

**PRUEBA TRASLADADA - Requisitos y valoración. Artículo 185 del Código de Procedimiento Civil / PRUEBA TRASLADADA - Proceso penal. Coadyuvancia**

En cuanto al traslado de pruebas esta Sección ha expresado que aquellas que no cumplan con los requisitos previstos en el artículo 185 del Código de Procedimiento Civil o que no hubieren sido solicitadas en el proceso contencioso administrativo por la parte contra la cual se aducen o no hubieren sido practicadas con audiencia de aquélla, no podrán ser valoradas en el primer proceso. También ha dicho la Sala que, en los eventos en los cuales el traslado de las pruebas recaudadas dentro de otro proceso es solicitado por ambas partes, dichas pruebas pueden ser tenidas en cuenta en el proceso contencioso administrativo, aun cuando hayan sido practicadas sin citación o intervención de alguna de ellas en el proceso original y no hayan sido ratificadas en el contencioso administrativo, considerando que en tales casos resulta contrario a la lealtad procesal que una de las partes solicite que la prueba haga parte del acervo probatorio pero que, en el evento de resultar desfavorable a sus intereses, invoque las formalidades legales para su inadmisión. En este asunto, la entidad demandada coadyuvó el traslado del proceso penal y las diligencias administrativas, los cuales obran en copia auténtica, pues fueron remitidos por la Fiscalía General de la Nación y por la Policía Nacional, en su orden, pero además ésta última intervino en la práctica de las pruebas que obran en las diligencias administrativas, lo cual permite que el juez pueda valorar dicho material probatorio.

**ACTIVIDAD PELIGROSA - Régimen de responsabilidad / CAMBIO JURISPRUDENCIAL - Cambio jurisprudencial / REGIMEN DE LA FALLA PRESUNTA - El actor se exoneraba de demostrar la falla del servicio bastándole probar el hecho dañoso y así invertir la carga de la prueba / REGIMEN DE RESPONSABILIDAD OBJETIVO - Se debe probar la existencia del daño y el nexo de éste con el servicio. No basta que la entidad pruebe con diligencia y cuidado / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO - Causales de exoneración. Existencia de una causa extraña. Fuerza mayor. El hecho exclusivo y determinante de la víctima / FALLA EN LA PRESTACION DEL SERVICIO - Función de control del ejercicio de la Administración por parte de la jurisdicción**

Si bien inicialmente los eventos caracterizados por el ejercicio de actividades peligrosas fueron manejados por la jurisprudencia del Consejo de Estado bajo el régimen de falla presunta, circunstancia ante la cual el actor se exoneraba de demostrar la falla del servicio, bastándole probar el hecho dañoso para que surgiera, en su favor y en contra del Estado, la presunción de falla y, por consiguiente, para que se invirtiera la carga de la prueba, lo cierto es que la jurisprudencia de esta Corporación adoptó un nuevo criterio en torno a dicho régimen, para concluir que en estos eventos no es necesario que se pruebe la existencia de una falla del servicio y resulta irrelevante que se presuma la misma, puesto que opera un régimen de responsabilidad objetivo que implica, de un lado, que el demandante sólo tiene que probar la existencia del daño y el nexo de éste con el servicio, es decir, que el daño sufrido se originó en el ejercicio de la actividad peligrosa a cargo de la entidad demandada; en esa medida, no basta que ésta pruebe que obró con diligencia y cuidado, puesto que ello resulta insuficiente, y sólo se podrá exonerar de responsabilidad en tales casos probando la existencia de una causa extraña, como la fuerza mayor o el hecho exclusivo y determinante de la víctima o de un tercero. La conducción de aeronaves, al igual que ocurre con otras actividades tales como la manipulación de armas de fuego, la conducción de energía eléctrica o la conducción de vehículos automotores, es considerada una actividad peligrosa, de manera que al demandante le basta

acreditar que la actividad peligrosa fue la causa del daño cuya reparación solicita, al paso que la entidad demandada para exonerarse de responsabilidad deberá demostrar la existencia de una causal de exoneración, esto, siempre que las pruebas obrantes en el plenario no evidencien la presencia de una falla en la prestación del servicio, pues, si ello es así, el juez no tendrá otra alternativa que declararla, porque de esa manera la jurisdicción ejerce una función de control del ejercicio de la Administración. Ha sido reiterada la tesis de la Sala en el sentido de que en aquellos eventos en los que el daño es producido por el ejercicio de actividades peligrosas, el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación está derivado de la realización directa de una actividad que entraña peligro, de tal manera que en esos casos basta que el actor acredite, primero, la existencia del daño, y segundo, que el mismo se ha generado como consecuencia de dicha actividad. En relación con lo anterior, resulta necesario señalar que la responsabilidad se estructura bajo el hecho cierto de que la actividad peligrosa hubiere sido ejercida por cuenta de la entidad demandada.

**NOTA DE RELATORIA:** En relación a la aplicación del régimen objetivo cuando el daño es producido por actividades peligrosas, ver sentencia de 15 de junio de 2000, expediente número 11688, Consejero Ponente doctor Alier E. Hernández E., actor Hernando Miranda González y otros

**ACTIVIDAD PELIGROSA - Calificación. Criterio de imputación en relación con los daños que se deriven de una actividad peligrosa / REGIMEN DE IMPUTACION - Régimen de responsabilidad objetivo por actividad peligrosa. Falla probada del servicio / FALLA PROBADA DEL SERVICIO - Régimen aplicable cuando la actividad peligrosa es ejercida por la víctima / RESPONSABILIDAD OBJETIVA POR ACTIVIDAD PELIGROSA - Régimen aplicable cuando la actividad peligrosa produce daño a un tercero ajeno a ésta**

No obstante ello, cuando el daño sufrido deviene como consecuencia de una actividad peligrosa, la cual es ejercida directamente por la propia víctima, no resulta aplicable dicho régimen, sino el de falla probada del servicio. En efecto la Sala ha tenido la oportunidad de precisar que la calificación de una actividad como "peligrosa" tiene incidencia para establecer el criterio de imputación aplicable en relación con los daños que se deriven de la misma, distinguiendo entre quienes ejercen la actividad y los terceros ajenos a ésta. En el primer caso, cuando quien ejerce una actividad peligrosa sufre un daño, la decisión sobre el derecho a ser indemnizado debe gobernarse con fundamento en la tesis de la falla probada del servicio y no del régimen de responsabilidad objetiva por riesgo excepcional, pues éste último sería aplicable al segundo de los casos mencionados, como también le sería aplicable por supuesto el de falla del servicio. En el presente asunto, es claro que quien estaba al mando de la aeronave siniestrada era el Capitán de la Policía Nacional Fray José Gamboa Taborda y no el Teniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez, de tal suerte que la decisión sobre el derecho a ser indemnizado respecto del primero de ellos deberá gobernarse con fundamento en un régimen de falla probada del servicio, mientras que respecto del segundo deberá regirse con fundamento en un régimen objetivo por actividad peligrosa. A propósito, la hoja de vida del Capitán Gamboa Taborda muestra que el citado oficial llevaba 12 años al servicio de la Policía Nacional y cuando murió se desempeñaba como piloto instructor de helicópteros en la Dirección de Antinarcóticos, con un total de 2054 horas de vuelo y una vasta experiencia en la conducción de aeronaves tipo Bell 212, UH-1H, Ranger L, 206L3, actividad en la cual siempre se destacó con excelentes resultados como lo muestran sus registros. De igual forma, cabe señalar que el Capitán Gamboa Taborda, quien se

encontraba al mando de la aeronave siniestrada, gozaba de buenas condiciones de salud física y emocional, según se desprende del documento suscrito por el Jefe de Medicina de Aviación del Servicio Aéreo de la Policía Antinarcóticos (...) Todo lo dicho apunta a que la muerte del citado Capitán no devino por una falla en la prestación del servicio imputable a la demandada; tampoco se evidenció que el oficial fallecido hubiese sido sometido a un riesgo anormal, pues su muerte se concretó cuando cumplía funciones propias, normales e inherentes relacionadas con su profesión, de tal suerte que la Sala negará las pretensiones de la demanda en relación con la muerte del oficial aludido.

**TITULO DE IMPUTACION - Principio iura novit curia / PRINCIPIO IURA NOVIT CURIA - Corresponde al juez definir la norma o el régimen jurídico aplicable al caso frente a los hechos alegados y probados por la parte demandante. Frente a unos mismos hechos resultan aplicables distintos regímenes de responsabilidad**

Teniendo en cuenta que el régimen objetivo de actividad peligrosa invocado en la demanda por los actores, para juzgar la responsabilidad de la accionada, no resulta aplicable en relación con la muerte del Capitán Gamboa Taborda, por las razones anotadas anteriormente, la Sala, de conformidad con el principio iura novit curia, estudiará en este caso si los hechos en los que perdió la vida el citado oficial, obedecieron a una falla del servicio imputable a la Administración, o si por el contrario éstos se debieron a la concreción de un riesgo anormal que el oficial no estaba en la obligación de soportar. En virtud del principio iura novit curia, corresponde al juez definir la norma o el régimen jurídico aplicable al caso frente a los hechos alegados y probados por la parte demandante, potestad del juez que no debe confundirse con la modificación de la causa petendi, esto es, los hechos que se enuncian en la demanda como fundamento de la pretensión. Por ello, es posible que frente a unos mismos hechos, resulten aplicables distintos regímenes de responsabilidad, como ocurre en el sub lite, teniendo en cuenta por supuesto las circunstancias particulares de cada caso y el material probatorio obrante en el plenario.

**TEORIA DE LA CAUSALIDAD ADECUADA - Noción / TEORIA DE LA CAUSALIDAD ADECUADA - Aplicación**

Es preciso señalar que frente a supuestos en los cuales se analiza si procede declarar la responsabilidad del Estado como consecuencia de la producción de daños en cuya ocurrencia ha sido determinante la omisión, por parte de una autoridad pública, en el cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha atribuido, la Sala ha señalado que es necesario efectuar el contraste entre el contenido obligacional a cargo del órgano administrativo implicado, de un lado, y el grado de cumplimiento u observancia del mismo por parte de la autoridad demandada en el caso concreto, de otro, pues una vez se haya establecido que la entidad responsable no ha atendido al contenido obligacional o lo ha hecho de forma deficiente o defectuosa, porque ha omitido el cabal cumplimiento de las funciones y obligaciones que el ordenamiento jurídico le ha asignado, habría que precisar si dicha ausencia o falencia en su proceder tiene relevancia jurídica dentro del proceso causal de producción del daño atendiendo, de acuerdo con la postura que reiteradamente ha sostenido la Sala, a las exigencias derivadas de la aplicación de la teoría de la causalidad adecuada. En consecuencia, para que surja la responsabilidad del Estado en estos casos, es necesario verificar la constatación de la ocurrencia de un incumplimiento omisivo al contenido obligacional impuesto a la Administración, de un lado, y la relación causal adecuada entre dicha omisión y la producción del daño, de otro. En suma,

son dos los elementos cuya concurrencia se precisa para que proceda la declaratoria de responsabilidad administrativa por omisión: en primer lugar, la existencia de una obligación atribuida a una entidad pública y a la cual ésta no haya atendido o no haya cumplido oportuna o satisfactoriamente; y, en segundo lugar, la virtualidad jurídica del eventual cumplimiento de dicha obligación, que habría interrumpido el proceso causal de producción del daño; daño que, no obstante no derivarse, temporalmente hablando, de manera inmediata de la omisión administrativa, regularmente no habría tenido lugar de no haberse evidenciado ésta.

**RESPONSABILIDAD DEL ESTADO - Acreditación. Configuración / DAÑO ANTIJURIDICO - No se configuró / FALLA EN LA PRESTACION DEL SERVICIO IMPUTABLE A LA DEMANDADA - No se configuró**

Para que surja la responsabilidad del Estado es necesario que se acredite: I) la existencia de un daño antijurídico, entendido como aquel que el afectado no tiene el deber jurídico de soportar; ii) una falla del servicio propiamente dicha, que se traduce en un defectuoso, tardío o inexistente cumplimiento de las funciones o deberes a cargo de la Administración; y iii) la acreditación del nexo o relación de causalidad entre los dos anteriores, lo que implica necesariamente demostrar que fue esa falla en la prestación del servicio la que produjo el daño antijurídico. Entre tanto, la Administración puede liberarse de responsabilidad demostrando que obró diligentemente, es decir, que su proceder fue correcto y adecuado y que no incurrió en falla alguna del servicio, o acreditando la presencia de una causa extraña como lo es la fuerza mayor, la culpa exclusiva de la víctima o la culpa también exclusiva de un tercero, circunstancias que enervan la responsabilidad de la demandada. (...) En el presente asunto, como se dejó anotado, no obra prueba alguna en el plenario que permita atribuir omisión en el cumplimiento de sus obligaciones a cargo de la entidad enjuiciada por los hechos que se le imputan, pues, a pesar de que a la aeronave siniestrada se le practicó mantenimiento preventivo cuando ni siquiera se habían cumplido el número de horas de vuelo requeridas, lo cierto es que ésta presentó una falla en el sistema hidráulico que provocó el accidente. Sin embargo, lejos de advertir una omisión o negligencia de la demandada en el cumplimiento de sus cometidos, las pruebas evidencian que ésta adoptó un comportamiento diligente y adecuado, de conformidad con las circunstancias particulares del caso.

**RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO - Causales de exoneración. Existencia de una causa extraña. Fuerza mayor. El hecho exclusivo y determinante de la víctima / FALLA EN LA PRESTACION DEL SERVICIO - Función de control del ejercicio de la Administración por parte de la jurisdicción**

Como se dijo ab initio, en relación con los hechos en los cuales perdió la vida el Teniente Riascos Bohórquez, resulta aplicable un régimen de responsabilidad objetiva por actividad peligrosa, toda vez que él no se encontraba al mando de la aeronave siniestrada, de tal suerte que para que surja la responsabilidad de la entidad demandada, en este caso, los actores tenían la obligación de demostrar que la actividad peligrosa desarrollada por la Administración fue la causa del daño cuya reparación se solicita, mientras que la entidad enjuiciada, para exonerarse de responsabilidad, tenía el deber de acreditar que el hecho dañoso obedeció a la presencia de una causa extraña, como lo es la fuerza mayor, el hecho exclusivo de la víctima o el hecho también exclusivo de un tercero, esto, siempre que las pruebas obrantes en el plenario no evidenciaran la presencia de una falla en la prestación del servicio, pues, si ello fuera así, el juez no tendría alternativa distinta

que declararla, porque de esa manera la jurisdicción ejerce una función de control del ejercicio de la Administración. Se encuentra acreditado en el plenario que la muerte del Teniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez, ocurrió al precipitarse a tierra el helicóptero Bell UH-1H PNC 160 de propiedad de la Policía Antinarcóticos, el cual cumplía una operación rutinaria de entrenamiento y era piloteado por el Capitán Fray José Gamboa Taborda. Puesto que en este asunto la demandada no acreditó la presencia de causa extraña alguna que la exonerara de responsabilidad, resulta evidente que dicha entidad deberá responder por los perjuicios causados a los actores con ocasión de la muerte del citado Teniente.

## **CONSEJO DE ESTADO**

### **SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO**

#### **SECCION TERCERA SUBSECCION A**

**Consejera ponente (E) : GLADYS AGUDELO ORDOÑEZ**

Bogotá, D.C., veintiséis (26) de enero de dos mil once (2011)

**Radicación número: 73001-23-31-000-1997-06706-01(18431)**

**Actor: LUZ FANNY PUENTES VALBUENA Y OTROS**

**Demandado: NACION-MINISTERIO DE DEFENSA- POLICIA NACIONAL**

Decide la Sala los recursos de apelación formulados por las partes contra la sentencia de 14 de febrero de 2000, proferida por el Tribunal Administrativo del Tolima, en cuanto en ella se decidió lo siguiente:

“1º). DECLARAR administrativamente responsable a la Nación-Ministerio de Defensa-Policía Nacional por los hechos ocurridos el 26 de marzo de 1997, en el Municipio de Mariquita-Tolima, donde fallecieron el Capitán de la Policía Nacional Fray José Gamboa Taborda y el Teniente del Ejército William Riascos Bohórquez, al precipitarse a tierra el helicóptero UH-1H pnc-1604 de la Policía Nacional en el que se transportaban.

2º) CONDENAR a la Nación-Ministerio de Defensa-Policía Nacional a pagar por concepto de perjuicios morales en la radicación número 15335 a favor de Fanny Puentes Valbuena (esposa), Juan David Gamboa Puentes y Juan Diego Gamboa Puentes (hijos menores), representados por la primera, un mil (1000) gramos oro en forma individual; para Flor María Taborda de Gamboa (madre) un mil (1000)

gramos oro; a Fray Francisco Gamboa Taborda, Fray Manuel Gamboa Taborda, Fray Lucas Gamboa Taborda, Flor del Carmen Gamboa Taborda y Flor Bernardina Gamboa Taborda (hermanos) del fallecido Fray José Taborda quinientos (500) gramos oro para cada uno. Todos convertibles al valor que tenga un gramo de ese metal, según certificación que expida el Banco Emisor a la fecha de ejecutoria de esta sentencia. Y en el proceso 16706 por el mismo concepto y para la señora Ana Teresa Bohórquez de Riascos (madre) un mil (1000) gramos oro; a Luz Adelaida Riascos Bohórquez, Clarena Riascos Bohórquez, Saúl Riascos Bohórquez, Alfonso Riascos Bohórquez, Orlando Riascos Bohórquez y Jhon Jairo Riascos Bohórquez (hermanos) del extinto William Ariel Riascos Bohórquez quinientos (500) gramos oro en forma individual, que se deberán convertir en el valor que tenga un gramo de oro a la fecha de ejecución de esta sentencia, según certificación del Banco de la República.

3º) NEGAR el resto de pretensiones formuladas en las demandas de esta acumulación.

5º) (sic)- la Nación-Ministerio de Defensa-Policía Nacional dará cumplimiento a esta sentencia en los términos consagrados en los artículos 176 y 177 inciso final del Código Contencioso Administrativo (folio 175, cuaderno 1).

## I. ANTECEDENTES

1. El 30 de abril de 1997 y el 18 de febrero de 1998, en su orden, los actores<sup>1</sup>, en ejercicio de la acción de reparación directa, mediante apoderado judicial, solicitaron que se declarara responsable a la Nación-Ministerio de Defensa-Policía Nacional, por la muerte del Capitán de la Policía Nacional Fray José Gamboa Taborda y del Teniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez, quienes perdieron la vida al precipitarse a tierra el helicóptero Bell UH-

---

<sup>1</sup> El primer grupo actor está conformado por las siguientes personas: Luz Fanny Puentes Valbuena, Juan David Gamboa Puentes, Juan Diego Gamboa Puentes, Flor María Taborda de Gamboa, Flor del Carmen, Flor Bernardina, Fray Francisco, Fray Manuel y Fray Lucas Gamboa Taborda.

El segundo grupo actor está conformado por las siguientes personas: Ana Teresa Riascos de Bohórquez, Luz Adiel, Clarena, Saúl, Alfonso, Orlando, John Jairo e Iván Alberto Riascos Bohórquez.

1H PNC 160, de propiedad de la Policía Antinarcoóticos, en hechos ocurridos el 26 de marzo de 1997, en la Granja Amelagro, Vereda El Caucho, jurisdicción del Municipio de Mariquita, Departamento del Tolima.

Según los hechos narrados en la demanda, la aeronave se accidentó al minuto de haber descolado de la Base Aérea del Municipio de Mariquita, debido a una falla en el sistema hidráulico. El helicóptero siniestrado era piloteado por el Capitán Gamboa Taborda, y el Teniente Riascos Bohórquez era su copiloto, quienes cumplían una operación de entrenamiento.

Sostuvieron los demandantes, que el helicóptero UH-1H fue donado por el Gobierno de Estados Unidos a la Policía Nacional de Colombia y tenía como destinación la lucha contra el narcotráfico. Su fabricación se produjo en el año 1967 y fue utilizado en la guerra de Vietnam, lo cual evidencia que se trataba de un aparato obsoleto e inservible que cobró la vida de dos oficiales destacados de la Fuerza Pública, razón por la cual la demandada deberá responder por los perjuicios a ellos causados, pues los oficiales fallecidos desarrollaban una actividad considerada peligrosa, circunstancia *“que hace presumir que el fatal accidente se originó en una falla de la Administración”* (fols. 29 a 45, cdno. 1, fols. 28 a 42, cdno. 7).

Por concepto de perjuicios morales, el primer grupo demandante solicitó una suma equivalente, en pesos, a 1500 gramos de oro, para cada uno de ellos, mientras que el segundo grupo pidió una suma equivalente, en pesos, a 2021 gramos de oro, para cada uno; por concepto de perjuicios materiales, en la modalidad de lucro cesante, los actores solicitaron las sumas que se lograsen establecer en el proceso, de conformidad con las pruebas obrantes en el plenario, los parámetros y las tablas utilizadas por el Consejo de Estado para tal efecto; en subsidio, los demandantes pidieron una suma equivalente, en pesos, a 4000 gramos de oro (fols. 30, 31, cdno. 1; fols. 29, 30, cdno. 2).

2. Por autos de 23 de junio de 1997 y 14 de julio de 1998, en su orden, el Tribunal Administrativo del Tolima admitió las demandas y notificó los autos admisorios a la entidad demandada, la cual se opuso a las pretensiones de los

actores, solicitó la práctica de pruebas y coadyuvó las pedidas por los demandantes (fols. 46, 55 a 57, cdno. 1, fols. 92 a 94, cdno. 7).

La Nación-Ministerio de Defensa-Policía Nacional sostuvo que la actividad peligrosa estaba a cargo de las víctimas, de tal suerte que en el evento de que llegare a acreditarse en el proceso que el accidente aéreo se debió a una falla humana, dicha situación la exoneraría de responsabilidad por los hechos que se le imputan.

3. Por auto de 9 de junio de 1998, el Tribunal Administrativo del Tolima acumuló los procesos, por encontrarse reunidos los requisitos de ley (folios 132 y 133, cuaderno 2)

4. Practicadas las pruebas decretadas y fracasada la audiencia de conciliación, mediante auto de 22 de junio de 1997, el Tribunal Administrativo del Tolima corrió traslado a las partes para alegar de conclusión y al Ministerio Público para que rindiera concepto (folios 113, 114, cuaderno 1).

La parte actora deprecó del juez que se declarara la responsabilidad de la entidad demandada, por encontrarse acreditado en el proceso que la muerte de los oficiales ocurrió durante el desarrollo de una actividad considerada peligrosa, lo cual hace presumir que hubo una falla en la prestación del servicio imputable a la Administración (folios 115 a 132, cuaderno 1).

A su turno, la entidad demandada solicitó que se negaran las pretensiones de la demanda en consideración a que se demostró en el plenario que para la época de los hechos las condiciones metereológicas imperantes en la zona eran óptimas para el desarrollo de la operación asignada a los oficiales fallecidos, el helicóptero estaba en condiciones de realizar dicha operación, contaba con suficiente combustible, no había sido sometido a una reparación mayor o servicio de fase, llevaba 64 días al servicio de la Policía Nacional y durante ese período voló 70,10 horas, además, ningún componente de la aeronave se encontraba dentro del límite operacional para cambio, y la compañía fabricante del motor aseguró que éste funcionaba normalmente cuando ocurrió el impacto. Adicionalmente, la operación de vuelo fue adecuada y debidamente planeada y el piloto estaba capacitado y entrenado para ello, sin perder de vista que la misión de



entrenamiento no representaba peligro alguno para la tripulación. Puede concluirse de todo lo anterior, que hubo diligencia de la entidad demandada, lo cual descarta la presencia de una eventual falla en la prestación del servicio como lo solicitan los demandantes. Finalmente, la entidad demandada señaló que la instrucción y práctica de entrenamiento en vuelo que se les imparte a los uniformados, no implica en manera alguna una carga excepcional para éstos, pues todos por igual están sometidos a ellas (folios 133 a 135, cuaderno 1).

El Ministerio Público guardó silencio.

## II. SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA

Mediante sentencia de 14 de febrero de 2000, el Tribunal Administrativo del Tolima declaró la responsabilidad de la entidad demandada y la condenó en los términos citados *ab initio*, por estimar que los oficiales perdieron la vida cuando desarrollaban una actividad riesgosa, como lo es la conducción de una aeronave, y no se evidencia la presencia de una causa extraña como la fuerza mayor, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho exclusivo de un tercero.

Sostuvo el *a quo* que no obstante que los oficiales fallecieron cumpliendo actos del servicio, pues el Capitán de la Policía Nacional Fray José Gamboa Taborda, piloto de la aeronave, se desempeñaba ese día como instructor de vuelo del helicóptero siniestrado, mientras que el Teniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez, copiloto, recibía instrucciones de vuelo, el accidente en el que perdieron la vida ocurrió cuando desarrollaban una actividad peligrosa.

Con fundamento en lo anterior, el Tribunal condenó a la entidad demandada al pago de los perjuicios morales reclamados por los actores, pero negó el pago de los perjuicios materiales, en la modalidad de lucro cesante, por ellos solicitados, pues, según dijo, se demostró en el proceso que los familiares del Capitán Gamboa Taborda recibieron una pensión por muerte en actos del servicio, mientras que los familiares del Teniente Riascos Bohórquez no demostraron en el plenario su dependencia económica con la víctima (folios 169 a 176, cuaderno 8).

El 13 de marzo de 2000, el Tribunal Administrativo del Tolima, a solicitud de la parte demandante, dictó sentencia complementaria en el sentido de incluir el nombre de Iván Alberto Riascos Bohórquez como beneficiario de la condena impuesta en primera instancia, toda vez que su nombre fue omitido involuntariamente. En tal sentido, a la citada persona se le reconoció una suma equivalente, en pesos, a 500 gramos de oro, por concepto de perjuicios morales (folios 200, 201, cuaderno 8).

### **Recurso de apelación**

Dentro del término legal, ambas partes formularon recurso de apelación contra la sentencia anterior.

a. Los actores solicitaron que se confirmara la decisión de primera instancia en cuanto declaró la responsabilidad de la entidad demandada, pero solicitaron el reconocimiento de los perjuicios materiales, en la modalidad de lucro cesante, en consideración a que éstos se encuentran debidamente acreditados en el proceso. Sostuvieron que el fundamento que esgrimió el Tribunal para negar el pago de tales perjuicios, respecto de la muerte del Capitán Fray José Gamboa, lo constituye el hecho de que la entidad enjuiciada le reconoció a la cónyuge superviviente y a sus dos hijos una pensión por muerte en actos del servicio, pero lo cierto es que dicho pago corresponde a emolumentos ocasionados por el trabajo desempeñado por el oficial durante el tiempo que permaneció en la Institución. Además, según el dictamen pericial practicado en el proceso, del cual se corrió traslado a las partes, quienes guardaron silencio frente al mismo, la muerte del Capitán Gamboa Taborda ocasionó perjuicios materiales, en la modalidad de lucro cesante, a la esposa y a los hijos del citado oficial, razón por la cual éstos deberán reconocérseles.

En relación con los perjuicios reclamados por la muerte del Teniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez, el recurrente sostuvo que se demostró en el proceso que la señora Ana Teresa Bohórquez Riascos, madre de la víctima, dependía económicamente del oficial fallecido, de tal suerte que ella tiene derecho a su pago (folios 211 a 219, cuaderno 8).

b. A su turno, la entidad demandada solicitó que se revocara la sentencia de 14 de febrero de 2000, proferida por el Tribunal Administrativo del Tolima, en consideración a que no se demostró falla alguna del servicio, pues la aeronave siniestrada se encontraba en buenas condiciones técnicas y mecánicas y era piloteada por una persona debidamente preparada y capacitada en dicha actividad, sin perder de vista que las condiciones metereológicas reinantes en la zona para el día de los hechos, permitían su operación sin ninguna dificultad.

Sostuvo la recurrente que una actividad de entrenamiento rutinario como la realizada por la tripulación que comandaba la aeronave accidentada, no implicaba un riesgo anormal para su seguridad. Manifestó que *“la instrucción y práctica de entrenamiento de vuelo que se les imparte a los uniformados no implica para los que la reciben una carga excepcional, pues todos están sometidos a la misma, pero dentro de esa generalidad deben correr los riesgos ordinarios del servicio aéreo, pero no aquellos que excedan lo corriente o normal y en el presente caso no existía exceso, pues se contaba con todo lo necesario y en óptimas condiciones para que se llevara a cabo una operación de esta clase, con todo éxito”* (folio 192, cuaderno 8).

En cuanto al reconocimiento de perjuicios morales, la recurrente manifestó que éstos se presumen respecto de los padres, de los hijos y de los hermanos menores de edad, pero no de los hermanos mayores, quienes tendrán que demostrar en el proceso la relación afectiva con la víctima directa del daño, pues de lo contrario no habría lugar a su pago (folios 191 a 195, cuaderno 8).

### **III. TRÁMITE DE SEGUNDA INSTANCIA**

Por auto de 5 de abril de 2000, el Tribunal Administrativo del Tolima concedió los recursos de apelación formulados contra la sentencia anterior y, mediante auto de 18 de agosto de 2000, los recursos fueron admitidos por el Consejo de Estado (folios 205, 221, cuaderno 8).

El 8 de septiembre de 2000 se corrió traslado a las partes para alegar de conclusión y al Ministerio Público para que rindiera concepto (folio 223, cuaderno 8).

Las partes reiteraron lo dicho a lo largo del proceso (folios 224 a 229, cuaderno 8). El Ministerio Público guardó silencio (folios 224 a 229, 231, cuaderno 8).

#### IV. CONSIDERACIONES

Corresponde a la Sala decidir los recursos de apelación interpuestos por las partes contra la sentencia de 14 de febrero de 2000, proferida por el Tribunal Administrativo del Tolima, mediante la cual se declaró la responsabilidad de la entidad demandada por la muerte del Capitán de la Policía Nacional Fray José Gamboa Taborda y del Teniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez, quienes perdieron la vida al precipitarse a tierra el helicóptero Bell UH-1H PNC 160 al servicio de la Policía Antinarcóticos, en el cual los citados oficiales cumplían una operación de entrenamiento.

Previo a decidir el asunto puesto a consideración de la Sala, es pertinente manifestar que ambas partes recurrieron la sentencia de 14 de febrero de 2000, proferida por el Tribunal Administrativo del Tolima, razón por la cual la Sala tendrá competencia para resolver sin limitaciones, en aplicación de lo dispuesto por el artículo 357 del C.P.C<sup>2</sup>.

#### El material probatorio

---

<sup>2</sup> "Artículo 357. Competencia del Superior. La apelación se entiende interpuesta en lo desfavorable al apelante, y por lo tanto el superior no podrá enmendar la providencia en la parte que no fue objeto del recurso, salvo que en razón de la reforma fuere indispensable hacer modificaciones sobre puntos íntimamente relacionados con aquella. Sin embargo, cuando ambas partes hayan apelado o la que no apeló hubiere adherido al recurso, el superior resolverá sin limitaciones (...) (se subraya).

Además de las pruebas aportadas y solicitadas por las partes, los actores pidieron el traslado del proceso penal seguido por la Fiscalía General de la Nación, y la investigación administrativa adelantada por la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional, con ocasión del accidente del helicóptero Bell UH-1H PNC 160, en el que perdieron la vida el Capitán de la Policía Gamboa Taborda y el Teniente del Ejército Riascos Bohórquez (folios 35, 36, cuaderno 1), solicitud que fue coadyuvada por la entidad demandada (fol. 56, cdno 1; fol. 93, cdno. 7), de forma tal que las pruebas que obran en los citados procesos también podrán valorarse en el *sub lite*, pues reúnen los requisitos previstos por la ley y se cumplen a cabalidad los supuestos contemplados por la jurisprudencia del Consejo de Estado para tal propósito.

Mediante oficio No. 4250 de 26 de noviembre de 1998, la Fiscalía General de la Nación remitió al Tribunal Administrativo del Tolima copia auténtica del proceso penal cursado en dicha dependencia por el accidente del helicóptero Bell UH-1H PNC 160, en el que perdieron la vida los citados oficiales. A su turno, la Dirección de la Policía Antinarcóticos, mediante oficio No. 007 de 23 de diciembre de 1998, remitió copia auténtica de las diligencias administrativas adelantadas por dicho organismo en relación con los mismos hechos (folios 31, 162, cuaderno 2).

En cuanto al traslado de pruebas esta Sección ha expresado que aquellas que no cumplan con los requisitos previstos en el artículo 185 del Código de Procedimiento Civil o que no hubieren sido solicitadas en el proceso contencioso administrativo por la parte contra la cual se aducen o no hubieren sido practicadas con audiencia de aquélla, no podrán ser valoradas en el primer proceso. También ha dicho la Sala que, en los eventos en los cuales el traslado de las pruebas recaudadas dentro de otro proceso es solicitado por ambas partes, dichas pruebas pueden ser tenidas en cuenta en el proceso contencioso administrativo, aun cuando hayan sido practicadas sin citación o intervención de alguna de ellas en el proceso original y no hayan sido ratificadas en el contencioso administrativo, considerando que en tales casos resulta contrario a la lealtad procesal que una de las partes solicite que la prueba haga parte del acervo probatorio pero que, en el

evento de resultar desfavorable a sus intereses, invoque las formalidades legales para su inadmisión<sup>3</sup>.

En este asunto, la entidad demandada coadyuvó el traslado del proceso penal y las diligencias administrativas, los cuales obran en copia auténtica, pues fueron remitidos por la Fiscalía General de la Nación y por la Policía Nacional, en su orden, pero además ésta última intervino en la práctica de las pruebas que obran en las diligencias administrativas, lo cual permite que el juez pueda valorar dicho material probatorio.

De las pruebas practicadas válidamente en el proceso, las siguientes resultan ser relevantes para decidir:

- El 26 de marzo de 1997 perdieron la vida el Capitán de la Policía Nacional Fray José Gamboa Taborda y el Teniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez. Así lo acreditan los registros civiles de defunción provenientes de la Notaría Única del Municipio de Mariquita, Departamento del Tolima (folios 40, 173, cuaderno 3), las actas de levantamiento (folios 98, 99, 193, 104, cuaderno 2), y las necropsias practicadas a los cadáveres de las víctimas por el Instituto Nacional de Medicina Legal, Seccional Tolima, según las cuales los oficiales fallecieron *“en accidente aéreo de helicóptero por anemia aguda severa producto de estallido pulmonar y hepático así como trauma craneoencefálico severo ocasionados por trauma con elemento contundente”* (folios 113 a 120, cuaderno 2).

De conformidad con lo anterior, se encuentra debidamente acreditado en el proceso el hecho dañoso del cual se derivan los perjuicios cuya indemnización se solicita.

Sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el accidente en el que perecieron los citados oficiales, se encuentra lo siguiente:

---

<sup>3</sup> Sentencia de 21 de febrero de 2002, expediente 12.789

- Según el informativo administrativo por muerte, suscrito por el Comandante de la Brigada de Aviación del Ejército Nacional:

“El día 26 de Marzo de 1997 en la Escuela de Aviación de la Policía Nacional en el Municipio de Mariquita (Tolima) con el helicóptero PNC-160 se encontraba en vuelo de entrenamiento el Señor Capitán FRAY JOSÉ GAMBOA TABORDA, instructor de vuelo y el Teniente WILLIAM ARIEL RIASCOS BOHÓRQUEZ (copiloto).

“La aeronave despegó a las 07:10 horas, se encontraba realizando un tráfico normal sobre el aeropuerto de Mariquita y aproximadamente a las 07:54 horas se precipitó a tierra originándose un incendio en la máquina y el fallecimiento de la tripulación.

“El occiso teniente WILLIAM ARIEL RIASCOS BOHÓRQUEZ falleció adelantando fase de instrucción y entrenamiento como copiloto de helicóptero BELL UH-1H en Misión del Servicio, de acuerdo al Decreto 1211 de 1990- Artículo 190” (folio 40, cuaderno 2).

- El Director de la Escuela de Aviación de la Policía Nacional, mediante escrito dirigido a la Fiscalía General de la Nación, manifestó:

“1. El helicóptero de la Policía Nacional PNC 160 tipo UH-1H para el día 970326, se encontraba asignado a la Escuela de Aviación Policial con sede en Mariquita, Tolima, para cumplir misiones de vuelo de entrenamiento; el itinerario que debía la aeronave PNC 160 el día en mención era el de realizar vuelo de instrucción sobre el área local del aeropuerto de Mariquita, la cual fue asignada al extinto CT. FRAY JOSÉ GAMBOA TABORDA y el Piloto alumno era el extinto TE. WILLIAM RIASCOS BOHÓRQUEZ; (...)

“2. En cuanto al estado de los tripulantes, el extinto CT. FRAY JOSÉ GAMBOA TABORDA y el TE. WILLIAM RIASCOS BOHÓRQUEZ, se procede a afirmar que era normal y dentro de las observaciones y parámetros requeridos para realizar actividades de vuelo (...)” (folio 152, cuaderno 2).

- El Cuerpo Técnico de Investigaciones, CTI, rindió el siguiente informe sobre los hechos relacionados con el accidente del helicóptero Bell UH-1H PNC 160:

“Siendo las 08:20 hrs de hoy 27 de marzo de 1997, se recibió aviso por parte de la Ponal de Honda de un siniestro aéreo ocurrido en la localidad de Mariquita, a lo cual acudimos de inmediato. Una vez en la localidad de Mariquita fuimos informados por oficiales de la Policía Antinarcóticos que las personas que fallecieron era un Capitán de la Policía y un Teniente efectivo del ejército, los cuales se encontraban a bordo de un helicóptero BELL UH-1H que se precipitara a tierra en un sector cercano al aeropuerto y base de antinarcóticos de la Policía Nacional conocido como vereda el Caucho, finca Amelagro.

“Siendo las 07:30 aproximadamente quien alcanzó a decir las señales internacionales de auxilio MEDAY MEDAY, las cuales fueron escuchadas por otro helicóptero que se encontraba en el aire el cual arribó al sitio del siniestro segundos después, rescatando de las llamas los cuerpos de quien en vida respondían al nombre de GAMBOA TABORDA FRAY JOSÉ, capitán de la Policía nacional (...) y el Teniente efectivo del Ejército RIASCOS BOHÓRQUEZ WILLIAM (...)

“Seguidamente en compañía del técnico de turno realizamos un desplazamiento al lugar de los hechos en donde efectivamente se hallaron los restos calcinados de un helicóptero BELL-UH-1H, observándose parte del rotor de cola, turbina y fuselaje calcinados, las palas destruidas, se observó además parte del tablero de mando calcinado y las sillas de la cabina, se encontraban en el lugar también técnicos y oficiales de la Fuerza Aérea analizando los restos para determinar las posibles causas de este siniestro aéreo” (folio 110, cuaderno 2).



Mediante informe suscrito por el Jefe de Seguridad Aérea de la Dirección de la Policía Antinarcoóticos, se pudo constatar que los oficiales fallecidos se encontraban realizando operaciones de entrenamiento a bordo del helicóptero Bell UH-1H, identificado con la matrícula PNC160, el cual se precipitó a tierra en el sitio denominado "La Granja", Vereda "El Caucho", jurisdicción del Municipio de Mariquita, Departamento del Tolima, por causas que son materia de investigación, quedando el aparato totalmente destruido (folios 138, 139, cuaderno 3).

En el curso de las diligencias administrativas iniciadas por la Policía Antinarcoóticos de Colombia, con ocasión del accidente del helicóptero Bell UH-1H PNC 160 en el que fallecieron dos oficiales de la Fuerza Pública, rindieron versión las siguientes personas:

El Mayor de la Policía Nacional Carlos Rodríguez González, quien el día de los hechos volaba un helicóptero de características similares al accidentado y realizaba operaciones de entrenamiento en el mismo lugar en que lo hacían los oficiales fallecidos, manifestó:

"(...) Yo me encontraba haciendo final al pináculo ubicado en el cerro LUMBI en vuelo de instrucción como piloto instructor con el señor TE. CARRERO LARA MAURICIO en el helicóptero UH-1H PNC 161 (...) escuché un grito angustiante y le pregunté al copiloto si él había escuchado algo y me respondió que le pareció escuchar la palabra "MAY DAY" (...) posteriormente le pregunté al señor controlador de la torre de Mariquita si había escuchado algo, a lo cual me respondió que no, yo le dije al controlador que llamara a la tripulación del helicóptero PNC 160 haber (sic) si había tenido algún reporte, pero el llamado fue infructuoso porque no respondió la tripulación del PNC 160, ante esto yo procedí inmediatamente a desplazarme al aeropuerto manteniendo una altura de 2500 pies, pensando en que el PNC 160 tuviese (sic) una falla de comunicaciones y estuviese (sic) realizando el tráfico normal a 2000 pies, cuando llegué a la pista y en el desplazamiento desde el cerro LUMBI llamé repetidamente a la tripulación del PNC 160, siendo negativo su llamado como lo dije anteriormente, una vez llegué al aeropuerto solicité permiso a la torre de control para que me autorizara

realizar el tráfico que estaba realizando el helicóptero PNC 160, ante lo cual la torre me autorizó y realicé el tráfico normal por la pista 3.6 sur derecha, y a un altura de 2500 pies, cuando estaba próximo a virar con el viento cruzado observé un humo muy pequeño, la torre también me había indicado que al ECO de la estación había un humo, cuando vi visualmente el humo procedí a bajar de inmediato y aproximadamente a 1800 pies en mi altímetro empesé (sic) a observar al helicóptero PNC 160 completamente destrosado (sic) continuando mi descenso y aterrizando a aproximadamente a 20 Mtrs del accidente, también observé a algunas personas que se estaban acercando al sitio del accidente (...) yo tomé el extintor y me dirigí al helicóptero accidentado y vi al señor CT. FRAY JOSÉ GAMBOA TABORDA a un metro del helicóptero boca abajo, inmediatamente lo cogí y lo alse (sic) pero observé que ya no tenía vida, le pedí la ayuda a unos muchachos que se acercaron y lo subí al helicóptero y me devolví nuevamente al helicóptero accidentado buscando al copiloto y lo observé sentado en la silla del copiloto y los pies incendiados, con el extintor se apagó el fuego y lo saqué y lo subimos al helicóptero e inmediatamente despegué al aeropuerto de Mariquita en donde había una camioneta la cual fue utilizada para llevar los cuerpos al hospital (...) (folios 30 a 33, cuaderno 2).

A su turno, el señor Edgar Moreno, residente en el Municipio de Mariquita, Departamento del Tolima, manifestó que escuchó el ruido del helicóptero y observó cuando éste hizo un movimiento extraño hacia arriba, luego hacia abajo, precipitándose posteriormente a tierra e incendiándose. Inmediatamente, según dijo, salió corriendo con otros compañeros de trabajo para auxiliar a los ocupantes de la aeronave siniestrada, al igual que lo hizo la tripulación de otro helicóptero que llegó al lugar de los hechos a los pocos minutos del accidente, procediendo entre todos a sacar a las víctimas de los escombros para trasladarlas al hospital (folio 35, cuaderno 2). En el mismo sentido se pronunciaron Héctor Fabio García Aguirre, Jesús Emilio Jaramillo y Juan de Jesús Flórez (folios 36 a 39, cuaderno 2).

Los Tenientes del Ejército Nacional Javier Ferrucho Rodríguez, Omar Velojin Guillot, León César Pérez Aristizábal, Leonardo Matamorros Duarte y Mauricio Enrique Carrero Lara, quienes fueron instruidos en vuelo de helicóptero por el Capitán Fray José Gamboa Taborda, aseguraron que la víctima era una

persona que se caracterizaba por su gran profesionalismo, muy exigente en el trabajo, que conocía muy bien su oficio y lo consideraban un buen instructor, pues tenía conocimiento de todas las situaciones en vuelo, les recalca constantemente sobre las maniobras que debían realizar y las que no, haciendo énfasis particularmente en las condiciones de seguridad que debían observar en todo momento durante el vuelo (folios 42 a 52, cuaderno 2).

Las pruebas hasta aquí reveladas indican que el Capitán de la Policía Nacional Fray José Gamboa Taborda y el Teniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez, quienes cumplían una misión de entrenamiento a bordo del helicóptero Bell UH-1H PNC 160, perdieron la vida al precipitarse a tierra la aeronave que minutos antes había despegado de la Base Aérea de Antinarcóticos del Municipio de Mariquita, Departamento del Tolima. Las personas que presenciaron los hechos sostuvieron que el helicóptero siniestrado realizó una maniobra extraña en forma ascendente seguida de un movimiento brusco hacia abajo, antes de precipitarse a tierra e incendiarse.

Según los actores, la entidad enjuiciada debe responder por la muerte de los citados oficiales, si se tiene en cuenta que éstos perdieron la vida cuando desarrollaban una actividad riesgosa, como lo es la conducción de aeronaves, pues dicha situación hace presumir la falla del servicio. Adicionalmente, manifestaron que el helicóptero era obsoleto y que el accidente se produjo por una falla hidráulica. A su turno, la entidad demandada manifestó que la aeronave siniestrada se encontraba en buen estado técnico y mecánico y que la operación de entrenamiento que realizaban los oficiales fue debidamente planeada y no representaba un riesgo anormal para ellos.

Si bien inicialmente los eventos caracterizados por el ejercicio de actividades peligrosas fueron manejados por la jurisprudencia del Consejo de Estado bajo el régimen de falla presunta, circunstancia ante la cual el actor se exoneraba de demostrar la falla del servicio, bastándole probar el hecho dañoso para que surgiera, en su favor y en contra del Estado, la presunción de falla y, por consiguiente, para que se invirtiera la carga de la prueba, lo cierto es que la jurisprudencia de esta Corporación adoptó un nuevo criterio en torno a dicho

régimen, para concluir que en estos eventos no es necesario que se pruebe la existencia de una falla del servicio y resulta irrelevante que se presuma la misma, puesto que opera un régimen de responsabilidad objetivo que implica, de un lado, que el demandante sólo tiene que probar la existencia del daño y el nexo de éste con el servicio, es decir, que el daño sufrido se originó en el ejercicio de la actividad peligrosa a cargo de la entidad demandada; en esa medida, no basta que ésta pruebe que obró con diligencia y cuidado, puesto que ello resulta insuficiente, y sólo se podrá exonerar de responsabilidad en tales casos probando la existencia de una causa extraña, como la fuerza mayor o el hecho exclusivo y determinante de la víctima o de un tercero.

La conducción de aeronaves, al igual que ocurre con otras actividades tales como la manipulación de armas de fuego, la conducción de energía eléctrica o la conducción de vehículos automotores, es considerada una actividad peligrosa, de manera que al demandante le basta acreditar que la actividad peligrosa fue la causa del daño cuya reparación solicita, al paso que la entidad demandada para exonerarse de responsabilidad deberá demostrar la existencia de una causal de exoneración, esto, siempre que las pruebas obrantes en el plenario no evidencien la presencia de una falla en la prestación del servicio, pues, si ello es así, el juez no tendrá otra alternativa que declararla, porque de esa manera la jurisdicción ejerce una función de control del ejercicio de la Administración<sup>4</sup>.

Ha sido reiterada la tesis de la Sala en el sentido de que en aquellos eventos en los que el daño es producido por el ejercicio de actividades peligrosas, el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación está derivado de la realización directa de una actividad que entraña peligro, de tal manera que en esos casos basta que el actor acredite, primero, la existencia del daño, y segundo, que el mismo se ha generado como consecuencia de dicha actividad. En relación con lo anterior, resulta necesario señalar que la responsabilidad se estructura bajo el hecho cierto de que la actividad peligrosa hubiere sido ejercida por cuenta de la entidad demandada<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Ver Sentencias de 3 de diciembre de 2007, expediente 20.008 y de 3 de mayo de 2007, expediente 16.180

<sup>5</sup> Sección Tercera, Sentencia de 15 de junio de 2000, expediente: 11.688

No obstante ello, cuando el daño sufrido deviene como consecuencia de una actividad peligrosa, la cual es ejercida directamente por la propia víctima, no resulta aplicable dicho régimen, sino el de falla probada del servicio. En efecto la Sala ha tenido la oportunidad de precisar que la calificación de una actividad como “peligrosa” tiene incidencia para establecer el criterio de imputación aplicable en relación con los daños que se deriven de la misma, distinguiendo entre quienes ejercen la actividad y los terceros ajenos a ésta. En el primer caso, cuando quien ejerce una actividad peligrosa sufre un daño, la decisión sobre el derecho a ser indemnizado debe gobernarse con fundamento en la tesis de la falla probada del servicio y no del régimen de responsabilidad objetiva por riesgo excepcional, pues éste último sería aplicable al segundo de los casos mencionados, como también le sería aplicable por supuesto el de falla del servicio<sup>6</sup>.

En el presente asunto, es claro que quien estaba al mando de la aeronave siniestrada era el Capitán de la Policía Nacional Fray José Gamboa Taborda y no el Teniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez, de tal suerte que la decisión sobre el derecho a ser indemnizado respecto del primero de ellos deberá gobernarse con fundamento en un régimen de falla probada del servicio, mientras que respecto del segundo deberá regirse con fundamento en un régimen objetivo por actividad peligrosa.

#### **Responsabilidad de la entidad demandada por la muerte del Capitán Fray José Gamboa Taborda**

Teniendo en cuenta que el régimen objetivo de actividad peligrosa invocado en la demanda por los actores, para juzgar la responsabilidad de la accionada, no resulta aplicable en relación con la muerte del Capitán Gamboa Taborda, por las razones anotadas anteriormente, la Sala, de conformidad con el principio *iura novit curia*, estudiará en este caso si los hechos en los que perdió la vida el citado oficial, obedecieron a una falla del servicio imputable a la Administración, o si por

---

<sup>6</sup> Sección Tercera, Sentencia de 29 de enero de 2009, expediente 16.689; Sentencia de 23 de junio de 2010, expediente 17.632.

el contrario éstos se debieron a la concreción de un riesgo anormal que el oficial no estaba en la obligación de soportar.

En virtud del principio *iura novit curia*, corresponde al juez definir la norma o el régimen jurídico aplicable al caso frente a los hechos alegados y probados por la parte demandante, potestad del juez que no debe confundirse con la modificación de la causa *petendi*, esto es, los hechos que se enuncian en la demanda como fundamento de la pretensión. Por ello, es posible que frente a unos mismos hechos, resulten aplicables distintos regímenes de responsabilidad, como ocurre en el *sub lite*, teniendo en cuenta por supuesto las circunstancias particulares de cada caso y el material probatorio obrante en el plenario.

Para que surja la responsabilidad del Estado es necesario que se acredite: *i*) la existencia de un daño antijurídico, entendido como aquel que el afectado no tiene el deber jurídico de soportar; *ii*) una falla del servicio propiamente dicha, que se traduce en un defectuoso, tardío o inexistente cumplimiento de las funciones o deberes a cargo de la Administración; y *iii*) la acreditación del nexo o relación de causalidad entre los dos anteriores, lo que implica necesariamente demostrar que fue esa falla en la prestación del servicio la que produjo el daño antijurídico. Entretanto, la Administración puede liberarse de responsabilidad demostrando que obró diligentemente, es decir, que su proceder fue correcto y adecuado y que no incurrió en falla alguna del servicio, o acreditando la presencia de una causa extraña como lo es la fuerza mayor, la culpa exclusiva de la víctima o la culpa también exclusiva de un tercero, circunstancias que enervan la responsabilidad de la demandada.

Se dijo en la demanda que el helicóptero Bell UH-1H PNC 160 fue donado por el gobierno de Estados Unidos a la Policía Nacional de Colombia para la lucha contra el narcotráfico, que se trataba de un equipo obsoleto y que la causa del accidente se debió a una falla en el sistema hidráulico. En esa medida, para que surja la responsabilidad de la entidad demandada, los actores tenían la obligación de demostrar que la falla mecánica del helicóptero se produjo por la falta de mantenimiento a cargo de la entidad demandada, o que el citado oficial fue

sometido a un riesgo superior al que normalmente deben soportar sus demás compañeros en el cumplimiento de la misión asignada.

Dentro del material probatorio se encuentra acreditado que, el 14 de enero de 1997, la Embajada de Estados Unidos en Colombia hizo entrega al país de varios helicópteros tipo Bell UH-1H, evento que quedó consignado en el siguiente documento:

“La Embajada de los Estados Unidos de América, representada por la Oficina de Programación NAS en Santafé de Bogotá, dona a la Dirección Nacional Antinarcóticos temporalmente el equipo detallado en los documentos adjuntos.

“HELICÓPTEROS UH-H1 SERIES NÚMEROS: 67-19522, 67-17424, 68-16281, 67-17833, 68-15276 y 67-17451.

“Solicitamos respetuosamente ante su despacho la entrega de este material. Este equipo será utilizado por la Dirección Nacional de Antinarcóticos en sus esfuerzos contra el narcotráfico.

“Esta donación se realiza bajo los términos del acuerdo bilateral No. 780194R36, según fue revisado con la Policía Nacional, Ministerio de Defensa, República de Colombia” (folio 130, cuaderno 3).

En cuanto a las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon los hechos relacionados con el accidente del helicóptero Bell UH-1H PNC 160, el informe final del accidente elaborado por la División del Servicio Aéreo de la Policía Antinarcóticos de Colombia, estableció:

“CONCLUSIONES:

“1. Se descartó la incapacidad súbita de la tripulación.

"2. Existió una falla en el proceso de incorporación, educación, entrenamiento y seguimiento que se le debió realizar al señor TE. RIASCOS, teniendo en cuenta que cada una de las organizaciones lo tomó sin recibir ni tener en cuenta los antecedentes que poseía cada cual.

"3. Se observó que existió una educación diversificada, con falta de continuidad, con diferentes parámetros de exigencia y todo esto acompañado de un bajo rendimiento del alumno.

"4. La relación de cabina se encontraba contaminada.

"5. La trayectoria profesional e incorporación al Servicio Aéreo del señor CT. GAMBOA, permite observar que el señor Capitán siempre sobresalió por su preocupación, por cumplir todas las misiones asignadas, consagración al trabajo y rendimiento académico.

"6. La trayectoria profesional e incorporación a la aviación del ejército del señor TE. RIASCOS permite observar que el señor Teniente siempre se mantuvo dentro del promedio del grupo. Dentro del proceso de incorporación a la aviación del ejército presentó un promedio bajo en inteligencia, mientras que los parámetros de personalidad se encontraban dentro de lo normal. Dentro de su carrera militar siempre se mantuvo dentro del promedio del grupo, en el momento que empezó a desempeñarse dentro del campo de aviación se quedó notoriamente del promedio.

"7. Licencias médicas y psicológicas vigentes.

"8. El piloto con los comandos en el momento del impacto era el señor CT. GAMBOA.

"9. Medicina Legal no reportó tóxicos en las autopsias.



“10. La investigación se efectuó a través de una junta investigadora con participación del EJC, FAC, FAA, NTSB y la compañía Bell.

“11. El PNC 160 había efectuado cinco (5) tráficos, en el último de los cuales utilizó la frase “meto motor” señalando así un sobrepaso.

“12. El accidente se sucede en la etapa del tráfico entre tramo con el viento cruzado y tramo con el viento.

“13. La junta decide enviar a los Estados Unidos la turbina y algunos accesorios, los servos hidráulicos y sus válvulas irreversibles, los dos bombillos de las luces de bajas RPM, los rieles de los asientos de los pilotos y el indicador de actitud del piloto.

“14. El helicóptero se encontraba con suficiente cantidad de combustible.

“15. El piloto alumno había volado 65 hrs en la FAC en el equipo Enstrom F-28 en doble comando.

“16. El piloto alumno se encontraba recibiendo una oportunidad adicional del instructor.

“17. Los records de entrenamiento del alumno se encontraban dentro del helicóptero y fueron destruidos por el fuego.

“18. El piloto alumno tenía dificultades para realizar tráficos normales.

“19. El helicóptero fue recibido por la Policía el día 130197, había volado pocas horas en la misma y no se le había realizado ninguna reparación mayor o servicio de fase.

“20. Las comunicaciones por radio con la torre fueron normales.

“21. Los restos se desplazaron aproximadamente 3.5 mts. del punto de impacto inicial.

“22. Hubo incendio post-accidente de grandes proporciones con daños a los restos.

“23. El sistema eléctrico del helicóptero estaba funcionando al momento del accidente y había continuidad en la parte primaria de los controles de vuelo.

“24. La palas del rotor principal dieron muestras de bajas RPM.

“25. No se encontraron evidencias de daños en el rotor antes del impacto.

“26. se observó continuidad mecánica entre los restos de la transmisión principal, la caja 90° y la caja de 42°.

“27. Los bomberos fueron incapaces de extinguir el fuego en su totalidad.

“28. Los testigos coincidieron en que se observó un descenso, una actitud anormal de nariz arriba, giros a la izquierda y la derecha y caída de nariz.

“29. El examen de los restos confirmó que la aeronave impactó en la posición de nariz baja izquierda.

“30. Se oyó un grito angustioso a través de los radios de comunicación de las aeronaves.

“31. En la fase de prevuelo durante el examen oral y práctico el alumno no respondió a la casi totalidad de las preguntas, lo cual produjo entre otras cosas un llamado de atención brusco (grito)

del instructor cuando iba a realizar una acción no conveniente, seguido de las disculpas del instructor.

“32. Ningún componente del helicóptero se encontraba dentro del límite operacional para cambio antes del próximo servicio.

“33. El señor CT. GAMBOA estuvo autorizado por una junta de Autonomías para desempeñarse como instructor, recibiendo el curso con resultados satisfactorios.

“34. El señor TE. RIASCOS había presentado problemas académicos en la FAC con pérdida de cuatro materias (emergencias, sistemas, aerodinámica y comunicaciones), ocupando el puesto 17 entre 18 y su rendimiento de vuelo no fue constante.

“35. El técnico de la aeronave estaba debidamente entrenado.

“36. Las condiciones meteorológicas no influyeron en el hecho.

“37. La primera revisión de la turbina en el campo permite observar que la palanca del acelerador se encontraba totalmente abierta, la cámara de combustión se encontró buena sin indicios de explosión.

“38. Se efectuó una prueba operacional en el área de accidente a la misma hora y en las mismas condiciones y sólo se llegaba al sitio del impacto mediante la combinación de maniobras irregulares.

“39. Es muy probable que la aeronave hubiera quedado en un momento dentro del área EVITAR, indicada en el diagrama figura 9-3 del manual TM 55-1520-210-10 donde no es posible controlar la aeronave.

“40. La compañía fabricante del motor, teniendo en cuenta diferentes aspectos dentro de los cuales resaltamos la presencia de FOD, manifiesta que se encontraba funcionando normalmente

en el momento del impacto sin poderse determinar a qué revoluciones.

“41. La compañía Bell fabricante del helicóptero realizó la inspección pertinente a los componentes que fueron enviados sin encontrarse nada significativo. Lo único relevante fue que los pines del asiento del piloto estaban fracturados hacia atrás y que las luces de bajas RPM se encontraban prendidas hacía algún tiempo.

“42. Se encontró corrosión en el helicóptero debajo de la pintura, lo cual indica que el servicio que se le efectuó antes de traerlo a Colombia tuvo sus carencias.

“POSIBLES CAUSAS.

“La causa probable del accidente fue la pérdida total de control del helicóptero durante un procedimiento de falla del sistema hidráulico por razones no determinadas en operación de entrenamiento (se subraya).

“Esta posible causa fue el resultado de:

“1. De acuerdo al tipo de entrenamiento, al período, a la maniobra de sobrepaso y a la pérdida de control total observada, se presume que haya estado efectuando un procedimiento de falla hidráulica (se subraya).

“2. Se descarta la falla real o simulada de la turbina por:

“a- El reporte técnico ALLIDE SIGNAL AEROSPACE RETARDADO PSY IOS 0129 101797 que manifiesta que la turbina estaba funcionando al momento del impacto.

“b- Teniendo en cuenta la pista en uso y el poco recorrido en vuelo del helicóptero hasta el lugar del impacto se puede establecer que la aeronave no estaba realizando ningún procedimiento de emergencia simulado por no tener las condiciones tales como altura, velocidad, áreas disponibles para aterrizaje y no haber comunicado a la torre de control, salvo la falla simulada del sistema hidráulico (se subraya).

“3. La ida al aire reportada a la torre de control antes del impacto de la aeronave contra el terreno es probable por una solicitud de la tripulación ante la imposibilidad de efectuar un aterrizaje seguro como consecuencia de la falla hidráulica que se estaba simulando (...)

“4. Fueron analizadas una por una todas las maniobras de instrucción, considerándose imposible la realización en esas condiciones de cualquier otra. Las pruebas operacionales también lo corroboraron.

“5. El no reporte de la situación anormal, permite deducir una difícil condición de control” (folios 213 a 225, cuaderno 3).

El informe citado permite evidenciar que el accidente del helicóptero Bell UH-1H PNC 160 obedeció a una falla del sistema hidráulico, circunstancia que produjo la pérdida total de control de la aeronave, ocasionando que ésta se precipitara a tierra e incinerara, muriendo sus dos ocupantes. No obstante ello, las pruebas obrantes en el plenario no permiten concluir que la falla hidráulica que presentó el helicóptero siniestrado obedeciera a la falta de mantenimiento a cargo de la entidad demandada.

En efecto, se destaca que la aeronave siniestrada llevaba en el país 64 días al servicio de la Policía Nacional, período durante el cual alcanzó a volar 70,10 horas y le faltaban 74,3 horas de vuelo para la primera fase o servicio de mantenimiento mayor, según se infiere del documento suscrito por la División de Servicio Aéreo de la Policía Antinarcóticos de Colombia, visible a folio 21 del cuaderno 6. Sin embargo, lo anterior no implica que a la aeronave siniestrada no se le hubiere realizado trabajo alguno desde su llegada al país, pues el historial de

mantenimiento del helicóptero Bell UH-1H PNC 160 presenta los siguientes registros:

En el mes de enero de 1997: El día 16 se le cambió a la aeronave la manguera de sangrado para el separador; el día 23 se efectuó inspección funcional de los equipos de comunicación y aeronavegación, encontrándose éstos en buen estado; el día 24 se cambiaron los altímetros y se le colocó una tarjeta de calibración; el día 25 se reemplazó el equipo VHF y se reguló el ajuste del acelerador (folios 34 a 36, cuaderno 6).

En el mes de febrero de 1997: El día 14 se removió y limpió el filtro del aceite y se le efectuó mantenimiento de conformidad con el "*manual de mantenimiento*", además se realizó inspección y lubricación por 25 horas de vuelo; el día 22 se aplicó sellante en las uniones del cross con los tubos longitudinales del tren de aterrizaje, también se aplicó sellante en los terminales de las varillas de los amortiguadores y de los "lines" de cambio de paso; el día 28 se inspeccionó "lift link" y puntos de montaje por seguridad, se limpiaron e inspeccionaron las palas del rotor principal y rotor de cola según el manual de mantenimiento, se efectuó engrase al núcleo del rotor principal, se removió el filtro, se chequeó chip detector por continuidad y se efectuó inspección y engrase por 25 horas de vuelo (folios 37 a 40, cuaderno 6).

En el mes de marzo: el día 2 se revisó el interruptor de audio, se desmontó S/N 0028744088 y se montó S/N 083194503, se desmontó Horizonte S/N 193 y se instaló Horizonte S/N 003161; el día 8 se inspeccionó el sistema del R/C y no presentó novedad alguna; el día 10 se chequeó voltaje de reguladores, se corrigió falla de horizonte y el funcionamiento fue óptimo, se probó en vuelo; el día 20 se removió y limpió el filtro de aceite, se realizó inspección y lubricación (folios 16, 17 y 18, cuaderno 6).

Lo anterior permite afirmar que desde el día siguiente de la entrega de la aeronave al Gobierno Colombiano por parte de la Embajada de Estados Unidos, ésta fue sometida a mantenimiento preventivo en distintas oportunidades,

inclusive hasta seis días antes del accidente. Y si bien no se le efectuó una inspección mayor, como lo aseguró la Dirección de la Policía Antinarcoóticos, ello se debió a que el helicóptero UH-1H PNC 160 contaba aún con “74.3 horas disponibles para la primera fase o servicio”, según los registros atrás anotados.

En ese orden de ideas, no es posible sostener, porque no obra prueba alguna en el plenario que así lo indique, que la falla mecánica que presentó el helicóptero al servicio de la Policía Antinarcoóticos, se hubiese debido a la falta de mantenimiento a cargo de la entidad demandada. Adicionalmente, resulta imperioso destacar que el informe final del accidente concluyó que ninguno de los componentes del helicóptero accidentado se encontraba dentro del límite operacional para cambio antes del próximo servicio, el cual, como se anotó, debía realizarse al cabo de las 74,3 horas de vuelo aún disponibles, aspecto éste de suma importancia que vale la pena resaltar, pues ello muestra que la aeronave no presentaba desperfecto mecánico alguno y que se encontraba en óptimas condiciones y habilitada para volar.

De otro lado, no existen razones válidas que permitan asegurar que el helicóptero accidentado era obsoleto y que no estaba en capacidad de ofrecer un vuelo seguro, como se dijo en la demanda, pues ninguno de los trabajos de mantenimiento preventivo que se le realizó indicó que la aeronave presentara desperfectos mecánicos serios o averías que le impidieran volar en condiciones mínimas de seguridad. Todo indicaba que la aeronave siniestrada, a pesar de contar con un gran número de horas de vuelo a su haber, estaba en óptimas condiciones y habilitada para volar.

No debe perderse de vista que el helicóptero Bell UH 1H PNC 160 estuvo al servicio de la Policía Antinarcoóticos de Colombia durante 64 días, período en el cual alcanzó a volar 70,10 horas, sin que evidenciara situaciones de riesgo o peligro para la seguridad en vuelo por desperfectos mecánicos. Debe tenerse en cuenta, además, que el Capitán Fray Jesús Gamboa Taborda, quien comandaba la aeronave y se desempeñaba satisfactoriamente como instructor, según lo indican los registros de la Escuela de Aviación de la División del Servicio Aéreo de la Policía Nacional (folio 2, cuaderno 6), nunca reportó desperfectos mecánicos o

fallas graves que pusieran en peligro la seguridad de la tripulación y del helicóptero.

Otro punto a resaltar lo constituye el hecho de que el Gobierno de Estados Unidos donó a Colombia seis helicópteros de las mismas especificaciones y características que el siniestrado, y sólo éste último fue el que presentó desperfectos mecánicos o averías en el sistema hidráulico, falla mecánica que provocó el accidente del helicóptero UH-1H PNC 160 en el que perecieron los dos oficiales de la Fuerza Pública que cumplían una operación de entrenamiento en la Base Aérea del Municipio de Mariquita, Departamento del Tolima, según lo concluyó el informe final del accidente.

Teniendo en cuenta que al helicóptero siniestrado se le realizó un mantenimiento preventivo mientras estuvo al servicio de la Policía Antinarcóticos de Colombia, esto es, durante los meses de enero, febrero y marzo de 1997, a pesar de que aún no había alcanzado el número de horas de vuelo necesarias para el sometimiento de la aeronave a un mantenimiento mayor o fase, se descarta que la falla mecánica que presentó el helicóptero Bell UH-1H PNC 160 hubiese obedecido a la falta de mantenimiento a cargo de la entidad demandada, de tal suerte que no es dable atribuirle negligencia u omisión alguna en el cumplimiento de sus obligaciones o deberes.

Es preciso señalar que frente a supuestos en los cuales se analiza si procede declarar la responsabilidad del Estado como consecuencia de la producción de daños en cuya ocurrencia ha sido determinante la omisión, por parte de una autoridad pública, en el cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha atribuido, la Sala ha señalado que es necesario efectuar el contraste entre el contenido obligacional a cargo del órgano administrativo implicado, de un lado, y el grado de cumplimiento u observancia del mismo por parte de la autoridad demandada en el caso concreto, de otro, pues una vez se haya establecido que la entidad responsable no ha atendido al contenido obligacional o lo ha hecho de forma deficiente o defectuosa, porque ha omitido el cabal cumplimiento de las funciones y obligaciones que el ordenamiento jurídico le ha asignado, habría que precisar si dicha ausencia o falencia en su



proceder tiene relevancia jurídica dentro del proceso causal de producción del daño atendiendo, de acuerdo con la postura que reiteradamente ha sostenido la Sala, a las exigencias derivadas de la aplicación de la teoría de la causalidad adecuada.

En consecuencia, para que surja la responsabilidad del Estado en estos casos, es necesario verificar la constatación de la ocurrencia de un incumplimiento omisivo al contenido obligacional impuesto a la Administración, de un lado, y la relación causal adecuada entre dicha omisión y la producción del daño, de otro. En suma, son dos los elementos cuya concurrencia se precisa para que proceda la declaratoria de responsabilidad administrativa por omisión: en primer lugar, la existencia de una obligación atribuida a una entidad pública y a la cual ésta no haya atendido o no haya cumplido oportuna o satisfactoriamente; y, en segundo lugar, la virtualidad jurídica del eventual cumplimiento de dicha obligación, que habría interrumpido el proceso causal de producción del daño; daño que, no obstante no derivarse, temporalmente hablando, de manera inmediata de la omisión administrativa, regularmente no habría tenido lugar de no haberse evidenciado ésta<sup>7</sup>.

En el presente asunto, como se dejó anotado, no obra prueba alguna en el plenario que permita atribuir omisión en el cumplimiento de sus obligaciones a cargo de la entidad enjuiciada por los hechos que se le imputan, pues, a pesar de que a la aeronave siniestrada se le practicó mantenimiento preventivo cuando ni siquiera se habían cumplido el número de horas de vuelo requeridas, lo cierto es que ésta presentó una falla en el sistema hidráulico que provocó el accidente. Sin embargo, lejos de advertir una omisión o negligencia de la demandada en el cumplimiento de sus cometidos, las pruebas evidencian que ésta adoptó un comportamiento diligente y adecuado, de conformidad con las circunstancias particulares del caso.

De igual manera, es preciso anotar que el informe final del accidente descartó fallas en la cola del helicóptero, en el sistema de rotor de la aeronave, en el motor, en el sistema eléctrico y en los demás componentes. Asimismo, se estableció que el día de los hechos la aeronave volaba con suficiente combustible

---

<sup>7</sup> Sección Tercera, Sentencia de 8 de marzo de 2007, expediente 27.434

y que las condiciones atmosféricas imperantes en la zona eran óptimas, al igual que lo eran los sistemas de comunicación entre la torre de control y la tripulación del helicóptero Bell UH-1H PNC 160.

No obstante que el citado informe hubiese establecido que se encontró corrosión en algunas partes del helicóptero, dicha situación no tuvo incidencia alguna en el accidente. Y si bien el informe también concluyó que hubo una falla en el proceso de incorporación, educación, entrenamiento y seguimiento que se le debió realizar al Teniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez, copiloto del helicóptero siniestrado, lo cierto es que esa circunstancia no fue la causa eficiente que produjo el accidente, pues, como quedó demostrado, éste se debió a una falla mecánica en el sistema hidráulico y no a una falla humana. Sin embargo, es preciso recalcar ante la situación anotada, que el informe final del accidente también estableció que la persona que tenía el comando de la aeronave al momento del impacto, era el Capitán de la Policía Nacional Fray José Gamboa Taborda, circunstancia que pone en evidencia que el helicóptero accidentado no estaba a cargo del Subteniente Riascos Bohórquez, sino de su piloto, el Capitán Gamboa Taborda.

A propósito, la hoja de vida del Capitán Gamboa Taborda muestra que el citado oficial llevaba 12 años al servicio de la Policía Nacional y cuando murió se desempeñaba como piloto instructor de helicópteros en la Dirección de Antinarcóticos, con un total de 2054 horas de vuelo y una vasta experiencia en la conducción de aeronaves tipo Bell 212, UH-1H, Ranger L, 206L3, actividad en la cual siempre se destacó con excelentes resultados como lo muestran sus registros (fol. 2, cdno. 6., fol. 138, cdno. 1).

De igual forma, cabe señalar que el Capitán Gamboa Taborda, quien se encontraba al mando de la aeronave siniestrada, gozaba de buenas condiciones de salud física y emocional, según se desprende del documento suscrito por el Jefe de Medicina de Aviación del Servicio Aéreo de la Policía Antinarcóticos que a la letra dice:

“1. El Servicio Aéreo de Policía, por intermedio de Medicina de Aviación practica exámenes Médicos y Psicológicos, para certificar el estado Psico-físico del personal Técnico Aeronáutico.

“2. Dichos exámenes se efectúan cada seis (6) meses, alternando exámenes tipo anual y tipo semestral; los primeros incluyen: examen médico general, examen Psicológico, odontología, Espirometría, Electrocardiograma, Audiometría, Test de Agudeza Visual, colores y laboratorios clínicos; el segundo, examen médico y examen odontológico.

“3. En el caso del señor Capitán FRAY JOSÉ GAMBOA TABORDA, el examen tipo anual fue practicado el 21 de Abril de 1.996, encontrándolo apto para continuar con sus actividades Aeronáuticas.

“4. El examen tipo semestral fue practicado el día 18 de Octubre de 1.996 con cobertura hasta el día 21 de Abril de 1.997, fecha en la cual debería presentar nuevamente su examen anual” (folio 228, cuaderno 3).

En todo caso, debe quedar claro que el informe final del accidente descartó la posibilidad de una falla humana en el siniestro de la aeronave, de tal suerte que resulta irrelevante el hecho según el cual el Teniente Riascos Bohórquez, copiloto del helicóptero Bell PNC 160, no era una persona altamente calificada para la conducción de aeronaves, por no tener un rendimiento satisfactorio en su aprendizaje y desempeño, pues dicha situación no tuvo incidencia alguna en el accidente fatal.

Por otro lado, es de anotar que la Policía Nacional, mediante providencia de 11 de mayo de 1999, ordenó el cese del procedimiento administrativo iniciado contra el Capitán Fray José Gamboa Taborda, quien comandaba la aeronave que se accidentó en cercanías de la Base Antinarcóticos del Municipio de Mariquita, Departamento del Tolima (folios 106 a 111, cuaderno 3). A su turno, la Fiscalía General de la Nación, mediante Resolución de 28 de julio de 1998, ordenó la suspensión de la investigación preliminar iniciada por los mismos hechos (folio 156, cuaderno 2).

Por último, habría que manifestar que la misión que cumplía el Capitán Fray José Gamboa Taborda, el día de los hechos, al mando del helicóptero Bell UH-1H PNC 160, era rutinaria, pues se trataba de una operación de entrenamiento con los riesgos normales que entraña una actividad de esa naturaleza, sin que ello implicara el sometimiento a un riesgo anormal o de mayor entidad que aquel al cual hubiesen sido expuestos sus demás compañeros que se encontraban en las mismas condiciones del oficial fallecido.

Todo lo dicho apunta a que la muerte del citado Capitán no devino por una falla en la prestación del servicio imputable a la demandada; tampoco se evidenció que el oficial fallecido hubiese sido sometido a un riesgo anormal, pues su muerte se concretó cuando cumplía funciones propias, normales e inherentes relacionadas con su profesión, de tal suerte que la Sala negará las pretensiones de la demanda en relación con la muerte del oficial aludido.

#### **Responsabilidad de la demandada por la muerte del Teniente William Ariel Riascos Bohórquez**

Como se dijo *ab initio*, en relación con los hechos en los cuales perdió la vida el Teniente Riascos Bohórquez, resulta aplicable un régimen de responsabilidad objetiva por actividad peligrosa, toda vez que él no se encontraba al mando de la aeronave siniestrada, de tal suerte que para que surja la responsabilidad de la entidad demandada, en este caso, los actores tenían la obligación de demostrar que la actividad peligrosa desarrollada por la Administración fue la causa del daño cuya reparación se solicita, mientras que la entidad enjuiciada, para exonerarse de responsabilidad, tenía el deber de acreditar que el hecho dañoso obedeció a la presencia de una causa extraña, como lo es la fuerza mayor, el hecho exclusivo de la víctima o el hecho también exclusivo de un tercero, esto, siempre que las pruebas obrantes en el plenario no evidenciaran la presencia de una falla en la prestación del servicio, pues, si ello fuera así, el juez no tendría alternativa distinta que declararla, porque de esa

manera la jurisdicción ejerce una función de control del ejercicio de la Administración.

Se encuentra acreditado en el plenario que la muerte del Teniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez, ocurrió al precipitarse a tierra el helicóptero Bell UH-1H PNC 160 de propiedad de la Policía Antinarcóticos, el cual cumplía una operación rutinaria de entrenamiento y era piloteado por el Capitán Fray José Gamboa Taborda. Puesto que en este asunto la demandada no acreditó la presencia de causa extraña alguna que la exonerara de responsabilidad, resulta evidente que dicha entidad deberá responder por los perjuicios causados a los actores con ocasión de la muerte del citado Teniente.

## **V. INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS**

### **Perjuicios morales**

Por la muerte del Teniente William Ariel Riascos Bohórquez concurrieron al proceso: Ana Teresa Bohórquez de Riascos, madre de la víctima, Luz Adiel, Clarena, Saúl, Alfonso, Orlando, John Jairo e Iván Alberto Riascos Bohórquez, hermanos, según se desprende de la demanda y de los poderes debidamente conferidos a su apoderado (folios 28 a 61, cuaderno 7).

Se encuentra acreditado que del matrimonio de Alfonso Riascos y Teresa Bohórquez son hijos: William Ariel (occiso), Luz Adiel, Clarena, Saúl, Alfonso, Orlando, John Jairo e Iván Alberto Riascos Bohórquez, según los registros civiles de matrimonio y de nacimiento provenientes de las Notarías Segunda de Calarcá y Primera, Segunda y Tercera del Círculo de Armenia, Departamento del Quindío, en su orden (folios 3 a 10, 68, cuaderno 7).

Acreditado el parentesco de los demandantes con el occiso, se infiere, aplicando las reglas de la experiencia, que los actores tenían un nexo afectivo importante con la víctima, que determinó la existencia de lazos de alianza y solidaridad entre ellos, y que por lo tanto éstos sufrieron un profundo dolor y pesar

con la muerte trágica del Teniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez. Pueden considerarse suficientes, entonces, las pruebas del parentesco aportadas al proceso para tener demostrado el daño moral reclamado por los demandantes.

Los actores solicitaron, por concepto de perjuicios morales, una suma equivalente, en pesos, a 2021 gramos de oro para cada uno de ellos (folio 29, cuaderno 7). A su turno, el Tribunal Administrativo del Tolima condenó a la entidad demandada a pagar a la señora Ana Teresa Bohórquez de Riascos, madre de la víctima, una suma equivalente, en pesos, a 1000 gramos de oro, así como una suma equivalente, en pesos, a 500 gramos de oro para cada uno de los hermanos de la víctima (folios 169 a 176, cuaderno 8).

La Sala confirmará la condena impuesta por el Tribunal a la entidad demandada, pero dicha condena se tasarán en salarios mínimos legales mensuales vigentes. En efecto, respecto de la cuantía de la indemnización de este perjuicio inmaterial, debe recordarse que, de conformidad con lo expresado en sentencia del seis de septiembre de 2001, esta Sala ha abandonado el criterio según el cual se estimaba procedente la aplicación analógica del artículo 106 del Código Penal de 1980, para establecer el valor de la condena por concepto de perjuicios morales; se ha considerado, en efecto, que la valoración de dicho perjuicio debe ser hecha por el juzgador, en cada caso, según su prudente juicio y se 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>8</sup>.

De conformidad con lo antes expuesto y teniendo en cuenta la magnitud e intensidad del daño sufrido por los actores con ocasión de la muerte violenta del Teniente William Ariel Riascos Bohórquez, el cual se encuentra plenamente acreditado en el proceso, la Sala condenará a la demandada a pagar la suma de 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes para Ana Teresa Bohórquez de Riascos, madre de la víctima, así como la suma de cincuenta (50) salarios mínimos

---

<sup>8</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 6 de septiembre de 2001, expediente 13.232-15.646, actor: Belén González y otros – William Alberto González y otra.

legales mensuales vigentes para Luz Adielia Riascos Bohórquez, Clarena Riascos Bohórquez, Saúl Riascos Bohórquez, Alfonso Riascos Bohórquez, Orlando Riascos Bohórquez, John Jairo Riascos Bohórquez e Iván Alberto Riascos Bohórquez, a cada uno de ellos.

### **Perjuicios materiales**

Por concepto de perjuicios materiales, en la modalidad de lucro cesante, los actores solicitaron que se condenara a la entidad demandada a pagar a la madre de la víctima, la suma que resultare acreditada en el proceso, teniendo en cuenta el salario que devengaba la víctima al momento de su muerte, más un 25% por concepto de prestaciones sociales (folio 30, cuaderno 1).

A su turno, el Tribunal Administrativo del Tolima negó el pago de perjuicios materiales, en la modalidad de lucro cesante, solicitados por los actores, por cuanto no se demostró en el plenario la dependencia económica de la citada señora respecto de la víctima (folio 174, cuaderno 8).

En cuanto al reconocimiento de lucro cesante a favor de los padres, la jurisprudencia ha sostenido reiteradamente que se presume que los hijos socorren económicamente a sus padres hasta la edad de 25 años, en consideración al hecho social de que a esa edad es normal que las personas formen su propio hogar, realidad que normalmente impide atender las necesidades económicas en otros frentes familiares<sup>9</sup>. Además, se ha considerado que cuando los padres recibían ayuda económica de sus hijos antes del fallecimiento de éstos, la privación de dicha ayuda tendría un carácter cierto y se ha presumido que la misma habría de prolongarse en el tiempo, más allá de la edad referida de los hijos, a condición de que reúnan algunas circunstancias que permitieran afirmar tal presunción como la necesidad de los padres, su situación de invalidez, su condición de hijo único, etc<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Sentencia de 12 de julio de 1990, expediente 5666.

<sup>10</sup> Ver Sentencia de 11 de agosto de 1994, expediente 9546; Sentencia de 8 de septiembre de 1994, expediente 9407; Sentencia de 16 de junio de 1995, expediente 9166; Sentencia de 8 de agosto de 2002, expediente 10.952, Sentencia de 20 de febrero de 2003, expediente 14.515.

Según las declaraciones de Jorge Humberto Ordoñez Gallego, Ramón Evelio Villa Garzón y María Beatriz Torres Echeverry (folios 172 a 177, cuaderno 2), el oficial fallecido colaboraba económicamente con su madre, aunque no es posible sostener que ella dependiera exclusivamente de la víctima, pues ninguna de las citadas declaraciones hace alusión a dicha circunstancia. Además, no debe perderse de vista que los hermanos del occiso desarrollaban actividades lucrativas, lo cual hace presumir que ellos también ayudaban económicamente al sostenimiento de su madre.

Adicionalmente, cabe resaltar que William Ariel tenía la edad de 27 años cuando murió, según el registro civil de nacimiento visible a folio 3 del cuaderno 7, de tal suerte que dicha circunstancia, aunada a las razones expuestas anteriormente, impiden que se haga reconocimiento alguno de perjuicios materiales, en la modalidad de lucro cesante, a favor de la señora Ana Teresa Bohórquez de Riascos, madre de la víctima.

Finalmente, toda vez que para el momento en que se profiere este fallo, el artículo 55 de la ley 446 de 1998 indica que sólo hay lugar a la imposición de costas cuando alguna de las partes haya actuado temerariamente y, en el *sub lite*, ninguna procedió de esa forma, no habrá lugar a imponerlas.

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

**FALLA:**

**1. MODIFÍCASE** la sentencia de 14 de febrero de 2000, proferida por el Tribunal Administrativo del Tolima; en su lugar, se dispone:



**2. DECLÁRASE** la responsabilidad de la Nación-Ministerio de Defensa-Policía Nacional, por la muerte trágica del Subteniente del Ejército Nacional William Ariel Riascos Bohórquez, en hechos ocurridos el 26 de marzo de 1997, en la Granja Amelagro, Vereda El Caucho, jurisdicción del Municipio de Mariquita, Departamento del Tolima.

**3. CONDÉNASE** a la Nación-Ministerio de Defensa-Policía Nacional a pagar, por concepto de perjuicios morales, la suma de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes para Ana Teresa Bohórquez de Riascos, madre de la víctima, así como la suma de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes para Luz Adiela Riascos Bohórquez, Clarena Riascos Bohórquez, Saúl Riascos Bohórquez, Alfonso Riascos Bohórquez, Orlando Riascos Bohórquez, John Jairo Riascos Bohórquez e Iván Alberto Riascos Bohórquez, a cada uno de ellos.

**4. ABSUÉLVESE** de responsabilidad a la Nación-Ministerio de Defensa-Policía Nacional, por la muerte trágica del Capitán de la Policía Nacional Fray José Gamboa Taborda.

**5. NIÉGANSE** las demás pretensiones de la demanda.

**6. ABSTIÉNESE** de condenar en costas

**7.** Dése cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo, para lo cual se expedirá copia de la sentencia de segunda instancia, conforme con lo dispuesto en el artículo 115 del Código de Procedimiento Civil. Para tal efecto, el Tribunal Administrativo del Tolima cumplirá los dictados del artículo 362 del C.P.C.

**8.** Una vez en firme esta providencia, devuélvase el expediente al Tribunal de origen.

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE, CÚMPLASE Y PUBLÍQUESE**

**GLADYS AGUDELO ORDOÑEZ (E )**

**MAURICIO FAJARDO GÓMEZ**

**HERNAN ANDRADE RINCON**