perjuicios morales, consultar sentencia de 6 de septiembre de 2001, expedientes 13232, MP. Alfer Eduardo Hernández Enríquez.

**PERJUICIOS MATERIALES - Daño emergente / DAÑO EMERGENTE - Por gastos funerarios / DAÑO EMERGENTE - Fue acreditado mediante factura sin ser impugnados por contraparte**

El a quo reconoció por concepto de daño emergente la suma de \$916.599,86, por concepto de transporte del cadáver desde el lugar del accidente hasta Bogotá y por costo de los funerales, de conformidad con la factura No. 14113 y al no existir inconformidad sobre este la Sala procederá a actualizar la anterior suma conforme a las fórmulas actuariales utilizadas por esta Corporación.

**PERJUICIOS MATERIALES - Lucro cesante / LUCRO CESANTE - Por lo dejado de devengar por víctima fallecida en accidente aéreo / LUCRO CESANTE - Reconocimiento a hijas de víctima en partes iguales hasta que cada una cumpla 25 años de edad**

Vistos los testimonios practicados en el curso de la segunda instancia se puede concluir que en efecto la señora Miryam de Jesús Grajales se dedicaba a la comercialización de pescados y mariscos, y de ello derivaba el sustento para su familia, no obstante, dichos testigos son coincidentes en afirmar que desconocían los ingresos que la víctima percibía por esta actividad, por tanto, será ratificado el criterio establecido por el a quo para liquidar el lucro cesante de las demandantes tomando para ello el salario mínimo actual \$616.000, dicho guarismo será adicionado en un 25% por concepto de prestaciones sociales y se le restará el 25% de lo que la víctima gastaba en su manutención, lo que arroja la suma de \$577.500 que será el valor que se toma para calcular el lucro cesante, suma ésta que se dividirá así: el 33.33% para cada una de sus tres (3) hijas Arsori, Martha Alexandra y Adriana del Pilar Guerrero Grajales, por el periodo consolidado hasta los 25 años de edad.

**CONSEJO DE ESTADO**

**SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO**

**SECCION TERCERA**

**SUBSECCION C**

**Consejera ponente: OLGA MELIDA VALLE DE DE LA HOZ**

Bogotá, D. C., doce (12) de agosto de dos mil catorce (2014)

**Radicación número: 76001-23-25-000-1996-00006-01(18153)**

**Actor: ARSORY GUERRERO GRAJALES Y OTROS**

**Demandado: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL Y OTRO**

**Referencia: APELACION SENTENCIA - ACCION DE REPARACION DIRECTA**

Resuelve la Sala, el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante y demandada contra la sentencia del dieciséis (16) de diciembre de mil novecientos noventa y nueve (1999), proferida por el Tribunal Administrativo del Cauca, por medio del cual accede a las súplicas de la demanda, en los siguientes términos:

*“1. Declárese a la NACION-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONAUTICA CIVIL y a JULIO CESAR CARVAJAL GONZALEZ solidariamente responsables de la muerte de la señora MIRIAM DE JESUS GRAJALES OSORIO en el accidente sufrido por el avión HK1598P, modelo PA-28-140, pemo 894 kls, de propiedad del mencionado particular, el 27 de julio de 1994, por las razones expuestas en la parte motiva de este proveído.*

*2. Como consecuencia, condénase- a la NACION-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONAUTICA CIVIL y a JULIO CESAR CARVAJAL GONZALEZ a pagar solidariamente a las demandantes los perjuicios materiales y morales causados, así:*

*2.1.) POR PERJUICIOS MORALES*

*A ARSORI GUERRERO MORALES, MARTHA ALEXANDRA GUERRERO GRAJALES y ADRIANA DEL PILAR GUERRERO GRAJALES, el equivalente en pesos a un mil gramos de oro puro para cada una de ellas.*

*Los valores anteriores se entenderán como condena en concreto y se liquidarán conforme certificado que sobre el precio interno del oro a la fecha de ejecutoria de esta sentencia expida el Banco de la República.*

*2.2.- Como indemnización de perjuicios materiales:*

*-Por daño emergente se pagará a ARSORI GUERRERO GRAJALES, MARTHA ALEXANDRA GUERRERO GRAJALES y ADRIANA DEL PILAR GUERRERO GRAJALES la suma de CUATROCIENTOS CINCO MIL PESOS, que actualizados a la fecha de la sentencia alcanzan el valor de NOVECIENTOS DIECISEIS MIL*

QUINIENTOS NOVENTA Y NUEVE PESOS CON OCHENTA Y SEIS CENTAVOS (\$916.599,86)

-Por lucro cesante se reconocerá a cada una de las demandantes las sumas que a continuación se determinan por concepto de indemnización debida o consolidada e indemnización futura, así:

A-Para ARSORI GUERRERO GRAJALES, hija, la suma de CUATRO MILLONES TRESCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y DOS PESOS CON NOVENTA Y TRES CENTAVOS (\$4.348.892.93)

b.- Para MRTHA ALEXANDRA GUERRERO GRAJALES, hija, la suma de CINCO MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y DOS MIL QUINIENTOS SETENTA Y TRES PESOS CON TREINTA Y DOS CENTAVOS (\$5.562.573.32)

c.-Para ADRIANA DEL PILAR GUERRERO GRAJALES, hija, la suma de SEIS MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL SETECIENTOS SETENTA Y OCHO PESOS CON VEINTINUEVE CENTAVOS (\$6.893.778.29)

3) Las condenas se cumplirán en los términos de los Arts. 176 y 177 del C.C.A.

4) Sin costas (Art. 55 de la ley 446 de 1998).

5) Niéganse las demás pretensiones de la demanda.

6) Consúltese si no fuere apelada. (Art. 184 del C.C.A.)”

## I. ANTECEDENTES

### 1.1. La Demanda.

Las señoras Arsori Guerrero Grajales, Martha Alexandra Guerrero Grajales y Adriana del Pilar Guerrero Grajales actuando por intermedio de apoderado judicial y curador ad-litem<sup>1</sup>, en ejercicio de la acción de reparación directa, presentaron demanda contra la Nación – Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil y contra el señor Julio César Carvajal González, el día veintidós (22) de julio de mil novecientos noventa y seis (1996), ante el Tribunal Administrativo de Cauca, con el fin de que se declare la responsabilidad de la demandada, por la muerte de la señora Myriam de Jesús Grajales, como consecuencia del accidente sufrido por el avión HK1598P, Marca PIPER, Modelo PA 28-140, PBMO 894 KLS, de propiedad de JULIO CESAR CARVAJAL GONZALEZ, el 27 de julio de 1994, en jurisdicción del Municipio de Guapi-Cauca y que se hicieran las siguientes declaraciones y condenas:

*“1.1. Que se declare que la NACION-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL, y el CAPITAN JULIO CESAR CARVAJAL GONZALEZ, son solidariamente responsables de los perjuicios materiales y morales causados a mis procuradas ARSORI, DIANA ALEXANDRA Y ADRIANA DEL PILAR, la administración, por falla o falta del servicio en que incurrió, al incumplir flagrantemente sus deberes constitucionales y legales de proteger a las personas en su vida, honra y bienes al permitir que el avión HK1598p, sin cumplir con los*

<sup>1</sup> Por auto del 17 de septiembre de 1996, el Tribunal Administrativo del Cauca designó curador ad-litem de Adriana del Pilar Guerrero Grajales a la doctora Teresa Rico de Morelli de conformidad con el artículo 45 del C.de P.C. Folio 129 del cuaderno de primera instancia.



requisitos mínimos exigidos en las normas legales y en los reglamentos de vuelo y demás disposiciones, y encontrándonos fuera de servicio VOR de Cali, realizara el viaje que terminó en el accidente que costó la vida a la señora MYRIAM DE JESUS GUERRERO GRAJALES, y el segundo, por su actuación irresponsable e imprudente al emprender el referido viaje a sabiendas de que el avión no tenía gasolina suficiente y no reunía los requisitos mínimos exigidos en las normas legales, en los reglamentos de vuelo y demás disposiciones.

1.2. Que, en consecuencia, se condene a la Nación, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y a JULIO CESAR CARVAJAL GONZALEZ a pagar por concepto del daño material y moral causado a mis poderdantes, incluyendo los gastos funerarios, los costos del proceso y los honorarios profesionales, la suma aproximada de CUATROCIENTOS MILLONES DE PESOS (\$400.000.000.00) suma que deberá ser actualizada de acuerdo a los dispositivos amplificadores dispuestos por el Honorable Consejo de Estado, teniendo en cuenta las sumas que se han de causar, los intereses legales, de mora y la indexación al valor del peso en el momento de la cancelación.

El monto se ha calculado como sigue:

### 1.3. Daño emergente:

El daño emergente indemnizable a los demandantes, se calcula con base en el precio o valor del transporte del cadáver de la señora MYRIAM DE JESUS GRAJALES OSORIO del lugar del accidente a la ciudad de Bogotá, y el costo de los funerales conforme a la certificación expedida por la Funeraria y la cuenta de cobro presentada por César Augusto Grajales, quien canceló los servicios funerarios, en vista de que las menores carecían de los medios necesarios para ello, cuyo monto ascendió a la suma de SETECIENTOS SETENTAICINCOMIL (sic) PESOS M/L (675.000.00) Esta suma debe ser actualizada a precios de hoy teniendo en cuenta el incremento del 18% anual, lo que da una suma indexada a la fecha del pago efectivo de la condena.

### 1.4. Lucro cesante:

El lucro cesante originado por la muerte de la señora MYRIAM DE JESUS GRAJALES en el accidente del Avión HK1598P, EN EL Municipio de Guapi-Cauca, el 27 de julio de 1994, se calcula como sigue:

En el momento de morir la señora GRAJALES tenía una edad de 44 años ya que según el registro civil de Nacimiento (anexo 11) nació el día tres (3) de mayo de 1950 por lo cual su vida probable eran 20 años.

Las hijas nacieron en las siguientes fechas (ANEXO 10):

Arsori el 28 de enero de 1975.

Martha Alexandra el 26 de diciembre de 1976.

Adriana del Pilar el 11 de mayo de 1979.

De tal manera que en el momento de morir la madre, el 27 de julio de 1994, tenían respectivamente 19, 17 y 15 años de edad. Todas eran estudiantes de colegio, solo Arsori terminó su bachillerato, este año, las otras son escolares todavía, y tanto su manutención como su educación estaban en su totalidad a cargo de su madre, la señora Myriam de Jesús Grajales.

La indemnización debida es la causada desde el día de la muerte de la señora GRAJALES, ocurrida el 27 de julio de 1994, hasta que cada una de sus hijas cumpla la edad de 25 años, cuando puede calcularse que se encontrarán en capacidad de mantenerse solas, teniendo en cuenta que ninguna ha culminado sus estudios pues como ya se dijo, la mayor acaba de terminar el bachillerato y aún no ha iniciado una carrera y las otras dos se encuentran todavía estudiando bachillerato y no están en capacidad de ganarse la vida.

La obligación alimenticia de los padres se extiende, de acuerdo con la ley, por todo el tiempo que sea necesaria y es evidente que las niñas Guerrero Grajales son estudiantes del Colegio Manuela Beltrán, y la mayor está preparándose para estudiar una carrera. De no haber muerto su madre, estarían bajo su protección total, pues ella les suministraba alimentos congruos y tenían la posibilidad de continuar sus estudios hasta que fueran independientes, y es precisamente la aspiración de las niñas Grajales, en medio de tremendas dificultades debido al abandono del padre, y la muerte de la madre.

Con respecto a la obligación alimentaria en el tiempo, me parece de particular importancia lo que ha dicho la H. Corte Constitucional en sentencia 632 de 9 de julio de 1993, de la cual fue ponente el Magistrado Eduardo García Sarmiento, sobre los alimentos para los hijos que estudian.

Mediante la copia de la última Declaración de Renta de Myriam de Jesús Grajales presentada en 1992, y los testimonios de personas que tenían cercana relación y negocios con la occisa, se puede establecer que ésta, en el momento de su muerte, obtenía un promedio de DOS MILLONES DE PESOS mensuales, de lo cual se debe descontar un 25% destinado a su propia manutención, o sea la suma de QUINIENTOS MIL PESOS M/L \$500.000.00 quedando una suma de UN MILLON QUINIENTOS MIL PESOS (\$1.500.000.00) para las tres hijas en partes iguales, es decir a razón de QUINIENTOS MIL PESOS (\$500.000.00) mensuales para cada una de las hijas.

La indemnización debida es la cantidad de QUINIENTOS MIL PESOS (\$500.000.00) mensuales para cada una, calculada la indemnización de cada hija a partir del accidente, ocurrido el 27 de julio de 1994, hasta que cumplan la edad de 25 años, que hipotéticamente es la fecha en que serán aptas para ganarse la vida y sostenerse solas.

1.4.1 INDEMNIZACION DEBIDA A ARSORI GUERRERO GRAJALES...  
(\$33.016.666.00)

1.4.2. INDEMNIZACION DEBIDA A MARTHA ALEXANDRA GUERRERO GRAJALES... (\$44.500.000.00)

1.4.3. INDEMNIZACION DEBIDA A ADRIANA DEL PILAR GUERRERO GRAJALES... (\$64.733.324.00)  
(...)

#### 1.5. Perjuicios morales

Teniendo en cuenta que los perjuicios morales se han calculado en la suma de 3.000 gramos oro, cuyo valor en el mercado actual es aproximadamente de DOCE MIL pesos (12.000) por gramo, resultaría un total de TREINTA Y SEIS MILLONES DE PESOS (\$36.000.000), por este concepto, a favor de cada una de las demandante, ARSORI, MARTHA ALEXANDRA Y ADRANA DEL PILAR

*GUERRERO GRAJALES, lo que da una suma de CIENTO OCHO MILLONES DE PESOS (\$108.000.000.00)”*

## **1.2. Hechos**

Los hechos que sirvieron de fundamento a las pretensiones pueden sintetizarse así:

El día 19 de julio de 1994, la señora Myriam de Jesús Grajales partió en viaje de negocios de BOGOTÁ rumbo a Guapi-Cauca, en la avioneta HK1598 p, Marca PIPPER, modelo PA-28-140, PBMO 884, piloteada por el Capitán JULIO CESAR CARVAJAL GONZALEZ con licencia PC-5373, quien era su propietario.

La aeronave poseía el certificado de aeronavegabilidad No. 02285 expedido el 24 de junio de 1994 y su último peso y balance se efectuó el 13 de abril de 1993.

La avioneta despegó del Aeropuerto de Guaymaral habiendo sido aprovisionada de combustible en Bogotá, pero carecía de equipo de salvavidas no obstante que debía sobrevolar el mar y la selva, debido a la autonomía de vuelo de este tipo de aeronaves, la cantidad de combustible con la que fue aprovisionada, no era suficiente para cumplir todo el itinerario hasta Guapi.

El plan de vuelo la autorizó para volar hasta Cali en donde debía hacer nuevo aprovisionamiento de gasolina y partir hacia Guapi, pues en este último sitio no es posible el tanqueo ya que el aeropuerto carece de los elementos técnicos para tal fin.

Los funcionarios de la Aeronáutica Civil, permitieron el despegue no obstante que según el informe No. 10-102-0864 de 25 de octubre de 1994, suscrito por el Jefe de la División de Prevención e Investigación de accidentes de la Aeronáutica Civil, el mantenimiento de la avioneta había sido efectuado por el Taller Aero compuestos Limitada, quien había solicitado a la Aeronáutica Civil la expedición de un certificado tipo suplementario (STC) para amparar una modificación que se le había efectuado a la aeronave, habiéndole concedido un plazo de 30 días para presentar la documentación necesaria, el cual venció el 26 de julio de 1994, y la nave se accidentó el 27 de julio de 1994.

Durante el vuelo se presentó una emergencia y el piloto se vio obligado a aterrizar en el aeropuerto de Cartago, en donde no existe aprovisionamiento de combustible. En dicho aeropuerto a las 19:14 u.t.c. o meridiano zulú hora de Colombia 11: 14 a.m. en forma irresponsable por parte de los despachadores del aeropuerto se le dio autorización para continuar el vuelo hacia Guapi, directamente, sin pasar por Cali, lugar donde necesariamente debía reabastecerse de combustible, pues lo contrario significaba un riesgo debido a la poca autonomía de la aeronave, riesgo que asumió igualmente de forma irresponsable el piloto partiendo hacia Guapi en esas condiciones.

La aeronave llegó al aeropuerto Julio Arboleda de Guapi sin novedades y el día 27 de julio de 1994, le fue autorizado el despegue a las 10:43 a.m. (18.43 u.t.c.), pilotado por su propietario Julio César Carvajal González, con plan de vuelo a Cali en donde debía aprovisionarse de combustible debido a que en el vuelo anterior no lo hizo debido a la falla técnica que lo obligó a aterrizar en Cartago.

El vuelo se efectuó sin novedad hasta la intersección ONAYA, radioayuda del aeropuerto Julio Arboleda de Guapi que mantenía su control hasta ese punto y a la cual se reportó a las 19.15 u.t.c., después de 32 minutos de vuelo.

El plan de vuelo del 27 de julio de 1994, que le había dado el aeropuerto Julio Arboleda y que autorizó a la aeronave para efectuar el vuelo Guapi-Cali era visual, por lo que una vez en ese punto geográfico cambió de frecuencia 126.7 Mhz que corresponde al control de la ruta a Cali bajo la responsabilidad de los controladores del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali, sin embargo, las condiciones atmosféricas en ese lugar eran muy difíciles y la visibilidad nula, de tal manera que el piloto se vio obligado a cambiar el patrón de vuelo de por instrumentos a visual en vista que el VOR del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón no estaba funcionando, situación que era del conocimiento tanto de los controladores como del piloto, pues se había hecho la respectiva notificación de normas técnicas de aeronáutica o NOTAM, lo que le obligó a regresar a Guapi sin el suficiente combustible por lo que se vio obligado a acuatizar en la boca del río San Juan de Micay.

El avión no se incendió ni explotó y sus ocupantes se mantuvieron sobre los planos del avión por un momento pero comenzó a hundirse y debieron lanzarse al río que en ese punto especialmente es turbulento al ser la desembocadura del océano pacífico, salvándose tanto el piloto como dos (2) de los pasajeros que sabían nadar, mientras que la señora Myriam Grajales no sabía nadar y fue arrastrada por la corriente pues el avión carecía del equipo de Salvavidas y tres (3) días después apareció su cuerpo flotando en la boca del río Zaija. (Fls. 70-92 Cno de primera instancia)

### **1.3. Actuación Procesal.**

1.3.1. Mediante auto de fecha diecisiete (17) de septiembre de mil novecientos noventa y seis (1996)<sup>2</sup>, proferido por el Tribunal Administrativo de Cauca, se admitió la demanda y dispuso la notificación personal al representante legal de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - Aerocivil, a Julio César Carvajal González y al Agente del Ministerio Público; ordenó la fijación en lista y reconoció personería al apoderado judicial de la parte demandante.

1.3.2. Por auto del ocho (8) de mayo de mil novecientos noventa y siete (1997)<sup>3</sup> el Tribunal Administrativo del Cauca designó curador ad-litem para representar al señor Julio César Carvajal.

1.3.3. El curador ad-litem contestó la demanda mediante escrito del cuatro (4) de julio de mil novecientos noventa y siete (1997)<sup>4</sup>, oponiéndose a las pretensiones de la misma.

1.3.4. La entidad demandada por su parte contestó la demanda el día diecisiete (17) de septiembre de mil novecientos noventa y siete (1997)<sup>5</sup>, y se opuso a las pretensiones de la parte actora, al considerar que la responsabilidad es única y exclusivamente del piloto quien incumplió el manual de normas, rutas y procedimientos ATS al no verificar las condiciones previas al vuelo en cuanto al cálculo de combustible necesario para realizar el vuelo, los pronósticos meteorológicos y estado de las radio- ayudas. Por su parte, la Aeronáutica civil

<sup>2</sup> Folio 128 del cuaderno de primera instancia.

<sup>3</sup> Folio 171 del cuaderno de primera instancia.

<sup>4</sup> Folios 175-117 del cuaderno de primera instancia.

<sup>5</sup> Folios 183 a 193 del cuaderno de primera instancia.

cumplió con sus obligaciones de verificación de los requisitos previos al vuelo tales como: *“...autorizar los planes de vuelo que presentara el piloto con la documentación necesaria, verificar que la aeronave no se encontraba suspendida y los Aeropuertos de destino estaban debidamente autorizados por la Aerocivil.”*.

Respecto de la consideración hecha sobre que el V.O.R. se encontraba fuera de servicio, manifestó: *“...Esta radio ayuda se requiere en los vuelos IFR, es decir los que se realizan en condiciones de vuelos por instrumentos y no es indispensable ni obligatorio para los vuelos VFR que se realizan en forma visual, en los que su nombre lo indica, el piloto de la aeronave tiene necesariamente que ir viendo por donde va, cómo es el caso que nos ocupa. Si las condiciones de tiempo lo impiden la decisión correcta a tomar es regresar a la base de origen o dirigirse al aeropuerto alternativo más cercano, pero ésta no fue la decisión que tomó el piloto CARVAJAL, erróneamente tomó más altura en dos oportunidades cambiando radicalmente las condiciones del vuelo VFR (visual) que traía.”*.

Adicionalmente, considera la demandada que el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave al momento del accidente y debidamente autorizado era para operaciones tipo VFR es decir, visual por lo que el hecho de que el VOR de Cali se encontrara fuera de servicio, en nada influía para la ocurrencia del accidente.

1.3.5. Con auto del catorce (14) de noviembre de mil novecientos noventa y siete (1997)<sup>6</sup>, el Tribunal Administrativo del Cauca, decretó la práctica de pruebas en el proceso.

1.3.6. Mediante providencia del trece (13) de noviembre de mil novecientos noventa y ocho (1998)<sup>7</sup>, se dispuso correr traslado a las partes para presentar alegatos de conclusión.

1.3.7. La parte demandante describió traslado para alegar de conclusión<sup>8</sup>, reiterando los argumentos expuestos en la demanda y exponiendo adicionalmente que en el proceso está plenamente acreditado que la señora Myriam Grajales de Guerrero viajaba en el avión HK 1598 P cuando ocurrió el infortunado accidente sobre el río San Juan de Micay y que murió como consecuencia del mismo, respecto de la actuación de la Aerocivil en el informe final del accidente están enumeradas las distintas violaciones al Reglamento Aeronáutico en que incurrió el *“fatídico vuelo del HK 1598 P”* y que no fueron controladas por la entidad demandada.

1.3.8. La parte demandada describió traslado para alegar de conclusión, mediante escrito del primero (1) de diciembre de mil novecientos noventa y ocho (1998)<sup>9</sup>, manifestando ausencia de responsabilidad por falla en el servicio de la Aerocivil, por cumplimiento de sus obligaciones como entidad vigilante del tráfico aéreo del país, reiterando que es el piloto quien al violar los Reglamentos Aeronáuticos propició el accidente.

1.3.9. El Ministerio Público rindió su concepto en primera instancia<sup>10</sup> sosteniendo que existe plena certeza de la responsabilidad del piloto en el acuatizaje al que se vio obligado a realizar debido a la falta de planificación del vuelo, al incumplimiento de su obligación de cargar la aeronave con la reserva de combustible necesaria

<sup>6</sup> Folios 256 a 258 del cuaderno de primera instancia.

<sup>7</sup> Folio 287 del cuaderno de primera instancia.

<sup>8</sup> Folios 289 a 299 del cuaderno de primera instancia.

<sup>9</sup> Folios 300 a 303 del cuaderno de primera instancia.

<sup>10</sup> Folios 306 a 320 del cuaderno de primera instancia.

para afrontar las situaciones adversas que se le fueran presentando en el vuelo. Así mismo, consideró que no está probada la falla en el servicio de la Aerocivil.

#### **1.4. La sentencia de primera instancia.**

En sentencia del 16 de diciembre de 1999<sup>11</sup>, el Tribunal Administrativo del Cauca, declaró solidariamente responsables a la Aerocivil y a Julio César Carvajal González, por la muerte de la señora Miriam de Jesús Grajales Osorio en el accidente sufrido por el avión HK1598P modelo PA-28-140, PEMA 894 KIs, el 27 de julio de 1994 y condenó al pago de perjuicios morales a los demandantes y perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente y lucro cesante, al considerar que el particular demandado es responsable del accidente al no obtener la información previa de los pronósticos meteorológicos y del estado de las radio ayudas y el desconocimiento de la NOTAMS de información aeronáutica que indicaban que el VOR y DME de Cali y Buenaventura se encontraban fuera de servicio, ni calculó adecuadamente el combustible necesario para el vuelo a realizar. No obstante, encontrarse autorizado para realizar un vuelo visual efectuó el cambio por un vuelo por instrumentos sin estar apropiadamente preparado para ello y sin que los equipos de la nave estuvieran avalados en su integridad, de igual forma, no procuró dotar la aeronave de los equipos y elementos necesarios para volar sobre extensiones de agua y selva que pudieran haber salvado la vida de la señora Grajales.

Sobre la responsabilidad de la Aerocivil, consideró que le son imputables las omisiones en que incurrió dicha entidad al haber concedido certificado de aeronavegabilidad sin tener en cuenta las modificaciones que alteraban el rendimiento de la aeronave, las cuales requerían de un entrenamiento adecuado del piloto ya que según el análisis del accidente el certificado de aeronavegabilidad no coincidía con las características reales del avión, así como no exigir la renovación de la licencia otorgada en 1990 para equipos tipo PCA-5373 cuando los cambios realizados a la aeronave se lo exigían, presentándose un incumplimiento en su deber de inspección, vigilancia y control sobre el personal y la nave.

#### **1.5. El recurso de apelación**

1.5.1. La Aerocivil interpuso y sustentó el recurso de apelación<sup>12</sup> contra la sentencia, solicitando sea revocada, al considerar que de conformidad con la resolución No. 1382 del 25 de febrero de 1993, se modificó el numeral 4.8.16 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, relacionados con la inspección técnica la cual debía hacerse por parte de los talleres y empresas siendo responsabilidad del explotador.

Argumentó igualmente, que dicha entidad solicitó en junio 14 de 1994 la documentación sobre las modificaciones hechas a la aeronave, las cuales no recibió, por lo que concedió plazo de un (1) mes para la presentación de la documentación, donde se debían explicar las modificaciones hechas a la aeronave, y como no se allegaron, la entidad expidió el certificado de aeronavegabilidad limitado a las condiciones en que se encontraba el avión originalmente con lo cual se realizaron las funciones de supervisión.

---

<sup>11</sup> Folios 325-360 del cuaderno principal.

<sup>12</sup> Folios 363-367 del cuaderno principal.

Finalmente, sostiene en su alzada que no existe relación causal entre el cumplimiento o no de las funciones de la administración y el accidente por cuanto la causa inmediata y directa fue el agotamiento del combustible, de cuyo aprovisionamiento era responsable el piloto según los reglamentos aeronáuticos.

1.5.2. La parte demandante, interpuso el recurso de apelación al considerar que no se hicieron adecuadamente los reconocimientos correspondientes a los perjuicios materiales debido a la imposibilidad de practicar las pruebas solicitadas y decretadas relacionadas con los testimonios sobre los ingresos percibidos por la señora Myriam Grajales en su actividad económica de comercializadora de frutos del mar, por lo que de conformidad con el artículo 214 del C.C.A., solicitó la práctica de los testimonios solicitados en la demanda y decretados en primera instancia<sup>13</sup>.

1.5.3. El recurso se admitió el 24 de julio de 2000<sup>14</sup> y el 19 de octubre de 2000 se decretaron las pruebas solicitadas en segunda instancia<sup>15</sup>.

## **1.6. Los alegatos de conclusión en segunda instancia**

1.6.1. Por auto del 23 de enero de 2003, se dio traslado común para alegar de conclusión<sup>16</sup>.

1.6.2. La aeronáutica Civil alegó de conclusión, reiterando los argumentos expuestos a lo largo del proceso y considerando adicionalmente que: "Si analizamos en conjunto los mismos hechos de la demanda, su contestación y las dos declaraciones de los expertos en navegación aérea, no queda duda que el accidente se ocasionó por la culpa exclusiva del piloto al incumplir las normas de procedimientos contenidas en el manual de reglamentos que tiene connotación Nacional."<sup>17</sup>.

1.6.3. La parte demandante presentó sus alegatos de conclusión insistiendo en los argumentos expuestos en la demanda y apelación, para concluir que: "...la Aeronáutica, que en este caso no actuó, permitiendo que un piloto inexperto, y sin plenos conocimientos sobre los aparatos del avión con certificaciones erróneas, tuviera plena libertad para volar una avioneta no plenamente revisada, llevando una pasajera, y por consiguiente, terminara accidentado."<sup>18</sup>.

1.6.4. El Ministerio público rindió su concepto en segunda instancia, planteando en primer término una nulidad derivada de una indebida notificación al demandado Julio César Carvajal González, considerando que se intentó su notificación al domicilio expresado en la demanda sin percatarse en el trámite de la primera instancia que existía un informe proveniente de la Aerocivil que daba cuenta que la nueva dirección de éste era en la ciudad de Pereira, por lo que tal desconocimiento constituye causal de nulidad de conformidad con el numeral 8º del artículo 140 del C.P.C.

De igual manera, sobre los aspectos de fondo solicitó modificar el fallo por cuanto en su concepto no se configura la falla del servicio, debido a que la omisión que se le atribuye a la entidad demandada no fue determinante para la creación del

---

<sup>13</sup> Folios 391-400 del cuaderno principal.

<sup>14</sup> Folio 402 del cuaderno principal.

<sup>15</sup> Folios 409 a 410 del cuaderno principal.

<sup>16</sup> Folio 431 del cuaderno principal.

<sup>17</sup> Folios 433-437 del cuaderno principal.

<sup>18</sup> Folios 438-443 del cuaderno principal.

perjuicio y así lo corroboran los testimonios rendidos en segunda instancia por Luis Carlos Reyes Vergara y Javier Alberto Bernal Echavarría, quienes manifestaron las situaciones previas al acuatizaje de la aeronave que dan cuenta de la forma inadecuada como el piloto manejó la situación, para concluir afirmando “...la tragedia se originó en hechos concretos e imputables de manera exclusiva al piloto, quien debía proceder de manera prudente y diligente a cerciorarse de la cantidad de combustible que tenía la aeronave para el desplazamiento, lo que omitió o peor aún conoció y aun así no evitó, pues es indiscutible que el motor de la avioneta se apagó estando dentro de las nubes, como consecuencia de la falta de combustible...”<sup>19</sup>.

### **1.7. La competencia de la Subsección.**

El artículo 129 del C.C.A., modificado por el artículo 37 de la Ley 446 de 1998, referido a la competencia del Consejo de Estado en segunda instancia, dice: “El Consejo de Estado en la Sala Contenciosa Administrativa conocerá en segunda instancia de las apelaciones de las sentencias dictadas en primera instancia por los tribunales (...)”. Así, la Corporación es competente para conocer del asunto, en virtud del recurso de apelación interpuesto por las partes, en proceso con vocación de segunda instancia ante el Consejo de Estado<sup>20</sup>.

## **II. CONSIDERACIONES**

Cumplidos los trámites propios de la segunda instancia, sin que exista caducidad<sup>21</sup>, procede la Sub-Sección a resolver el asunto sometido a su consideración, a través del siguiente esquema: 1) aspectos previos; 2) pruebas obrantes en el proceso; 3) el daño; 4) la imputación; 5) reconocimiento de perjuicios morales; 6) reconocimiento de perjuicios materiales y 7) la condena en costas.

### **2.1. Aspectos previos**

Previo al estudio de fondo, la Sala hará un recuento sobre el trámite de la nulidad propuesta por el Ministerio Público ante la imposibilidad de declararla de oficio:

2.1.1. Por auto del catorce (14) de noviembre de 2012<sup>22</sup>, se corrió traslado por el término de tres (3) días del escrito de nulidad presentado por el Ministerio Público.

2.1.2. Mediante auto del veintiséis (26) de junio de 2013<sup>23</sup>, se ordenó notificar al demandado Julio César Carvajal González de conformidad con los numerales 1 y 2 del artículo 320 del CPC.

2.1.3. Mediante oficio No.0974 del 16 de agosto de 2013<sup>24</sup>, el Juzgado Quinto Administrativo de Descongestión del Circuito de Pereira remitió el despacho

<sup>19</sup> Folios 444-453 del cuaderno principal.

<sup>20</sup> A la fecha de presentación del recurso – 18 de enero de 2000- se encontraban vigentes las disposiciones contenidas en el Decreto 597 de 1988, según las cuales, para que un proceso iniciado en ejercicio de la acción de reparación directa en el año 1996 tuviera vocación de doble instancia, la pretensión mayor de la demanda debía superar la cuantía exigida para el efecto estimada en \$13.460.000. En este caso la pretensión mayor de la demanda asciende a \$64.733.324, por concepto de perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante, cuantía esta que supera la exigida para el recurso de apelación.

<sup>21</sup> Los hechos sucedieron el 27 de julio de 1994 y la demanda se presentó el 22 de julio de 1996, razón por la cual no hay caducidad de la acción.

<sup>22</sup> Folio 461 del cuaderno principal.

<sup>23</sup> Folio 465 del cuaderno principal.



comisorio sin auxiliar, debido a la imposibilidad de notificar al demandado Julio César Carvajal González.

2.1.4. En providencia del treinta (30) de octubre de 2013<sup>25</sup>, se considera que con el objeto de que se surta la notificación ordenada por auto del 26 de junio de 2013, se surta el emplazamiento del señor Julio César Carvajal González, en los términos que señala el artículo 318 del C. de P.C.

2.1.5. A través de memorial del 9 de diciembre de 2013<sup>26</sup>, la parte demandante anexó la publicación del emplazamiento dirigido al señor Julio César Carvajal, en la edición del periódico "El Tiempo" del día domingo 8 de diciembre de 2013.

2.1.6. Por auto del doce (12) de febrero de 2014<sup>27</sup>, dispuso la designación de curador ad-litem para notificarle el auto del 26 de junio de 2013.

2.1.7. El día 10 de junio de 2014<sup>28</sup>, se notificó en forma personal al curador ad-litem el auto de 26 de junio de 2013, por medio del cual se ordena poner en conocimiento la posible nulidad.

2.1.8. En memorial del 17 de junio de 2014<sup>29</sup>, la curadora ad-litem solicitó revivir la actuación desde el auto que designa curador ad-litem, e intentar la notificación personal al Capitán Julio César Carvajal González.

Sobre la Naturaleza de la causal de nulidad aducida la Sala ha considerado:

"(...)

*El artículo 143 del Código de Procedimiento Civil dispone que no pueden alegarse las causales previstas en los numerales 5 a 9 del artículo 140 si quien está legitimado para hacerlo ha actuado en el proceso después de ocurrida la respectiva causal sin proponerla.*

*El artículo 144 del mismo código señala que no pueden sanearse las nulidades de que tratan los numerales 3 y 4 del artículo 140 ni las provenientes de falta de jurisdicción o de competencia funcional.*

*Las normas comentadas contienen la distinción entre irregularidades saneables e insaneables. Siguiendo a Carnelutti, "esa distinción del concepto de vicio, es correlativa a la del concepto de nulidad; al vicio insaneable o absoluto corresponde la nulidad absoluta; el vicio saneable o relativo, a la nulidad relativa... El acto relativamente nulo no es, como en el acto absolutamente nulo, de tal índole que no produce nunca efecto alguno, sino de tal naturaleza, que puede producirlo cuando se realice una determinada condición..."*

*En la legislación colombiana, la nulidad prevista en el numeral 8 del artículo 140 del CPC es saneable, es decir que, pese a haber ocurrido, la validez de los actos procesales que le siguieron se mantiene mientras no sea alegada la causal y efectivamente se sanea cuando el afectado actúe sin alegarla. La doctrina ha dicho que la "convalidación" de las nulidades puede ser expresa o tácita, y que la segunda, que es la relevante para este caso, también denominada aquiescencia,*

---

<sup>24</sup> Folio 470 del cuaderno principal.

<sup>25</sup> Folio 472 del cuaderno principal.

<sup>26</sup> Folio 474-475 del cuaderno principal.

<sup>27</sup> Folio 478 del cuaderno principal.

<sup>28</sup> Folio 486 del cuaderno principal.

<sup>29</sup> Folios 488-489 del cuaderno principal.

*“ocurre cuando la persona beneficiada con la nulidad, esto es, que puede alegarla, no la propone dentro del término que al efecto señala la ley”<sup>30</sup>.*

*Es importante señalar que, de las diferentes formas de sanear los actos viciados de nulidad se ha derivado la diferencia entre acto nulo y acto anulable, siendo el primero aquél que carece de validez hasta cuando se produzca su convalidación<sup>31</sup>, y el segundo, o sea el anulable, el válido que pierde tal calidad si se propone la nulidad<sup>32</sup> por quien está legitimado para hacerlo.*

*La legitimación para alegar las causales de nulidad saneables es derivación lógica de los principios de protección y convalidación adoptados por el legislador como reguladores del régimen de nulidades procesales. Efectivamente, el principio de protección determina que la finalidad de dichas nulidades es proteger a la parte cuyo derecho resulta violado por causa de la irregularidad, de donde surge el segundo de los principios -el de convalidación- de acuerdo con el cual, la mayoría de las nulidades desaparecen del proceso por virtud del consentimiento expreso o tácito del perjudicado con el vicio<sup>33</sup>. Es el afectado, entonces, quien tiene capacidad para disponer la suerte de los actos anulables, pues son sus derechos los que resultan comprometidos con ocasión de los mismos.*

*Específicamente, la nulidad prevista en el numeral 8 del artículo 140 tiene por fundamento “la violación del derecho de defensa que como garantía fundamental consagra al constitución Nacional”<sup>34</sup> y ha sido “establecida en el exclusivo interés del demandado”<sup>35</sup>, por lo que es él el único legitimado para solicitar al juez que deje sin efectos aquella parte del proceso que dependió de la existencia del acto irregular, y, obviamente -como lo prevé la ley-, el único que puede renunciar a que tal nulidad sea declarada reconociendo validez a los actos procesales que siguieron a la actuación viciada.*

*Por lo dicho es que los actos anulables pierden validez cuando el juez, previa solicitud del interesado, deja sin efecto la parte del proceso en la que aquél teniendo el derecho de intervenir no lo hizo por no haber sido enterado, debidamente, de su existencia.”<sup>36</sup>*

Vista la anterior jurisprudencia y tal como se dejó planteado en el auto del 26 de junio de 2013, la nulidad alegada es de carácter saneable en los términos del artículo 143 del C.P.C., el cual establece:

*(...)*

*La nulidad por indebida representación o falta de notificación o emplazamiento en legal forma, sólo podrá alegarse por la persona afectada.”*

En el caso bajo estudio, observa la Sala que no fue posible notificarle al demandado Julio César Carvajal González la nulidad alegada por el Ministerio Público, por lo cual, se hizo el emplazamiento correspondiente sin que éste

---

<sup>30</sup> AZULA CAMACHO, Jaime. Manual de Derechos Procesal civil. Tomo I teoría general del Proceso. Editorial Temis Bogotá, 1993. P 287

<sup>31</sup> AZULA CAMACHO, Op cit

<sup>32</sup> AZULA CAMACHO, Op cit

<sup>33</sup> Ver Corte Suprema de Justicia, Sentencias de diciembre 5 de 1975 y mayo 22 de 1997.

<sup>34</sup> Corte Suprema de Justicia, Sentencia de diciembre 5 de 1974

<sup>35</sup> Idem

<sup>36</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de noviembre 14 de 2000. C.P. Alier Hernández Enríquez.

compareciera al proceso, designándose curador ad-litem quien al ser notificado solicitó intentar la notificación personal al demandado.

Así las cosas, teniendo en cuenta que se intentó la notificación personal al demandado del auto que ordenó poner en su conocimiento la nulidad planteada, de conformidad con los artículos 145 y 320 del CPC y dado que fue imposible dicha notificación, se ordenó su emplazamiento en los términos del artículo 318 ibídem, por tal razón, la Sala considera que es el señor Julio César Carvajal González el único que posee la legitimación para alegar la causal de nulidad, por tanto, los actos procesales conservan su validez ante la falta de manifestación de éste.

## **2.2. Pruebas obrantes en el proceso.**

Para adoptar la decisión en el presente proceso resultan relevantes las siguientes pruebas:

-Plan de vuelo de la aeronave HK-1598-P del 20 de julio de 1994. (Folio 10 cuaderno primera instancia)

-Copia auténtica del registro civil de defunción de la señora Myriam de Jesús Grajales Osorio. (Folio 24 cuaderno primera instancia)

-Copias auténticas de los registros civiles de nacimiento de las demandantes Arsori, Martha Alexandra y Adriana del Pilar Guerrero Grajales. (Folios 33, 34, 35 cuaderno primera instancia)

-Declaración de renta de la señora Myriam Grajales Osorio correspondiente al año gravable 1991. (Folio 39 cuaderno primera instancia)

-Recibos y cuenta de cobro de la funeraria los olivos. (Folios 41,42 cuaderno primera instancia)

-Copia auténtica del informe del accidente presentado por el Capitán Julio César Carvajal el 28 de agosto de 1994. (Folios 218-224 cuaderno primera instancia)

-Copia auténtica de la circular DS-004 del 12 de marzo de 1976. (Folio 226 cuaderno primera instancia)

-Oficio del 25 de febrero de 1997, del Jefe de Comunicaciones de Cali sobre las condiciones meteorológicas y operaciones aéreas en la ciudad de Cali los días 26, 27 y 28 de julio de 1994. (Folios 227-231 cuaderno primera instancia)

-Acta del Consejo de Seguridad Aérea de la Aeronáutica Civil del 14 de abril de 1997. (Folios 233-240 cuaderno primera instancia)

-Pliego de cargos contra el Capitán Julio César Carvajal del 17 de abril de 1997. (Folios 241-243 cuaderno primera instancia)

-Copia auténtica del proceso adelantado por el accidente del avión HK-1598-P, remitido por la Oficina de Control y Seguridad Aérea mediante oficio No. 10-gal-769 del 9 de diciembre de 1997, el cual contiene el Informe Final del accidente del avión marca Piper, modelo PA-28-140, serie No. 28-26775, matrícula HK-1598-P. (Folios 13-296 cuaderno de pruebas No. 1)

-Testimonios de Luis Carlos Reyes Vergara y Javier Alberto Bernal Echavarría. (Folios 74-77 y 78-80 cuaderno No. 7)

-Testimonios de Gloria Elisa Quintero de Campos y María Elsa Mora. (Folios 63-67 y 69-70 cuaderno No. 5)

-Testimonios de Gilma Urrea Galindo, Sergio Londoño García y Fabiola Méndez León. (Folios 43-44 y 46-49 cuaderno de pruebas No. 2)

### 2.3. El daño

El artículo 90 constitucional dispone que el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. Esta norma, que se erige como el punto de partida en la estructura de la responsabilidad Estatal en Colombia, hunde sus raíces en los pilares fundamentales de la conformación del Estado Colombiano, contenidos en el artículo 1 superior, a saber, la dignidad humana, el trabajo, la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

La responsabilidad del Estado se hace patente cuando se configura un daño, el cual deriva su calificación de antijurídico atendiendo a que el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio, tal como ha sido definido por la jurisprudencia de esta Corporación<sup>37</sup>.

Los elementos que sirven de fundamento a la responsabilidad son esencialmente el daño antijurídico y su imputación a la administración entendiendo por tal, el componente que *“permite atribuir jurídicamente un daño a un sujeto determinado. En la responsabilidad del Estado, la imputación no se identifica con la causalidad material, pues la atribución de la responsabilidad puede darse también en razón de criterios normativos o jurídicos. Una vez se define que se está frente a una obligación que incumbe al Estado, se determina el título en razón del cual se atribuye el daño causado por el agente a la entidad a la cual pertenece, esto es, se define el factor de atribución (la falla del servicio, el riesgo creado, la igualdad de las personas frente a las cargas públicas). Atribuir el daño causado por un agente al servicio del Estado significa que éste se hace responsable de su reparación, pero esta atribución sólo es posible cuando el daño ha tenido vínculo con el servicio. Es decir, que las actuaciones de los funcionarios sólo comprometen el patrimonio de las entidades públicas cuando las mismas tienen algún nexo o vínculo con el servicio público”*.<sup>38</sup>

El daño en el caso bajo estudio se concreta en la muerte por inmersión (ahogamiento) de la señora Myriam Grajales Osorio tal como consta en el registro civil de defunción No. 1280567 del 30 de julio de 1994<sup>39</sup>, cuando la aeronave de matrícula HK 1598-P, acuatizó en la boca del río San Juan de Micay<sup>40</sup> en cercanías del municipio de Guapi (Cauca).

<sup>37</sup> Consejo de Estado; Sección Tercera; Sentencia del 13 de agosto de 2008; Exp. 17042; C.P. Enrique Gil Botero.

<sup>38</sup> Consejo de Estado; Sección Tercera; sentencia del 16 de septiembre de 1999; Exp.10922.

<sup>39</sup> Folio 24 cuaderno de primera instancia.

<sup>40</sup> Según consta en el informe rendido por el Agente de la Policía Carlos Arturo Muñoz Jefe de la Unidad de Policía Judicial de Guapi-Cauca- que el día 30 de julio de 1994 *“...nos informo (sic) el personal de la Cruz Roja que el señor FLORIN IRIPUA MEJIA con CC. Nro. 4.780.164 de Timbiqui y residente en la comunidad de SIERVE, había encontrado un cadáver de una mujer flotando en aguas del río el Rosario de inmediato nos desplazamos en compañía de la Cruz Roja para verificar la información resultando esta positiva, procedimos a practicarle el respectivo levantamiento y posteriormente trasladarlo a esta localidad, donde fue reconocida por su hermano CESAR*

## 2.4. La imputación

Demostrada la ocurrencia del daño, y para entrar a estudiar la imputación<sup>41</sup> del accidente aéreo ocurrido el 27 de julio de 1994, donde resultó muerta la señora Myriam Grajales Osorio quien iba como pasajera a bordo de la aeronave marca Piper, modelo PA-28-140, serie No. 28-26775, matrícula HK-1598-P, se hace necesario establecer si le es atribuible la responsabilidad de dicha muerte tanto al Piloto –Julio César Carvajal- en su condición de propietario y operador de la aeronave y a la Aeronáutica Civil como autoridad encargada de la inspección, vigilancia y control de la aviación en Colombia, tal como lo consideró el *a quo* o si por el contrario el accidente es responsabilidad única y exclusiva del particular demandado en quien recae la guarda de la actividad peligrosa-conducción de la aeronave- la cual debía ser operada de conformidad con los manuales y reglamentos aeronáuticos correspondientes.

En primer lugar, la Sala en reciente pronunciamiento sobre la responsabilidad del Estado por accidentes aéreos manifestó:

“(…)

*“La conducción de aeronaves, al igual que la manipulación de armas de fuego, el manejo de energía eléctrica o la utilización de vehículos automotores, es considerada una actividad peligrosa, de manera que, en los eventos en que se solicita la reparación de un daño, al demandante le basta acreditar que la actividad peligrosa fue lo que lo causó, y por su parte a la entidad demandada, para exonerarse de responsabilidad debe demostrar la existencia de una causal de fuerza mayor, hecho de la víctima o el hecho de un tercero. Lo anterior, siempre que las pruebas obrantes en el plenario no evidencien una falla en la prestación del servicio, pues bajo este supuesto, el juez tendrá que declararla<sup>42</sup>.*

*Con relación al régimen de imputación aplicable, es menester aclarar que, si bien con anterioridad, la jurisprudencia de esta Corporación manejaba los eventos que implicaban el ejercicio de actividades peligrosas bajo el sistema de falla presunta, lo cierto es que en la actualidad se ha adoptado otro criterio en cuanto al título de imputación jurídica, pues en estos eventos opera un régimen de*

---

AUGUSTO GRAJALES OSORIO identificado con C.C. Nro. 19.480.110 de santa fe de Bogotá residente en la Carrera 94 A Nro. 79 A 82 Bogotá. Quien manifiesta que su hermana respondía al nombre de MIRIAN DE JESUS GRAJALES OSORIO 42 años de edad...”. Folio 340 cuaderno de pruebas No. 2.

<sup>41</sup> La Jurisprudencia de la Sala sobre la imputación ha considerado: “(...) *la imputación fáctica supone un estudio conexo o conjunto entre la causalidad material y las herramientas normativas propias de la imputación objetiva que han sido delineadas precisamente para establecer cuándo un resultado, en el plano material, es atribuible a un sujeto. De otro lado, la concreción de la imputación fáctica no supone por sí misma, el surgimiento de la obligación de reparar, ya que se requiere un estudio de segundo nivel, denominado imputación jurídica, escenario en el que el juez determina si además de la atribución en el plano fáctico existe una obligación jurídica de reparar el daño antijurídico; se trata, por ende, de un estudio estrictamente jurídico en el que se establece si el demandado debe o no resarcir los perjuicios bien a partir de la verificación de una culpa (falla), o por la concreción de un riesgo excepcional al que es sometido el administrado, o de un daño especial que frente a los demás asociados es anormal y que parte del rompimiento de la igualdad frente a las cargas públicas*”. Consejo de Estado; Sección Tercera; Sentencia del 9 de junio de 2010; Radicación 1998-0569.

<sup>42</sup> Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 3 de diciembre de 2007 Rad. 20.008 C.P. Ruth Stella Correa Palacio. Sentencia del 3 de mayo de 2007. Rad 16.180 C.P. Ramiro Saavedra Becerra.

responsabilidad objetivo, lo que implica, de un lado, que el demandante sólo tiene que probar la existencia del daño antijurídico y que el mismo se originó en el ejercicio de la actividad peligrosa a cargo de la entidad demandada; en esa medida, resulta irrelevante que se pruebe por el demandado que obró con diligencia y cuidado, en razón a que sólo se podrá exonerar de responsabilidad probando la existencia de una causa extraña, como la fuerza mayor o el hecho exclusivo y determinante de la víctima o de un tercero.

En este sentido ha sido reiterada la jurisprudencia<sup>43</sup> en señalar que en los eventos en los que el daño es producido por el ejercicio de actividades peligrosas, el régimen aplicable es objetivo, porque el factor de imputación se deriva de la realización directa de una actividad que entraña peligro, de tal manera que en esos supuestos basta que la parte demandante acredite, primero, la existencia del daño antijurídico, y segundo, que el mismo se ha generado como consecuencia de dicha actividad. En ese orden, es menester señalar que la responsabilidad se estructura bajo el hecho cierto de que la actividad peligrosa hubiere sido ejercida por cuenta de la entidad demandada.

A su vez, a efectos de determinar la responsabilidad de los daños causados en esta clase de situaciones, es preciso identificar quién ejerce la guarda material sobre la actividad o la cosa peligrosa<sup>44</sup>, puesto que tal circunstancia establece las directrices del título de imputación bajo el que debe analizarse el supuesto.

.....

Es menester destacar que, en los casos de daños ocasionados por la materialización de los riesgos propios de la actividad peligrosa, en la que sufre un menoscabo quien no tiene la guarda material sobre una actividad, la reparación debe ser adoptada bajo el régimen de responsabilidad objetivo, cuando no está probada la falla en el servicio. Con relación a este punto se ha señalado:

*“Quien maneja un arma, conduce un vehículo, etc, no podrá invocar después el ejercicio de la actividad peligrosa para reclamar del Estado la indemnización por el daño que sufra como consecuencia del uso del arma, de la conducción del automotor, etc, en tanto es él mismo, precisamente, quien está llamado a actuar de manera prudente y diligente en el ejercicio de la actividad peligrosa que se le recomienda.*

*“De tal manera, el servidor público de la fuerza pública que manipula un arma y se lesiona, no podrá acudir a este régimen de responsabilidad para obtener la indemnización de los perjuicios que se le hubieren causado; **por el contrario, si el afectado es un tercero, quedará relevado de probar la falla del servicio y la***

---

<sup>43</sup> En este sentido. Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 23 de junio de 2010. Rad. 19007 C.P. Enrique Gil Botero; Sentencia del 9 de junio de 2010. Rad.18719 C.P. Mauricio Fajardo.

<sup>44</sup> “En este supuesto, todos los sujetos asumen el carácter de guardianes, ejercitando el poder de gobierno y dirección de la cosa o sirviéndose de ella en conjunto. La pluralidad de guardianes puede presentarse de diferente modo; es factible que existan dos guardianes que de manera compartida se sirvan de la cosa y la tengan a su cuidado, ejercitando sobre ella el poder autónomo de gobierno, control y dirección; así, por ejemplo, cuando dos personas reciben un inmueble en comodato, actúan de manera conjunta como guardianes pues se sirven de ella y la tienen a su cuidado.

“En otras oportunidades, en cambio, la pluralidad de guardianes puede presentarse de distinta manera, pues es uno de los sujetos el que se sirve de la cosa, aunque sin tener circunstancialmente sobre la cosa un poder de hecho autónomo que se traduzca en aquellas facultades de dirección, control y cuidado, y otro, distinto de aquél, es quien tiene estas prerrogativas aunque sin servirse de la cosa. Tal lo que sucede, por ejemplo, en el supuesto del contrato de depósito, al que hemos hecho referencia en el punto anterior.” PIZARRO, Ramón Daniel “Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de la Cosa”, Ed. Universidad, Buenos Aires, 1983, Pág. 405.

**administración sólo se exonerara si acredita que el hecho se produjo por culpa exclusiva de la víctima, por el hecho de un tercero ajeno al servicio, exclusivo y diferente, o por fuerza mayor<sup>45, 46</sup> [Resalta la Sala]**

*En perspectiva analógica, de lo anterior se infiere que el régimen de responsabilidad objetivo por riesgo excepcional resulta aplicable al funcionario de las fuerzas militares que resulte lesionado o muerto en una actividad aérea, cuando ésta le ha sido asignada para el cumplimiento de sus funciones y el pilotaje no sea ejercido por la misma víctima, o lo que es lo mismo, cuando no tenga la guarda material de la actividad.*

*En efecto, en estos supuestos la responsabilidad está fundamentada no en el desequilibrio de la igualdad frente a las cargas públicas –tal y como ocurre en el título jurídico del daño especial– ni en el desconocimiento de la carga obligacional de la administración pública –falla del servicio– sino en la concreción o materialización de un riesgo de naturaleza excepcional que asociado al ejercicio de una actividad o instrumento peligroso tiene una alta probabilidad de irrogar daños que no se encuentran en la obligación de soportar. En ese orden de ideas, en este tipo de escenarios en los que un agente estatal no asume directa y voluntariamente la actividad peligrosa (V.gr. manejo o conducción de aeronaves), no se le puede señalar que haya sido un riesgo asumido por la víctima, de allí que sea preciso resarcir el daño causado.”<sup>47</sup>*

Acogiendo el anterior criterio jurisprudencial, en el cual se deja claro que la conducción de aeronaves es considerada una actividad peligrosa y partiendo del hecho cierto que la víctima se encontraba a bordo de la aeronave como pasajera, es decir, no ejercía la guarda material sobre la actividad peligrosa le es aplicable un régimen objetivo.

Ahora bien, en la sentencia recurrida se consideró que el Piloto como particular demandado y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil son solidariamente responsables por el daño sufrido por la parte actora, en tanto el mismo devino de fallas imputables tanto a la tripulación de la aeronave, como a las autoridades de la aeronáutica civil con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2344 del Código Civil<sup>48</sup>.

Por tanto, resulta pertinente delimitar el régimen de responsabilidad respecto de cada uno de los demandados, pues frente al Capitán Julio César Carvajal González en su condición de piloto, explotador y propietario<sup>49</sup> de la aeronave quien ejercía la guarda material de la actividad peligrosa debe responder de los

<sup>45</sup> Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 7 de septiembre de 2000. Rad. 13.184. C.P. Ricardo Hoyos Duque.

<sup>46</sup> Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 23 de junio de 2010. Rad. 17632. C.P. Ruth Stella Correa Palacios.

<sup>47</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia del 13 de junio de 2013. C.P: Enrique Gil Botero. Exp. 25.712. Criterio reiterado en sentencia del 12 de febrero de 2014. Exp. 25.836. C.P. Olga Mélida Valle de De la Hoz.

<sup>48</sup> Al respecto, el Consejo de Estado ha señalado que “un accidente aéreo puede imputarse tanto a la empresa transportadora como a la autoridad aeronáutica, evento en el cual su responsabilidad será solidaria (...)”, siempre que la parte actora logre demostrar que tanto las acciones u omisiones de aquélla como la falla del servicio de la administración concurrieron a causar el daño. Sección Tercera, sentencia de 12 de septiembre de 1997, exp. 11.224, C.P. Carlos Betancur Jaramillo. En el mismo sentido, véanse las sentencias de 6 de mayo de 1992, exp. 5940 y de 22 de marzo de 1988, exp. 3360, ambas con ponencia de Carlos Betancur Jaramillo.

<sup>49</sup> Consta en la certificación No. 28-26775 expedida por el Jefe de la Oficina de Reglamentos Aeronáuticos y Registro de la Aerocivil que el 10 de junio de 1994 se registró la propiedad de la aeronave HK 1598-P Marca Piper Modelo PA 28-140 pbmo 884 KLS a nombre del Julio Cesar Carvajal González quien es su explotador. Folio 8 cuaderno de primera instancia.

perjuicios ocasionados a los demandantes con la sola demostración que la ocurrencia del daño antijurídico se produjo como consecuencia del ejercicio de dicha actividad peligrosa, resultando irrelevante la prueba de la diligencia y cuidado de éste en la conducción de la aeronave.

Por el contrario, 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.

En tal sentido, resulta pertinente, valorar las pruebas practicadas en el proceso para establecer las causas del accidente y así mismo constatar si las mismas son consecuencia de la omisión por parte de la Aerocivil en el cumplimiento de las funciones propias de su actividad.

De las pruebas recaudadas, se encuentra copia auténtica del Informe final del accidente en el que se observa:

*(...)*

*“En junio 14 de 1994 la Oficina de Control y Seguridad informa al propietario de la aeronave, que ha sido activada de vuelo y que para hacer un análisis de las modificaciones realizadas es necesario enviar en el plazo de 30 días la siguiente documentación:*

- a. Información completa de los trabajos sobre la modificación realizada al avión, incluyendo planos, conceptos técnicos para realizar estas modificaciones así como los cálculos realizados en el transcurso de la modificación.*
- b. STC amparando la instalación de la hélice al motor de la aeronave*
- c. STC amparando la instalación del motor en la aeronave*
- d. Efectuar nuevo peso y balance*

*El Plazo dado para reunir esta documentación fue hasta el 26 de julio de 1994 y la aeronave se accidenta el día 27 de julio de 1994. Localmente no se conoce de STC de la FAA que autorice las modificaciones hechas a la aeronave o boletín técnico de piper Air Corporation que indique las condiciones de carácter técnico para hacerlo.*

*Según informe del señor Adwal Windmuller ingeniero a cargo de los trabajos de modificación, el avión voló 100:00 horas bajo su mando y dirección y 20:00 horas al mando del piloto Julio César Carvajal González su actual propietario.*

*De acuerdo a la certificación de fecha mayo 4 de 1993, suscrita por el capitán ALFREDO GARCIA GRANADOS, LICENCIA PTL-785 manifiesta que: “Se realizaron vuelos de prueba a la aeronave HK-1598-P en las diferentes fases tanto de despegue, crucero y maniobras; comprobando que las modificaciones demostraron los resultados esperados. No se encontraron cambios que pudieran afectar en forma negativa la maniobrabilidad de la aeronave. Los parámetros de rendimiento en despegue, ascenso, crucero y velocidades mínimas de control mejoraron.*

*Las pruebas anteriores se realizaron en los aeropuertos de Guaymaral y Girardot, cumpliendo de 5:20 horas.*

*....*

*El peso bruto máximo de operación de la aeronave fue incrementado en 431 kilogramos en razón a las modificaciones efectuadas.*



*De acuerdo a los listados presentados por el taller de aerocompuestos, le figura la instalación de tanques de punta de ala con una capacidad de 17 galones, lo cual le daba una mayor autonomía para cubrir el vuelo en condiciones más seguras.*

.....

*Datos tomados del certificado de peso y balance hecho a la aeronave por el taller Aerocompuestos Ltda, de acuerdo a la modificación hecha con P.B.M.O. de 1315 kilogramos.*

*Efectuado el computo de peso y balance y confrontado con el certificado de aeronavegabilidad se pudo establecer que la aeronave no estaba cumpliendo con lo autorizado en el mismo, ya que el peso y el número de pasajeros no concuerda con lo autorizado.*

...

*La aeronave despegó del aeropuerto Julio Arboleda de Guapi con la capacidad de combustible reducida (28) galones. El motor tiene una rata de consumo de 10 galones/hora en vuelo recto y nivelado aumentándose éste consumo en condiciones de ascenso. Debido a las condiciones atmosféricas encontradas en la ruta el piloto efectuó un patrón de ascenso a más de 15.000 pies de altitud buscando cruzar la cordillera en condiciones de seguridad lo cual le significó tiempo de vuelo adicional y gasto excesivo de combustible tomando tardíamente la decisión de regresar a su lugar de origen ya en condiciones críticas de carburante.*

*El avión no llevaba el combustible suficiente para volar de acuerdo con el reglamento de vuelo visual desde el aeródromo de salida al destino, de allí al alterno y una reserva adicional para 30 minutos de consumo a velocidad normal de crucero (M.R.A. 4.1.1.23)*

*El piloto aún en condiciones críticas de combustible pasó de un plan de vuelo visual a condiciones de vuelo IFR lo cual implicaba haber llevado una reserva de combustible de una hora para una potencia del motor a velocidad normal de crucero.*

*Para el vuelo que se realizó la aeronave sobre zonas selváticas inhabitadas y ríos de la costa del pacífico no llevaba el equipo de salvamento correspondiente como chalecos salvavidas, dispositivos para hacer señales pirotécnicas y medios para el sustento de la vida como lo indica el Manual de Reglamentos Aeronáuticos, numeral 4.1.1.35.*

*El fallecimiento de la pasajera, señora Myriam Grajales no se produjo a consecuencia del impacto de la aeronave durante el acuatizaje ni por estar en contacto con el avión, sino fuera de él y por condición personal de no saber nadar.*

En el acápite de ANÁLISIS, se puntualizó:

*El piloto Julio Cesar Carvajal González de 43 años de edad tenía una experiencia mínima, de acuerdo a su record de horas de vuelo y su actividad aérea bastante limitada en periodos largos; se desconoce la capacitación técnica y/o entrenamiento que pudo haber recibido para volar el equipo PA28-140 después de las modificaciones que se realizaron en el motor, hélice, y aeronave, las cuales alteran el rendimiento, operación y performance de la aeronave. Este tipo de modificaciones o alteraciones exigen un entrenamiento adecuado a los tripulantes, para volar este equipo en condiciones normales de operación y funcionamiento; así mismo es necesario hacer las modificaciones necesarias al Manual de vuelo correspondiente a este tipo de aeronave.*

No hay constancia de que haya sufrido accidentes o incidentes en otras aeronaves con anterioridad al suceso que se investiga. Su estado sicofísico antes del accidente se considera bueno como lo acredita su certificado médico vigente hasta septiembre 24 de 1994.

El avión es Piper modelo PA-28-140 que venía siendo mantenido por el taller Aerocompuestos Ltda con permiso de funcionamiento vigentes y personal debidamente autorizado por la Aeronáutica Civil.

En el momento del suceso tenía aproximadamente 3214:31 horas totales de vida.

La aeronave fue modificada en abril de 1993 mediante la instalación de un motor Lycoming modelo 10-360-A1B de 200 HP con hélice de paso variable y velocidad constante, se aumentó la capacidad de 2 a 4 sillas, se le instaló turbo cargador al motor aumentando el P.B.M.O de 884 kilogramos a 1315 kilogramos y capacidad de combustible de 50 a 84 galones.

Es conveniente resaltar que a esta aeronave le fueron instalados tanques de punta de ala con una capacidad de 17 galones para garantizar una mayor autonomía de vuelo.

En oficio del 14 de junio de 1994 la Oficina de Control y Seguridad Aérea solicitó a la gerencia del taller Aerocompuestos Ltda que hizo la modificación del avión la documentación completa de los trabajos realizados incluyendo cálculos, planos, conceptos técnicos y STC de la FAA amparando la instalación de la hélice al motor y del motor a la aeronave con un plazo de 30 días.

La aeronave tenía certificado de aeronavegabilidad vigente No. 02285 expedido el 24 de junio de 1994 el cual indica un P.B.M.O. de 884 kilogramos y dos puestos incluyendo la tripulación y en el momento del accidente llevaba cuatro personas a bordo incluyendo la tripulación y tenía un PBMO de 1162 Kgs.

La aeronave había volado más de 100:00 horas después de la modificación antes descrita y no existe record de los vuelos de prueba ajustes y correcciones a que haya sido sometida para comprobar la seguridad de las nuevas condiciones de operación y mantenimiento.

.....

El piloto en su informe manifiesta haber iniciado el vuelo hacia Guapi el día 20 de julio de 1994 en el aeropuerto de Guaymaral y no solicitó información sobre NOTAMS de información aeronáutica sobre facilidades y estado de las radioayudas de la zona sur- occidental del país, información que le hubiera servido para un planeamiento adecuado del vuelo.

.....

#### RESULTADOS

- Que el piloto no tenía la suficiente experiencia para volar un equipo PA28-140, al cual se le han hecho modificaciones mayores, a pesar de que su licencia está habilitada para volar PA28-140 en condición normal.
- Que se encontraba en buenas condiciones sicofísicas como lo indica su certificado médico vigente hasta el 24 de septiembre de 1994 efectuando una maniobra de acuatizaje excelente sin lesiones para los ocupantes y daños de importancia para la aeronave.
- Que el motor del avión se apagó fue por falta de combustible como resultado de un planeamiento inadecuado del vuelo con errores en el cálculo del consumo de combustible el cual no era suficiente para volar desde Guapi a Cali o al aeródromo alterno de Popayán con reserva del combustible de acuerdo al reglamento para vuelos IFR.

- Que el piloto desconocía los NOTAMS de información aeronáutica que indicaban fuera de servicio el VOR y DME de Cali y Buenaventura.
- Que no llevó a bordo equipo de salvamento indicado en el reglamento aeronáutico para vuelos sobre selvas, ríos, y lugares inhabilitados cuya utilización oportuna y adecuada habría contribuido a salvar la vida de la pasajera Myriam Grajales.
- Que la aeronave venía siendo mantenida por talleres debidamente autorizados por la Aeronáutica Civil, tenía certificado de aeronavegabilidad vigente y que las modificaciones efectuadas en su planta motriz, hélice y demás sistemas relacionados con la falla del motor por falta de combustible.
- Así mismo se concluye que la muerte de la pasajera Myriam Grajales no se produce por estar dentro de la aeronave o en contacto con ella, sino por su condición especial de no saber nadar y no ser auxiliada en forma oportuna y adecuada.
- Las malas condiciones atmosféricas en la ruta de vuelo seguida por el avión y la resolución tardía del piloto en regresar a su lugar de origen incidieron como factor contribuyente del suceso.

....

#### CAUSAS

- A- *Falla por parte del piloto al mando de la aeronave, en la toma de decisiones operacionales al efectuar una preparación y planeamiento inadecuado para este vuelo, por cuanto no calculó el consumo de combustible suficiente para cubrir la ruta Guapi-Cali, para volar al alterno y la reserva adicional de 30 minutos para consumo a velocidad normal de crucero.*
- B- *Continuó el vuelo VFR en condiciones meteorológica adversas, que lo condujeron a una condición real de instrumentos, presentándose una desubicación en el espacio al perder el horizonte natural, situación que se vio agravada por el agotamiento de combustible que le impidieron regresar en forma normal al aeropuerto de despegue....”<sup>50</sup>*

De igual manera, obra testimonio del controlador aéreo Luis Carlos Reyes Vergara, quien sobre las circunstancias que rodearon el vuelo de la avioneta HK-1998 P el 27 de julio de 1994, manifestó:

*“...PREGUNTADO: Conforme a sus conocimientos de tránsito aéreo y en atención usted tuvo comunicación directa por la frecuencia con el capitán Carvajal, en los momentos anteriores al accidente de la aeronave HK-1598p, sírvase hacer un recuento breve de los hechos. CONTESTO: El día 27 de julio de 1994, me encontraba de turno y me informaron que fuéramos a ayudarle a un piloto de un monomotor, el HK-1598 p QUE SE ENCONTRABA PERDIDO. Cuando establecí dialogo con el piloto nos dimos cuenta que el se encontraba entre nubes y no tenía información veraz del sitio donde se encontraba, había un capitán Bernal y otro piloto de Avianca, no recuerdo el nombre, y por medio de los equipos de a bordo del monomotor, le pedimos lecturas para tratar de orientarlo, pero el capitán Carvajal estaba en estado de pánico. Indudablemente el (sic) había violado la normatividad de los vuelos visuales, porque cuando salio (sic) de guapi, las condiciones eran para vuelo visual y en la medida en que transcurría el vuelo, las condiciones meteorológicas se fueron deteriorando y su deber debio (sic) haber sido regresar a Guapi y no internarse entre las nubes y perderse...PREGUNTADO: Manifieste al despacho que es un VOR, para que sirva y si el hecho de estar fuera de servicio en el momento del accidente influyó en algo para que se ocasionara este. CONTESTO: El VOR es un equipo en tierra que emite señales de radio las cuales son recibidas por un equipo a bordo de la*

<sup>50</sup> Folios 13-29 del cuaderno de pruebas No. 1.

aeronave que le permite al piloto orientarlo hacia donde se encuentra el aeropuerto, pero para el caso del aeropuerto de Cali, este cuenta con un equipo muy parecido que trabaja en paralelo, que es el NDB que es otro equipo en tierra que opera similarmente, por lo cual si el VOR estaba fuera de servicio debía sintonizar el NDB, ahora el alcance de ambos es de aproximadamente de 100 millas náuticas y si el (sic) iba a navegar de guapi a Cali lo más lógico era que procediera vía la Costa hacia Buenaventura y luego procediera a cruzar la cordillera a la altura de Dagua que es una zona menos Montañosa y de más fácil acceso, además Buenaventura tiene VOR. PREGUNTADO: El anterior equipo VOR es indispensable en los vuelos VFR o visual como era el que traía el Capitán Carvajal. CONTESTO: Absolutamente no, porque los vuelos visuales como su nombre lo indica deben siempre guiarse por referencia con la tierra, con las poblaciones y puntos de referencia a la vista, el VOR y el NDB sirven de ayuda paralela para una guía adecuada, pero los vuelos visuales no se fundamentan en una navegación VOR que es exclusiva de los vuelos instrumentos o IFR. PREGUNTADO: De conformidad con las normas aeronáuticas de quien es la responsabilidad del correcto aprovisionamiento de gasolina de una aeronave. CONTESTO: Colombia se encuentra bajo la reglamentación de la OACI que es la organización que rige para toda la aviación civil internacional y esta en sus apartes delega la responsabilidad del correcto aprovisionamiento de combustible al piloto. Colombia en este caso acoge esta norma y la publica en el manual de reglamentos aeronáuticos de uso obligatorio para todas las tripulaciones. En su interior, en el capítulo de combustible mínimo, capítulo 3.12, es deber del piloto ajustarse a esta norma. PREGUNTADO: Si el capitán Carvajal tenía autorizado un vuelo visual o sea VFR, al encontrar mal tiempo en la ruta automáticamente o su libre albedrío, podía cambiar a vuelo por instrumentos o IFR como lo hizo. CONTESTO: Ese fue el error mas (sic) garrafal que cometió el Capitán Carvajal, por que (sic) un vuelo por instrumentos requiere unos requisitos mínimos como el que la aeronave este (sic) preparada para sumir vuelo por instrumentos e igualmente el piloto debe tener licencia y entrenamiento para efectuar dicho vuelo, por lo tanto si el encontró condiciones de mal tiempo debía regresar a su aeropuerto de salida y esperar a que mejoraran las condiciones. PREGUNTADO: Cuales son las obligaciones de los funcionarios de la aeronáutica civil que recepcionan los planes de vuelo. CONTESTO: El plan de vuelo es un documento oficial en el cual el piloto consigna datos como: Piloto al mando, persona abordo, tiempo en vuelo, combustible, aeropuerto de destino y aeropuerto de alternativa o aeropuerto a donde se pueda dirigir en caso de encontrar mal tiempo. Las funciones de la persona que recibe dicho plan de vuelo es verificar que dicho vuelo se ajuste a las normas de la aviación civil internacional y verificar que la licencia este al día y tenga el certificado médico al día, además que la aeronave no se encuentre suspendida de actividades de vuelo, por lo tanto si el piloto presenta un plan de vuelo visual, el funcionario verificara que dicha información coincida con las normas pero es responsabilidad del piloto, verificar primero: condiciones de operatividad y meteorológico del aeropuerto de destino y alternativa. Segundo. Que el combustible a bordo sea el adecuado para llegar y tercero. Verificar por medio de las comunicaciones aeropuerto-aeropuerto el tiempo en ruta, fallas en los equipos de los aeropuertos hacía donde se dirige y cuarto: La operatividad de su aeronave. PREGUNTADO: Existe entre los reglamentos aeronáuticos, alguna norma que obligue a los funcionarios que recepcionan los planes de vuelo, a ir hasta la aeronave y verificar que las especificaciones del plan de vuelo presentado se cumplan. CONTESTO: Absolutamente no, la información que el piloto al mando de la aeronave consigna en el plan de vuelo es y debe ser de completa veracidad y buena fe para que ello se cumpla y si un piloto decide permitir el abordaje de mas (sic) personas que lo que permite la capacidad y los asientos es de su absoluta

responsabilidad...PREGUNTADO: Por que (sic) motivos considera usted, la aeronáutica civil le expidió certificado de aeronavegabilidad a la aeronave HK-1598 p, con sus características originales cuando estas habían sido modificadas casi en su totalidad. CONTESTO: La aeronáutica civil a delegado en talleres de aviación debidamente registrados y autorizados para que efectúen el mantenimiento y modificaciones que se realizan a las aeronaves en el territorio colombiano, por lo tanto, es responsabilidad de estos talleres, hacer llegar a la aeronáutica civil cualquier modificación y cambio en su estructura, para permitirle emitir el certificado de aeronavegabilidad....<sup>51</sup>

Por su parte, el testigo Javier Alberto Bernal Echavarría en su condición de piloto e instructor en el área aeronáutica, sobre lo ocurrido con la aeronave HK 1598 P el 27 de julio de 1994, expuso:

“...CONTESTO: El día 27 de julio de 1994, me encontraba en un seminario de seguridad aérea en las dependencias de la aeronáutica civil del cual fui llamado debido a que una aeronave se encontraba extraviada en ese momento. Al llegar al centro de control, el controlador me informa que la aeronave se encontraba extraviada a pero (sic) esta (sic) en vuelo y no tiene conocimiento de su posición exacta, que su rumbo es 270 grados, entre en comunicación con el piloto el cual me dice que el motor de su aeronave se encuentra apagado, que no tiene condiciones visuales, que debajo se encuentra cubierto totalmente, y que la aeronave esta (sic) en descenso. Considerando que esa es una zona del accidente colombiano y con ese rumbo, sin conocer el tiempo considero que está muy cerca al océano, le pregunto que si tiene disponible un GPS, me contesta afirmativamente, yo le indico las coordenadas de Guapi, me dice que recibe la información y le digo que proceda a hacer un tracking hacia ese lugar y que me informa cada 30 segundos las coordenadas que presenta el GPS. Me dice que el va a entrar en un banco de nubes, yo le digo que me informe cuando tenga visual, el cruza el banco de nubes y me informa que no encontró visual, que continua debajo él la formación de nubes. Llame a Guapi para que me informaran el techo de las nubes, el controlador de Guapi me dice que tiene un techo a mil pies, le informo al piloto que tan pronto cruce las nubes, inmediatamente busque el área para el aterrizaje forzoso. El me informa que va a entrar al banco de nubes, cruza el banco de nubes y tiene visual a los mil pies, me informa que encuentra un río y que procederá a realizar el acuatizaje. PREGUNTADO: Manifiéstele al despacho que es un VOR, para que sirva y si el hecho de estar fuera de servicio en el momento del accidente influyó en algo para que se ocasionara este. CONTESTO: un VOR es una radio ayuda de alta frecuencia, con una relativa alta precisión el cual nos indica el radial o la vía por la cual nosotros estamos volando para llegar a ella. Sirve básicamente para los vuelos en condiciones o reglas instrumentales, es decir, cuando las condiciones meteorológicas en visibilidad son inferiores a 8 kilómetros o la distancia vertical a la nube es menor a mil pies o la distancia horizontal es menor de mil quinientos metros o estamos en condiciones nocturnas el vuelo se debe realizar bajo reglas de vuelo instrumental las cuales la OACI y la Aeronáutica Civil Colombiana son muy específicos en decir que tenemos que llevar doble equipo de navegación. Para el caso específico de este vuelo, no es de requisito indispensable, pero si una gran ayuda para el desarrollo del vuelo, no es requisito por que el vuelo se estaba desarrollando de acuerdo con el plan de manera visual, es decir en condiciones meteorológicas superiores a las antes anotadas. PREGUNTADO: De conformidad con las normas aeronáuticas de quien es la responsabilidad del correcto aprovisionamiento de gasolina de una aeronave. CONTESTO: Toda la operación de la aeronave corre con exclusiva

---

<sup>51</sup> Folios 74-77 del cuaderno No. 7.

responsabilidad del piloto al mando de la misma de acuerdo con normas internacionales y nacionales, en consecuencia, el combustible que se debe llevar a bordo debe ser de pleno conocimiento del comandante de la aeronave. PREGUNTADO: Si el capitán Carvajal tenía autorizado un vuelo visual o sea VFR, al encontrar mal tiempo en la ruta automáticamente o a su libre albedrío, podía cambiar a vuelo por instrumentos o IFR como lo hizo. CONTESTO: No, para poder realizar un cambio en condiciones de VFR IFR, tiene que solicitarle con antelación al centro de control para su aprobación y seguimiento del vuelo. PREGUNTADO: Existe entre los reglamentos aeronáuticos, alguna norma que obligue a los funcionarios que recepcionan los planes de vuelo, a ir hasta la aeronave y verificar que las especificaciones del plan de vuelo presentado se cumplan. CONTESTO: No en absoluto, se considera que todo lo escrito en el plan de vuelo que es un documento oficial de la aeronáutica civil, es verídico, solamente para ciertos vuelos privados se solicita al piloto su licencia técnica y médica (sic). PREGUNTADO: Por que (sic) motivos considera usted, la aeronáutica civil le expidió certificado de aeronavegabilidad a la aeronave HK-1598 P, con sus características originales cuando estas habían sido modificadas casi en su totalidad CONTESTO: De acuerdo con mi conocimiento, la Aeronáutica Civil le expidió el certificado tipo para las condiciones originales de la aeronave, es decir, para dos personas a bordo. Sin embargo, al tener conocimiento de modificaciones realizadas por el taller que tenía a cargo el mantenimiento de la aeronave, el cual en su momento tenía autorización de la aeronáutica civil para supervisar todos los arreglos técnicos de las aeronaves que tenían capacidad para su mantenimiento, limitándolo a presentar en el término de un mes las modificaciones que la habían realizado o que le iban a realizar al HK-1598 P. Tengo entendido que esta fecha se venció, un día antes del accidente...”<sup>52</sup>

A folio 261 del cuaderno de pruebas No. 1 se observa el certificado de aeronavegabilidad No. 02285 del 24 de junio de 1994, en el cual se consignó:

**PROPIETARIO JULIO CESAR CARVAJAL GONZALEZ EXPLOTADOR EL MISMO**

MATRICULA	MARCA	MODELO	SERIE	
HK-1598-P	PIPER	PA-28-140	28-26775	
<b>AUTORIDAD Y BASES PARA SU EXPEDICIÓN</b>				
El presente Certificado se expide de acuerdo con el Convenio de Aviación Civil Internacional de fecha 7 de diciembre de 1944 aprobado por la Ley 12 de 1947 y con disposiciones del Manual de Reglamentos Aeronáuticos para la aeronave aquí identificada la cual se considera aeronavegable mientras sea mantenida tal como lo disponen los respectivos manuales.				
CATEGORIA Y UTILIZACION	R.B M. O KGS	CERT TIPO O ESPECIFICACION	PUESTOS INCLUYENDO TRIPULACION	OPERACIÓN AUTORIZADA
NORMAL TURISMO	884	FAA-2ª13	DOS (2)	VFR
<b>OBSERVACIONES</b>				
El presente certificado será válido siempre y cuando la Aeronave cumpla los requisitos establecidos para su Operación de acuerdo a los Numerales 4.8.7, 4.8.8 y 4.8.9 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos.				

A folios 233 a 240 del cuaderno de primera instancia, igualmente se observa el acta No. 2 del Consejo de Seguridad Aeronáutico celebrado el 23 de julio de 1996,

<sup>52</sup> Folios 78-79 del cuaderno No. 7.

en el cual se debatieron los distintos informes de los accidentes aéreos entre otros el de la aeronave de matrícula HK-1598-P, así:

“(....)”

*El Coronel Medrano lee una reseña del accidente de esta aeronave que volaba con tres pasajeros y 28 galones de combustible. Según el informe leído, el piloto volaba sin combustible suficiente por lo que se apagó el motor y el piloto acuatizó. Dos pasajeros fueron rescatados ilesos y la señora Miryam Grajales falleció. El piloto decidió hacer por instrumentos, cuando el avión no estaba autorizado sino para volar VFR.*

*En este caso, se comprobó plenamente la violación de varias normas de seguridad Aérea y de Operaciones de vuelo, ya que:*

- 1- *El Avión estaba configurado con más sillas de las que señala el Certificado de Aeronavegabilidad, así como no coinciden el PBMO del avión con el del Certificado.*
  - 2- *El piloto inició el vuelo aparentemente sabiendo que el combustible no iba a ser suficiente.*
  - 3- *El propietario permitió que el piloto volara con el chequeo vencido.*
  - 4- *El propietario autorizó, ejecutó ó permitió la ejecución de modificaciones a la aeronave, con las cuales se modificaba su configuración, apartándose de lo señalado en el Certificado de Aeronavegabilidad.*
  - 5- *El piloto decidió hacer el vuelo por instrumentos sabiendo que el equipo no está autorizado sino para VFR.*
  - 6- *El avión no llevaba a bordo el suficiente equipo de supervivencia.*
- En cuanto a la investigación en sí, nuevamente se plantea la falta de técnicas investigativas, deficiencia en el levantamiento de pruebas, etc.*

*El Coronel Medrano recomendó sancionar al Piloto y a la Empresa por incurrir en las faltas relacionadas arriba y además iniciar una investigación disciplinaria al interior de la Aerocivil, a fin de determinar cómo se firmó el Certificado de Aeronavegabilidad de este avión....*” (Subrayado fuera de texto)

El 7 de septiembre de 1992<sup>53</sup>, señor Ewald Windmuller en su calidad de propietario de los talleres aeronáuticos Aerocompuestos Limitada, solicitó la aprobación y expedición del Certificado tipo para modificar el avión PA-20-140 Serie No. 28-26775 de matrícula HK-1598-P propiedad en esa época de la señora Rosa Mardu Windmuller para lo cual aportó la documentación requerida, en ese momento y sólo hasta el 14 de junio de 1994, el Jefe de la Oficina de Control y Seguridad Aérea le notificó a la propietaria de la aeronave que “...para hacer un análisis sobre las modificaciones realizadas a dicha aeronave se le solicita enviar a esta oficina con un plazo de treinta (30) días...”<sup>54</sup>, dicha documentación se relacionaba con los trabajos de modificación tales como: planos, conceptos técnicos y cálculos, STC amparando la instalación de la hélice en el motor, STC amparando la instalación del motor en la aeronave, peso y balance.

De las anteriores pruebas, observa la Sala una irregularidad de la Aerocivil en la expedición del certificado de aeronavegabilidad<sup>55</sup> el 24 de junio de 1994, en el cual

<sup>53</sup> Folios 226 del cuaderno de pruebas No. 1.

<sup>54</sup> Folios 227 del cuaderno de pruebas No. 1.

<sup>55</sup> De conformidad con el numeral 4.8.3 el certificado de aeronavegabilidad es: “...el documento que expide el Departamento, en el que constan las condiciones según las cuales la aeronave se considera Aeronavegable de acuerdo con los requisitos de su certificación y otras instrucciones e información necesarias para su utilización dentro de las normas de seguridad.”

no se contemplaron las modificaciones realizadas a la aeronave, sin embargo, dicho certificado claramente estableció que el mismo sería válido siempre y cuando la aeronave cumpliera con los numerales 4.8.7, 4.8.8 y 4.8.9 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, los cuales fueron modificados por la resolución No. 1382 de 1993, Así:

**“4.8.7. INFORMACION REQUERIDA PARA EL OTORGAMIENTO DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD**

*Para la expedición del certificado de aeronavegabilidad, el explotador deberá presentar ante la División de Control Técnico de la Aeronáutica Civil, o en la oficina que haga sus veces, la siguiente documentación:*

- a.) *Solicitud escrita, firmada por el explotador de la aeronave, que incluya el número de matrícula de la misma, marca, modelo, número de serie, anexando fotografías recientes con los colores y distintivos aprobados por la autoridad aeronáutica.*
- b.) *Copia auténtica de la declaración en aduana, referente a la importación de la aeronave, o de los componentes importados cuando se trate de una aeronave ensamblada o producida en el país.*
- c.) *Certificación del representante legal de la empresa o taller aeronáutico y de técnico con licencia de sistemas electrónicos (TESE), que se encuentre vinculado laboralmente con el mismo, sobre la operatividad de los equipos de comunicación y ayudas a la navegación.*
- d.) *Registro estadístico del mantenimiento de la aeronave, motores, hélices o rotores y otros componentes (Log Books).*
- e.) *Certificación del representante legal de la empresa o taller aeronáutico y de técnico con licencia AIT que se encuentre vinculado laboralmente con el mismo, en el cual conste que la aeronave se encuentra en perfecto estado de aeronavegabilidad y cumple con las directivas técnicas, boletines, cartas de servicio y manual de mantenimiento, publicadas por el fabricante y autoridades aeronáuticas.*
- f.) *Certificación del representante legal de la empresa o taller aeronáutico y de técnico con licencia AIT que se encuentre vinculado laboralmente con el mismo, del peso y balance de la aeronave, con la lista de equipo fijo instalado e instrucciones de cargue, cumpliendo con los manuales publicados por el fabricante.*
- g.) *Si la aeronave llega por primera vez al país, nueva o usada, adjuntar el certificado de aeronavegabilidad para exportación del país de origen de la matrícula inmediatamente anterior.*
- h.) *Cuando la aeronave sea de una marca o modelo no registrado previamente en Colombia, anexar copia de los manuales de operación, vuelo, mantenimiento, reparaciones estructurales y catálogos de partes.*
- i.) *Póliza de seguros vigente de acuerdo con el tipo de operación de la aeronave, de conformidad con lo establecido en el Código de Comercio y el Manual de Reglamentos Aeronáuticos.*



j.) Si se trata de una empresa de transporte público, copia del contrato de mantenimiento debidamente autenticado y timbrado, cuando contrate este último con terceros".

**PARAGRAFO 1o:** El explotador de la aeronave debe estar a paz y salvo con la autoridad aeronáutica.

**PARAGRAFO 2o:** La División de Control Técnico o la oficina que haga sus veces, verificará que esté vigente el permiso de operación de la empresa respectiva y que el equipo de que trate se encuentre incluido en el mismo.

**ARTICULO 3o.** Modificase el numeral 4.8.8 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, el cual quedará así:

**"4.8.8. MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD**

Ninguna aeronave podrá ser operada a menos que tenga vigente su certificado de aeronavegabilidad. Los explotadores están obligados a operarlas ajustados a:

a.) Los manuales de mantenimiento y operación publicados por los respectivos fabricantes.

b.) El cumplimiento de los boletines y cartas de servicio que correspondan por tipo y modelo, de acuerdo con las publicaciones del fabricante y autoridad aeronáutica competente.

c.) Las directivas técnicas de aeronavegabilidad aplicables, expedidas por la autoridad aeronáutica del país de origen de la aeronave, o las que pueda expedir la autoridad aeronáutica.

d.) Las limitaciones establecidas en su manual de vuelo.

e.) Los requisitos administrativos establecidos por la autoridad aeronáutica, a saber:

- Póliza de seguros vigente, de acuerdo con el tipo de operación de la aeronave de conformidad con lo establecido en el Código de Comercio y el Manual de Reglamentos Aeronáuticos. La misma deberá ser presentada por el explotador en la División de Control Técnico o en la oficina que haga sus veces.

- Estar a paz y salvo, el explotador, con el FAN o con la entidad que haga sus veces.

- Mantener, el explotador, en la oficina de Registro Aeronáutico el Contrato de explotación vigente (cuando haya lugar a ello).

- Si se trata de una empresa de transporte público, el explotador debe tener permiso de operación vigente y mantener en la División de Control Técnico o en la oficina que haga sus veces, copia del contrato de mantenimiento vigente, debidamente autenticado y timbrado cuando contrate este último con terceros".

- Mantener actualizada, con una frecuencia mínima anual, la certificación a que se refiere el literal "e" del numeral 4.8.7 de la presente resolución.

**PARAGRAFO:** *Cuando cualquiera de las condiciones señaladas anteriormente deje de cumplirse, la aeronave se suspende de vuelo automáticamente.*

**ARTICULO 4o.** *Modifícase el numeral 4.8.9 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, el cual quedará así:*

**"4.8.9 VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD**

*Los certificados de aeronavegabilidad expedidos por la autoridad aeronáutica, tendrán vigencia indefinida. Cuando la aeronave deje de cumplir los requisitos necesarios para su operación (4.8.7 y 4.8.8) el certificado se suspenderá hasta cuando se resuelvan las circunstancias de incumplimiento. El explotador deberá presentar a la autoridad aeronáutica la información requerida para levantar la suspensión".*

**PARAGRAFO :** *El certificado se cancelará en caso de que la aeronave sufra accidente que produzca su destrucción total o por cancelación de la matrícula de la misma."*

Si bien es cierto, hubo una evidente omisión de la Aeronáutica Civil en la expedición del certificado de aeronavegabilidad el cual no atendía las características que la aeronave poseía en el momento de su expedición, lo que refleja una falla en el servicio, no es menos cierto que al operador y propietario de la aeronave le asistía la obligación de acatar las normas contempladas en dicho manual que le impedían operar el avión si éste no se ajustaba a lo establecido especialmente en el numeral 4.8.8., es decir si no cumplía con los manuales del fabricante, boletines y cartas de servicio correspondientes al tipo y modelo del avión, las normas de aeronavegabilidad expedidas por el país de construcción y las limitaciones establecidas en el manual de vuelo con lo cual según el párrafo de dicho numeral la aeronave debía haberse automáticamente suspendido de vuelo.

En tal sentido, la Sala pone de presente, que si bien la entidad demandada fue negligente en la expedición del certificado de aeronavegabilidad contraviniendo el Manual de Reglamentos Aeronáuticos, tal como quedó evidenciado en el oficio del 14 de junio de 1994, expedido por el Jefe de la Oficina de Control y Seguridad Aérea, dicha omisión no tiene la entidad suficiente para atribuirle responsabilidad por el accidente de la aeronave de matrícula HK-1598-P el 27 de julio de 1994, pues la misma no pasó de ser un reproche de índole disciplinario para los funcionarios que actuaron en dicho trámite, tal como se observa en las conclusiones del Consejo de Seguridad Aérea.

Así las cosas, la causa eficiente del daño, no fue la omisión en la expedición irregular del mencionado certificado, sino la serie de anomalías cometidas por el piloto y evidenciadas tanto en el informe final del accidente aéreo como por los testigos que conocieron los instantes previos al acuatizaje de la aeronave, en donde se deja claro que las causas del accidente fueron las fallas en que incurrió el piloto en la toma de decisiones operacionales en la preparación y planeamiento del vuelo<sup>56</sup>, el cálculo del combustible suficiente para cubrir la ruta Guapi- Cali,

---

<sup>56</sup> El Reglamento Aeronáutico vigente en la época de los hechos estableció: "4.1.1.8 Normas Pre-vuelo. Cada piloto designado como comandante de una aeronave, antes de comenzar el vuelo, debe estar en conocimiento de toda información concerniente a éste. Esta información debe incluir en casos de vuelos IFR o de ruta, reportes de tiempo, pronósticos meteorológicos, mínimos de combustible, aeródromos alternos y notams urgentes."

continuar el vuelo en condiciones meteorológicas adversas<sup>57</sup> y no dotar el avión con los equipos de salvamento necesarios para volar en sitios selváticos y en presencia de ríos, por tanto, de estas causas no se puede derivar una responsabilidad por la falla en el servicio expuesta anteriormente.

De otra parte, en cuanto a la omisión relacionada con la ausencia de las radio ayudas en especial el VOR del aeropuerto de la ciudad de Cali, el cual se encontraba fuera de servicio, tal como lo relatan los testigos era indispensable para los tipos de vuelo por instrumentos y no del tipo visual<sup>58</sup> como era el autorizado para la aeronave, y como se dejó reflejado en los planes de vuelo de las rutas Guaymaral-Cali-Guapi<sup>59</sup> y Guapi- Cali<sup>60</sup>, dado que la categoría de utilización de dicha aeronave era "normal turismo" según se desprende del certificado de aeronavegabilidad le eran aplicables las normas relativas a la aviación privada (ejecutiva, civil y del estado) del Manual de Reglamentos Aeronáuticos vigente para la época de los hechos -27 de julio de 1994-, el cual, en lo relacionado con las normas de operación para este tipo de aviación en su sección primera establece:

"(...)

*4.6.1.1 Generalidades. Las operaciones de aviación Privada, (Aviación Ejecutiva, de Turismo, Aeroclubes y Aviación Civil del Estado) se sujetarán a las normas técnicas que se establecen en el presente Capítulo y a las demás del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, que le sean aplicables.*

*"4.6.1.2 Requisitos de Aeronavegabilidad. La realización de toda actividad de vuelo por parte de las aeronaves relacionadas en el presente Capítulo, estará condicionada al cumplimiento previo de los requisitos siguientes:*

---

<sup>57</sup> El numeral 4.1.1.5 de dicho Reglamento estableció: "4.1.1.5 Decisiones de Emergencia. El piloto al mando de una aeronave está facultado para tomar las decisiones que en caso de emergencia considere necesarias, apartándose de las reglas prescritas y teniendo en cuenta solamente la seguridad del vuelo. Deberá mantener informado al Centro de Tránsito correspondiente sobre el desarrollo del vuelo y una vez terminado éste, rendir un informe a la autoridad competente sobre las circunstancias que lo obligaron a tomar tales decisiones."

<sup>58</sup> Los numerales 4.1.1.22, 4.1.1.23 y 4.1.1.24 del Reglamento Aeronáutico determinaban las características de los vuelos visuales: "4.1.1.22 Información Meteorológica para Vuelos VFR. a) Antes de la iniciación de vuelos cuyos planes hayan sido formulados de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR.) los pilotos deben estar en conocimiento del estado del tiempo por medio de los informes meteorológicos correspondientes a los aeródromos y estaciones meteorológicas en la ruta, producidos dentro de un período de sesenta minutos antes de la hora de salida y si fuere posible los pronósticos terminales de cada aeródromo donde se vaya a aterrizar, que tenga validez hasta una hora después de la estimada para el aterrizaje. b) Cuando existan dudas de que el vuelo pueda efectuarse en condiciones VFR, el piloto al mando debe solicitar autorización para hacerlo bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR), pues si durante el desarrollo del mismo encuentra que se puede conducir en condiciones VFR, podrá cancelar el plan IFR en cualquier momento con la sola obligación del aviso al respectivo control.

4.1.1.23 Combustible mínimo para Vuelos VFR. No debe iniciarse ningún vuelo, si teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas previstas para el mismo a las altitudes, especificadas en el respectivo plan, no se lleva combustible y aceite suficiente para volar" de acuerdo con el reglamento de vuelo visual, desde el aeródromo, de salida al de destino, de allí al alterno y una reserva adicional de treinta (30) minutos para consumo a velocidad normal de crucero.

4.1.1.24 Requisitos de Comunicaciones para Vuelos VFR. Las aeronaves civiles utilizadas en aviación general, escuelas de aviación y trabajos especiales diferentes a la aviación agrícola, cuyas operaciones de vuelo se efectúen únicamente bajo las reglas de vuelo visual (VFR), deben ir provistas de los equipos de radio que permitan las comunicaciones aire-tierra, tierra-aire, por lo menos a ochenta kilómetros. (50 millas) de distancia con los servicios de tránsito aéreo correspondientes a los aeródromos, de origen v aterrizaje propuestos."

<sup>59</sup> Folio 11 cuaderno de primera instancia

<sup>60</sup> Folio 16 cuaderno de primera instancia

- a) *Tener vigente el certificado de Aeronavegabilidad.*
- b) *Tener cumplidos los servicios periódicos de mantenimiento y trabajos mandatorios y corregidas las fallas o defectos observados, todo lo cual debe ser ejecutado y amparado por personal y firmas de titulares de Licencias.*
- c) *Tener en perfecto estado de funcionamiento todos los sistemas, instrumentos y equipos en general que sean esenciales para la operación autorizada en el certificado de Aeronavegabilidad.*

....

*"4.6.1.6 Requisitos de Mantenimiento. Las personas o entidades sujetas a las normas contenidas en las disposiciones de este Capítulo, deben ante el Departamento, que poseen o tienen contratados servicios para la ejecución del mantenimiento, de que trata el Capítulo Primero de la presente Parte, como Empresa o Talleres autorizados.*

*"4.6.1.7 Requisitos para Pilotos. La operación de vuelo solamente podrá ser ejecutada por pilotos o tripulantes titulares de las licencias con las adiciones que correspondan según el tipo de aeronave y clase de operación autorizada.*

...

*"4.6.1.9 Plan de vuelo. Todo piloto está obligado a elaborar y presentar un Plan de vuelo en la forma establecida en la Parte Quinta del Manual de Reglamentos Aeronáuticos.*

*4.6.1.10 Vuelos IFR. Ninguna de las aeronaves que son consideradas dentro de las disposiciones del presente Capítulo, debe ser operada en condiciones IFR, si sus características particulares no son las apropiadas para esta, operación, o su equipo e instalaciones a bordo no son las exigidas para estas condiciones de vuelo.*

....

*4.6.1.12 Vuelos sobre Extensiones de Agua o Regiones Inhabitadas. Para operaciones de vuelo sobre extensiones de agua, regiones selváticas o inhabitadas, las aeronaves deben ir provistas de los equipos y elementos necesarios, tal como lo establece el Capítulo Primero de la presente Parte, para tales circunstancias.*

.....

*"4.6.1.20 Tiempo de Vuelo para Pilotos. El tiempo de vuelo para pilotos de aeronaves cuya operación corresponde a las disposiciones del presente Capítulo, será el establecido para el personal de pilotos de empresas comerciales y de taxi Aéreo, considerada la actividad por aeronave y operación similares, para las horas límites de meses y años..."*

En este orden de ideas, no es posible considerar que la falta de funcionamiento del VOR de la ciudad de Cali sea una falla que pudiera haber incidido en el accidente de la aeronave pues como se ha dejado expuesto, las mismas normas aeronáuticas le impedían al piloto operar en condiciones IFR o por instrumentos como se desprende de la lectura del numeral 4.6.1.10 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos y del certificado de aeronavegabilidad autorizado únicamente para vuelos visuales.

De igual manera, los testigos son coincidentes en afirmar que la falta de esta radio ayuda en nada incidió en el accidente, pues el señor Jaime Alberto Bernal Echavarría, al ser indagado sobre el tema respondió:

*"(...) PREGUNTADO: Manifiéstele al despacho que es un VOR, para que sirva y si el hecho de estar fuera de servicio en el momento del accidente influyó en algo para que se ocasionara este. CONTESTO: un VOR es una radio ayuda de alta*

frecuencia, con una relativa alta precisión el cual nos indica el radial o la vía por la cual nosotros estamos volando para llegar a ella. Sirve básicamente para los vuelos en condiciones o reglas instrumentales, es decir, cuando las condiciones meteorológicas en visibilidad son inferiores a 8 kilómetros o la distancia vertical a la nube es menor a mil pies o la distancia horizontal es menor de mil quinientos metros o estamos en condiciones nocturnas el vuelo se debe realizar bajo reglas de vuelo instrumental las cuales la OACI y la Aeronáutica Civil Colombiana son muy específicos en decir que tenemos que llevar doble equipo de navegación. Para el caso específico de este vuelo, no es de requisito indispensable, pero si una gran ayuda para el desarrollo del vuelo, no es requisito por que el vuelo se estaba desarrollando de acuerdo con el plan de manera visual, es decir en condiciones meteorológicas superiores a las antes anotadas. (...) PREGUNTADO: Si el capitán Carvajal tenía autorizado un vuelo visual o sea VFR, al encontrar mal tiempo en la ruta automáticamente o a su libre albedrío, podía cambiar a vuelo por instrumentos o IFR como lo hizo. CONTESTO: No, para poder realizar un cambio en condiciones de VFR IFR, tiene que solicitarle con antelación al centro de control para su aprobación y seguimiento del vuelo.

Igualmente, el señor Luis Carlos Reyes Vergara sobre el particular expuso:

“(...) PREGUNTADO: Manifieste al despacho que es un VOR, para que sirve y si el hecho de estar fuera de servicio en el momento del accidente influyó en algo para que se ocasionara este. CONTESTO: El VOR es un equipo en tierra que emite señales de radio las cuales son recibidas por un equipo a bordo de la aeronave que le permite al piloto orientarlo hacia donde se encuentra el aeropuerto, pero para el caso del aeropuerto de Cali, este cuenta con un equipo muy parecido que trabaja en paralelo, que es el NDB que es otro equipo en tierra que opera similarmente, por lo cual si el VOR estaba fuera de servicio debía sintonizar el NDB, ahora el alcance de ambos es de aproximadamente de 100 millas náuticas y si el (sic) iba a navegar de guapi a Cali lo más lógico era que procediera vía la Costa hacia Buenaventura y luego procediera a cruzar la cordillera a la altura de Dagua que es una zona menos Montañosa y de más fácil acceso, además Buenaventura tiene VOR. PREGUNTADO: El anterior equipo VOR es indispensable en los vuelos VFR o visual como era el que traía el Capitán Carvajal. CONTESTO: Absolutamente no, porque los vuelos visuales como su nombre lo indica deben siempre guiarse por referencia con la tierra, con las poblaciones y puntos de referencia a la vista, el VOR y el NDB sirven de ayuda paralela para una guía adecuada, pero los vuelos visuales no se fundamentan en una navegación VOR que es exclusiva de los vuelos instrumentos o IFR.

Para la Sala, el VOR no era necesario para operar la aeronave pues esta se encontraba autorizada para vuelos visuales o VFR, en tal sentido la falla predicable de la falta de operatividad de dicha radio ayuda en este caso tampoco puede ser considerada como la causa eficiente del daño precisamente por ser igualmente atribuible la imprudencia del piloto al operar la aeronave sin seguir las especificaciones de los Reglamentos Aeronáuticos para vuelos visuales.

Corolario de lo anterior, resulta que en este caso no se probó la falla del servicio, lo cual impide atribuir responsabilidad a la entidad demandada-Aeronáutica Civil-, y por ello considera la Sala que existen razones suficientes para modificar la decisión objeto de apelación, en el sentido de declarar responsable por la muerte de la señora Miryam de Jesús Grajales Osorio ocurrida el 27 de julio de 1994 únicamente al piloto, propietario y operador de la aeronave HK-1598-P Julio César Carvajal González.

## **2.5. Reconocimiento de los perjuicios morales**

Actualmente, la Corporación viene reconociendo que la simple acreditación de la relación de parentesco existente permite presumir el dolor sufrido por los parientes, de modo que al allegarse al proceso los registros civiles de la víctima, y sus hermanos es suficiente para que se ordene el reconocimiento de perjuicios morales<sup>61</sup>.

El anterior criterio, ha sido ratificado por la Sala Plena de la Sección Tercera que en sentencia de unificación sobre los perjuicios morales consideró:

“(…)

*“Así las cosas, en esta oportunidad, la Sala reitera la necesidad de acreditación probatoria del perjuicio moral que se pretende reclamar, sin perjuicio de que, en ausencia de otro tipo de pruebas, pueda reconocerse con base en las presunciones derivadas del parentesco, las cuales podrán ser desvirtuadas total o parcialmente por las entidades demandadas, demostrando la inexistencia o debilidad de la relación familiar en que se sustentan.*

*Ahora bien, no puede perderse de vista que de tiempo atrás la jurisprudencia de esta Sala –y de la Corte Suprema de Justicia también-, ha soportado la procedencia de reconocimiento de este tipo de perjuicios y su valoración no solamente con fundamento en la presunción de afecto y solidaridad que surge del mero parentesco, sino que, acudiendo al arbitrium iudicis, ha utilizado como criterios o referentes objetivos para su cuantificación la características mismas del daño, su gravedad y extensión, el grado de afectación en el caso a cada persona, vale decir, el conjunto de elementos o circunstancias de hecho que enmarcan la situación del demandante afectado, para, por vía del análisis de conjunto, debidamente razonado, llegar a concretar un monto indemnizatorio determinado que de ninguna manera puede asumirse como algo gracioso, nacido de la mera liberalidad del juez, y bajo esa concepción han de entenderse los lineamientos que la jurisprudencia ha llegado a decantar que en ese punto –el del quantum- obra como referente.*

#### **5.1. Perjuicios morales para los padres, hermanos y abuelos del fallecido.**

*La Sentencia que se examina reconoció por concepto de perjuicios morales a los padres de la víctima el equivalente en pesos a ochenta (80) salarios mínimos legales mensuales y a los hermanos treinta (30). Señala la parte apelante que la condena así impuesta, además de discriminatoria, va en contra de los reiterados pronunciamientos del Consejo de Estado.*

*Como atrás se indicó, la jurisprudencia de la Sección ha entendido que las reglas de la experiencia ponen de presente que normalmente sufren dolor moral los padres, hijos, hermanos, abuelos, con la pérdida de un ser querido, razón por la cual es posible presumir su causación con la sola acreditación de la relación de parentesco. Al respecto dijo la Sala en Sentencia del 9 de junio de 2.010<sup>62</sup>:*

---

<sup>61</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de abril 25 de 2012, rad 22708; C.P. Olga Valle de De la Hoz.

<sup>62</sup> Sección Tercera. Sentencia del 9 junio de 2.010, Rad. 18677, Consejero: Mauricio Fajardo Gómez. Sobre el mismo tema se pueden ver, entre otras, la Sentencia del 18 de mayo de 2.000, Rad. 12053 y Sentencia del 15 de junio de 2.000, Rad. 11688.

*“Acerca de los daños causados por la muerte de una persona, resulta necesario precisar que con la simple acreditación de la relación de parentesco mediante los respectivos registros civiles de nacimiento, se presume que tanto los padres como los hermanos del occiso sufrieron un perjuicio de orden moral, derivado del homicidio de su hijo y hermano. En efecto, la simple acreditación de tal circunstancia, para los eventos de perjuicios morales reclamados por abuelos, padres, hijos, hermanos y nietos, cuando alguno de estos haya fallecido o sufrido una lesión, a partir del contenido del artículo 42 de la Carta Política<sup>63</sup> y de las máximas de la experiencia, es posible inferir que el peticionario ha sufrido el perjuicio por cuya reparación demanda.*

*“En efecto, es lo común, lo esperable y comprensible, que los seres humanos sientan tristeza, depresión, angustia, miedo y otras afecciones cuando se produce la muerte de un ser querido; asimismo, la tasación de este perjuicio, de carácter extrapatrimonial, dada su especial naturaleza, no puede ser sino compensatoria, por lo cual, corresponde al juzgador, quien con fundamento en su prudente juicio debe establecer, en la situación concreta, el valor que corresponda, para lo cual debe tener en cuenta la naturaleza y gravedad de la aflicción y sus secuelas, de conformidad con lo que se encuentre demostrado en el proceso”.*

*En este punto ha de resaltarse que no acoge la Sala la manera como el a quo dispuso la tasación indemnizatoria, pues, como bien advierten los impugnantes, ninguna razón ofreció para apartarse de los lineamientos generales que la jurisprudencia para eventos como el que hoy conoce esta Sala ha entregado a la comunidad jurídica, circunstancia que impone que deban ajustarse sus valores a esos lineamientos por no existir en el proceso circunstancias demostradas que permitan introducir las reducciones que dieron lugar a la protesta de los demandantes afectados.”<sup>64</sup>.*

De conformidad con lo expresado en sentencia del 6 de septiembre de 2001, ha sido una constante posición jurisprudencial de la Sección, que en materia de perjuicios morales, el valor de la condena debe hacerse por el juzgador en cada caso según su prudente juicio y ha sugerido la imposición de condenas por la suma de dinero equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales en los eventos en que aquél se presente en su mayor grado de intensidad<sup>65</sup>.

En tal sentido, los perjuicios morales reconocidos por el a quo a los familiares de la víctima Miryam de Jesús Grajales Osorio cumplen con ese parámetro en la medida que se le otorgaron a Arsori, Martha Alexandra y Adriana del Pilar Guerrero Grajales (hijas)<sup>66</sup> el equivalente a un mil gramos de oro puro para cada una de ellas, por tal razón, ajustando dicho reconocimiento a la jurisprudencia actual será modificado el numeral 2.1 de las sentencia apelada para reconocer el equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes como monto máximo de reconocimiento al mayor grado de intensidad por el dolor y congoja que les produjo su muerte.

---

<sup>63</sup> “La familia es el núcleo fundamental de la sociedad. Se constituye por vínculos naturales o jurídicos, por la decisión libre de un hombre y una mujer de contraer matrimonio o por la voluntad responsable de conformarla. El Estado y la sociedad garantizarán la protección integral de la familia. La ley podrá determinar el patrimonio familiar inalienable e inembargable. La honra, la dignidad y la intimidad de la familia son inviolables”.

<sup>64</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de agosto 23 de 2012, rad 24.392; C.P. Hernán Andrade Rincón.

<sup>65</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 6 de septiembre de 2001, expedientes 13.232-15.646. M.P. Alier Hernández Enríquez.

<sup>66</sup> Reposan poder debidamente otorgado a folios 1 y 5, registros civiles de nacimiento a folios 33, 34 y 35 del cuaderno de primera instancia.

## 2.6. Los perjuicios materiales

### 2.6.1. Daño emergente

El *a quo* reconoció por concepto de daño emergente la suma de \$916.599,86, por concepto de transporte del cadáver desde el lugar del accidente hasta Bogotá y por costo de los funerales, de conformidad con la factura No. 14113 y al no existir inconformidad sobre este la Sala procederá a actualizar la anterior suma conforme a las fórmulas actuariales utilizadas por esta Corporación.

$$Ra = Rh \times \frac{\text{Índice Final}}{\text{Índice inicial}}$$

$$Ra = 916.599,86 \times \frac{117.09 \text{ (julio de 2014)}}{57.00 \text{ (diciembre de 1999)}}$$

$$Ra = \$ 1.882.889,08$$

### 2.6.2. Lucro cesante

La inconformidad de la parte demandante con el fallo de primera instancia, radica en el reconocimiento de los montos a las hijas de la señora Miryam de Jesús Grajales Osorio, por concepto de lucro cesante sobre la base del salario mínimo mensual vigente en 1994, por no encontrar acreditado cuánto devengaba en la época de su muerte, por lo que en la sustentación del recurso de apelación, solicitó de conformidad con el artículo 214 del C.C.A., la práctica de los testimonios de las personas a quienes les consta la capacidad económica de ésta.

Mediante auto del 19 de octubre de 2000<sup>67</sup>, la Corporación ordenó la recepción de los testimonios de los señores Roberto Gallegos, Martha Márquez, Gloria Quintero de Campos, Margarita de Rojas, Elsa Mora, Gilma Urrea de López, Claudia Becerra de Martínez, Luis A Plazas Vellasco e Hilda Pinto de Pinto.

La señora Gloria Elisa Quintero al rendir su testimonio, expresó:

*“(...) PREGUNTA: Manifieste al despacho si conoce usted con quien vivía la señora Miryam de Jesus Grajales, a que actividad se dedicaba y que suma aproximada devengaba por dicha actividad y en que invertia (sic) tales sumas  
CONTESTO: Ella vivía con tres niñas con Arsori Martha y Adriana esas son las tres hijas, ella vendía mariscos, pescados, no sé aproximadamente cuanto devengaba pero si se que sostenía a las niñas a la casa las tenía bien una casa grande ella sostenía a las niñas las tenía en colegios la casa todo el sostenimiento de tres niñas pagarles colegios alimentos todo lo relacionado al hogar y los colegios....PREGUNTA manifieste al despacho si el negocio que tenía la señora de venta de pescado lo efectuaba directamente en su casa o como era el negocio de ella CONTESTO ella vendía a veces en la casa y salía a vender a restaurantes y algunas veces iva (sic) a la casa y nos vendía...”<sup>68</sup>*

La señora María Elsa Mora, por su parte declaró:

*“(...) PREGUNTA: Manifieste al despacho si conoce usted con quien vivía la señora Miryam de Jesus Grajales, a que actividad se dedicaba y que suma*

<sup>67</sup> Folios 409-410 cuaderno principal.

<sup>68</sup> Folios 64-65 cuaderno No. 5.



*aproximada devengaba por dicha actividad y en que invertía (sic) tales sumas*  
*CONTESTO: La señora ella se quedó en esa casa respondiendo por servicios con*  
*la (sic) niñas y ella no tenía esposo vivía con sus niñas y ella sola, el último (sic)*  
*trabajo que yo le conocí la venta de pescado y mariscos ella viajaba hacia la*  
*costa, ella pagaba los servicios le daba alimentos a sus hijos yo supongo que*  
*recibía (sic) entre millón y medio y dos millones aproximadamente, invertía estas*  
*sumas con el hogar el estudio de sus hijas alimentar seis bocas.”*<sup>69</sup>

Por su parte la señora Gilma Urrea Galindo

*“(...) PREGUNTADA: Manifieste al despacho si Ud. sabe y le consta a qué se*  
*dedicaba Myriam de Jesús Grajales. CONTESTO: Ella negociaba en pescado,*  
*esto lo sé porque ella nos comentaba y nos dabamos (sic) cuenta que ella viajaba*  
*seguido a Turbo. PREGUNTADA: Manifiéstele al despacho si Ud. sabe y le consta*  
*cuánto dinero devengaba Myriam de Jesús Grajales en su negocio de venta de*  
*pescado. CONTESTO. Eso si no sé....”*<sup>70</sup>

El señor Sergio Londoño sobre la actividad económica realizada por la señora Miryam Grajales dijo:

*“(...) PREGUNTADO: Manifiéstele al despacho si Ud. sabe y le consta a qué se*  
*dedicaba Myriam de Jesús Grajales, si lo sabe diga la razón de su conocimiento.*  
*CONTESTO: Se dedicaba al comercio de productos pesqueros, esto me consta*  
*porque yo tengo una empresa comercializadora de productos pesqueros, y porque*  
*mucha gente del gremio conocía, tuvo negocios con ella. PREGUNTADO:*  
*Manifieste al despacho si Ud. sabe y le consta cuánto dinero devengaba Miryam*  
*de Jesús Grajales en su negocio de venta de pescado. CONTESTO: No sabría*  
*exactamente..”*<sup>71</sup>

Finalmente, la señora Fabiola Méndez León

*“(...) PREGUNTADO: Manifiéstele al despacho si Ud. sabe y le consta a qué se*  
*dedicaba Myriam de Jesús Grajales, si lo sabe diga la razón de su conocimiento.*  
*CONTESTO: Que yo sepa ella se dedicaba a la venta de mariscos, comerciaba en*  
*ello. PREGUNTADO: Manifieste al despacho si Ud. sabe y le consta cuánto dinero*  
*devengaba Miryam de Jesús Grajales en su negocio de venta de mariscos.*  
*CONTESTO: No sé....”*<sup>72</sup>

Vistos los testimonios practicados en el curso de la segunda instancia se puede concluir que en efecto la señora Miryam de Jesús Grajales se dedicaba a la comercialización de pescados y mariscos, y de ello derivaba el sustento para su familia, no obstante, dichos testigos son coincidentes en afirmar que desconocían los ingresos que la víctima percibía por esta actividad, por tanto, será ratificado el criterio establecido por el *a quo* para liquidar el lucro cesante de las demandantes tomando para ello el salario mínimo actual \$616.000, dicho guarismo será adicionado en un 25% por concepto de prestaciones sociales y se le restará el 25% de lo que la víctima gastaba en su manutención, lo que arroja la suma de \$577.500 que será el valor que se toma para calcular el lucro cesante, suma ésta que se dividirá así: el 33.33% para cada una de sus tres (3) hijas Arsori, Martha Alexandra y Adriana del Pilar Guerrero Grajales, por el periodo consolidado hasta los 25 años de edad.

<sup>69</sup> Folios 65-66 cuaderno No. 5.

<sup>70</sup> Folios 43-44 cuaderno de pruebas No. 2.

<sup>71</sup> Folios 46-47 cuaderno de pruebas No. 2.

<sup>72</sup> Folios 46-47 cuaderno de pruebas No. 2.

### Para Arsori Guerrero Grajales

Nacida el 28 de enero de 1975<sup>73</sup>, los 25 años se cumplieron el 28 de enero de 2000. La indemnización comprende un periodo consolidado que va desde la fecha de los hechos el 27 de julio de 1994, hasta la fecha en que cumpliría dicha edad, esto es, 78,03 meses.

$$S = Ra \frac{(1+i)^n - 1}{i}$$
$$S = 192.500 \frac{(1 + 0.004867)^{78.03} - 1}{0.004867}$$

$$S = \$18.217.893,48$$

### Para Martha Alexandra Guerrero Grajales

Nacida el 26 de diciembre de 1976<sup>74</sup>, los 25 años se cumplieron el 26 de diciembre de 2001. La indemnización comprende un periodo consolidado que va desde la fecha de los hechos el 27 de julio de 1994, hasta la fecha en que cumpliría dicha edad, esto es, 89,03 meses.

$$S = Ra \frac{(1+i)^n - 1}{i}$$
$$S = 192.500 \frac{(1 + 0.004867)^{89.03} - 1}{0.004867}$$

$$S = \$21.387.098,59$$

### Para Adriana del Pilar Guerrero Grajales

Nacida el 11 de mayo de 1979<sup>75</sup>, los 25 años se cumplieron el 11 de mayo de 2004. La indemnización comprende un periodo consolidado que va desde la fecha de los hechos el 27 de julio de 1994, hasta la fecha en que cumpliría dicha edad, esto es, 122,53 meses.

$$S = Ra \frac{(1+i)^n - 1}{i}$$
$$S = 192.500 \frac{(1 + 0.004867)^{122.53} - 1}{0.004867}$$

$$S = \$32.150.399,02$$

Así las cosas, esta Sub-Sección modificará la Sentencia apelada por concepto de lucro cesante.

## 2.7. La condena en costas

<sup>73</sup> Folio. 35 cuaderno de primera instancia. Obra registro civil de nacimiento donde consta la fecha de su nacimiento y el nombre de sus padres.

<sup>74</sup> Folio. 34 cuaderno de primera instancia. Obra registro civil de nacimiento donde consta la fecha de su nacimiento y el nombre de sus padres.

<sup>75</sup> Folio. 33 cuaderno de primera instancia. Obra registro civil de nacimiento donde consta la fecha de su nacimiento y el nombre de sus padres.

Teniendo en cuenta la actitud asumida por las partes, de acuerdo con lo establecido en el artículo 55 de la ley 446 de 1998 que modifica el artículo 171 del C.C.A., y dado que no se evidencia temeridad ni mala fe de las partes, la Sub-Sección se abstendrá de condenar en costas.

En mérito de lo expuesto, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

#### **FALLA**

**PRIMERO: MODIFICAR** la sentencia del 16 de diciembre de 1999, proferida por el Tribunal Administrativo del Cauca, la cual quedará así:

*“1. Declárese a JULIO CESAR CARVAJAL GONZALEZ responsable de la muerte de la señora MIRYAM DE JESUS GRAJALES OSORIO en el accidente sufrido por el avión HK1598P, modelo PA-28-140, pmo 894 kls, de propiedad del mencionado particular, el 27 de julio de 1994, por las razones expuestas en la parte motiva de esta proveído.*

*2. Como consecuencia, condénase- a JULIO CESAR CARVAJAL GONZALEZ a pagar a las demandantes los perjuicios materiales y morales causados, así:*

##### *2.1.) POR PERJUICIOS MORALES*

*A ARSORI GUERRERO MORALES, MARTHA ALEXANDRA GUERRERO GRAJALES y ADRIANA DEL PILAR GUERRERO GRAJALES, el equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes para cada una de ellas.*

##### *2.2.- Como indemnización de perjuicios materiales:*

*-Por daño emergente se pagará a ARSORI GUERRERO GRAJALES, MARTHA ALEXANDRA GUERRERO GRAJALES y ADRIANA DEL PILAR GUERRERO GRAJALES la suma de UN MILLON OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y NUEVE PESOS CON OCHO (\$1.882.889,08)*

*-Por lucro cesante se reconocerá a cada una de las demandantes las sumas que a continuación se determinan por concepto de indemnización debida o consolidada, así:*

*A-Para ARSORI GUERRERO GRAJALES, hija, la suma de DIECIOCHO MILLONES DOSCIENTOS DIECISIETE MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y TRES PESOS CON CUARENTA Y OCHO (\$18.217.893.48)*

*B.- Para MRTHA ALEXANDRA GUERRERO GRAJALES, hija, la suma de VEINTIUN MILLONES TRESCIENTOS OCHENTA Y SIETE MIL CERO NOVENTA Y OCHO PESOS CON CINCUENTA Y NUEVE (\$21.187.098.59)*

*C.-Para ADRIANA DEL PILAR GUERRERO GRAJALES, hija, la suma de TREINTA Y DOS MILLONES CIENTO CINCUENTA MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y NUEVE PESOS CON DOS (\$32.150.399.02)*

- 3) *Las condenas se cumplirán en los términos de los Arts. 176 y 177 del C.C.A.*  
4) *Sin costas (Art. 55 de la ley 446 de 1998).*  
5) *Niéganse las demás pretensiones de la demanda.”*

**SEGUNDO:** Sin costas.

**TERCERO:** En firme esta providencia envíese el expediente al Tribunal de origen para lo de su cargo, previas las anotaciones de rigor.

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**OLGA MÉLIDA VALLE DE DE LA HOZ**  
Magistrada

**ENRIQUE GIL BOTERO**  
Presidente de la Sala

**JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA**  
Magistrado