

ESTUDIO DE LLAMAMIENTO EN GARANTIA - Omisión del tribunal de origen de pronunciarse sobre la solicitud. Obligación del a quo de pronunciarse sobre todos los extremos de la litis / ESTUDIO DE LLAMAMIENTO EN GARANTIA EN SEGUNDA INSTANCIA - Omisión del a quo de pronunciarse sobre la solicitud / PRINCIPIO DE LA DOBLE INSTANCIA - No es absoluto. Prevalencia del derecho sustancial sobre el formal

En el presente caso es procedente que la Sala resuelva el tema del llamamiento en garantía en la medida en que, por un lado, la omisión en la solución de dicho punto resultó desfavorable a la parte ahora apelante, quien vio truncada la posibilidad de perseguir el patrimonio de otra persona sobre la que se afirma que fue responsable en la causación de los daños que se le imputan a la U. A. E. de Aeronáutica Civil. Por otra parte, el estudio del llamamiento en garantía debe hacerse teniendo en cuenta la obligación que tiene el juez de pronunciarse sobre todos los extremos de la litis, en concordancia con la normatividad procesal invocada más arriba. Del mismo modo, debe precisarse que el pronunciamiento en segunda instancia del Consejo de Estado sobre la procedibilidad del llamamiento en garantía frente al sub lite, está permitido a pesar de que dicho tema no haya sido despachado por el a quo, toda vez que ese proceder sólo está prohibido en los casos de demanda de reconvención o de un proceso acumulado no resuelto, conforme al artículo 311 citado. Al respecto, la Corte Constitucional ya tuvo la oportunidad de pronunciarse sobre la exequibilidad del artículo 311 –y también del artículo 306– del Código de Procedimiento Civil, el cual fue demandado con el argumento de que el mismo violaba el principio de doble instancia, al permitir que el juez superior complementara la sentencia del a quo en aspectos que no fueron materia de pronunciamiento en la sentencia impugnada. En dicha oportunidad la Corte consideró, por un lado, que el principio de doble instancia no es absoluto y, de otra parte, que existen situaciones en las que es plausible dar eficacia a otros principios de rango constitucional, tales como son la celeridad y razonabilidad del proceso, así como también la prevalencia del derecho sustancial sobre el formal.(...) salvo que se trate de una omisión en la decisión de un proceso acumulado o de una demanda de reconvención, la normatividad procesal obliga al juez de segunda instancia a pronunciarse sobre aquellos puntos del litigio no resueltos por el de primera, siempre que los mismos versen sobre aspectos que hayan perjudicado a la parte que haya recurrido la sentencia, previsión esta que, en principio, no se considera violatoria del derecho ius fundamental al juzgamiento en dos instancias y que, antes bien, maximiza otras previsiones de rango constitucional, como lo son la economía procesal y la prevalencia del derecho sustancial. **NOTA DE RELATORIA:** Sobre el tema consultar Corte Constitucional, sentencia C-404 de 1997

FUENTE FORMAL: CODIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL – ARTICULO 306 / CODIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL – ARTICULO 311

LLAMAMIENTO EN GARANTIA - Derecho al juzgamiento en dos instancias / LLAMAMIENTO EN GARANTIA - No opera la pretermisión de la instancia

[F]rente al tema específico del llamamiento en garantía pueden existir, en efecto, situaciones concretas en las que resultaría involucrado el principio de juzgamiento en dos instancias, como por ejemplo cuando el a quo omitió el pronunciamiento sobre el llamado en garantía a pesar de que condenó al llamante y, estudiado el caso en el transcurso de la apelación, se aprecian circunstancias que podrían conducir a decisiones perjudiciales a la situación del tercero interviniente. (...) En tales casos podría ser plausible (...) proferir el fallo de segundo grado sin resolver lo pertinente al llamamiento en garantía para que, una vez devuelto el expediente

al a quo, resuelva éste sobre ese aspecto para, de ese modo, garantizar que la decisión pueda ser apelada por quien se considere perjudicado con ella. Dichas circunstancias justificarían, por un lado, el desgaste del aparato judicial y, de otra parte, la erogación de los grandes costos que todo ese trámite implica para la celeridad y economía de la actuación procesal correspondiente, incluidas las adversas consecuencias que ello trae también para el derecho de acceso a la administración de justicia de quienes esperan una pronta solución de sus asuntos. (...) también existen otras situaciones en las que resultaría absurdo, irrazonable, antieconómico e innecesario dejar pendiente la solución del llamamiento en garantía o, lo que es peor, retrotraer el proceso hasta la primera instancia, por cuanto no siempre están en riesgo los derechos que, con esas drásticas medidas, pretenden garantizarse a los participantes del proceso. Si en tales circunstancias se asumieran determinaciones tan radicales como las aludidas, entonces se dejaría de lado uno de los principios medulares del derecho adjetivo, que lo es la instrumentación de las normas procesales para la eficacia de las garantías de corte sustancial. (...) Esto último es lo que ocurre en el caso concreto, en el que la parte perjudicada con la omisión del a quo –entidad demandada– se abstuvo de solicitar la complementación de la sentencia durante el trámite de la primera instancia, y en el que, según se verá más adelante, la figura del llamamiento en garantía terminará siendo denegada por virtud de aspectos relacionados con la procedibilidad de la misma, a tal punto que la intervención del tercero nunca debería haber sido admitida en el sub examine. (...) en la medida en que la entidad llamante en garantía tuvo la oportunidad de solicitar en la primera instancia la complementación del fallo frente al aspecto dejado de resolver por el a quo, entonces no podría alegar una pretermisión de la instancia al resolver el llamamiento en garantía en el trámite de la apelación. Frente al llamado en garantía, por su parte, también carece de efectos la supuesta pretermisión de la instancia, toda vez que le será favorable la decisión que en el sub lite se asumirá, según será explicado en los apartes finales de la presente sentencia. (...) en el presente caso deben prevalecer los principios de celeridad y economía procesal, además del derecho de las partes a acceder a la administración de justicia, en la medida en que, al resolver en segunda instancia el aspecto omitido en la sentencia apelada –el llamamiento en garantía–, no se está causando una sustancial afectación al derecho a la doble instancia de los intervinientes procesales. **NOTA DE RELATORIA:** Consultar sentencia de 9 de abril de 2012, ep. 23271

VALIDEZ DE LOS MEDIOS DE PRUEBA - Valoración de las copias simples / VALIDEZ DE LOS MEDIOS DE PRUEBA - Valoración de las declaraciones juramentadas / VALIDEZ DE LOS MEDIOS DE PRUEBA - Valoración de las indagatorias. Deben ser vertidas con el apremio del juramento

Las copias simples podrán ser apreciadas de acuerdo con el criterio recientemente establecido por la Sala Plena de Sección Tercera según el cual, cuando las reproducciones informales de documentos han obrado en el plenario a lo largo del proceso y han sido susceptibles de contradicción por las partes sin que estas las tacharan de falsas, dichos documentos pueden ser valorados y son idóneos para determinar la convicción del juez frente a los hechos materia de litigio, pues de lo contrario se desconocerían el principio constitucional de prevalencia de lo sustancial sobre lo formal y el derecho fundamental de acceso a la administración de justicia, lo que a su vez iría en contra de las nuevas tendencias del derecho procesal. También serán apreciables las declaraciones juramentadas recogidas dentro de las mencionadas averiguaciones, sin que sea necesaria su ratificación, en la medida en que su traslado fue solicitado por ambas partes, en aplicación de la regla jurisprudencial formulada de vieja data por la Sección Tercera del Consejo

de Estado, reiterada recientemente por la Sala Plena de dicha Sección. No ocurre lo mismo con las indagatorias visibles en el plenario las cuales, de conformidad con el mismo pronunciamiento de la Sección Tercera, no pueden ser objeto de valoración por el hecho de que fueron vertidas sin el apremio del juramento. **NOTA DE RELATORIA:** Sobre el tema, consultar sentencias de: 28 de agosto de 2013, exp. 25022 y de 11 de septiembre de 2013, exp. 20601

VALIDEZ DE LOS MEDIOS DE PRUEBA - Valoración de los recortes de prensa o artículos periodísticos

Frente al mérito probatorio de los artículos de prensa, la jurisprudencia de la Sección Tercera ha señalado, de vieja data, que la información que allí aparece consignada no puede ser admitida dentro del proceso como si se tratara de una prueba testimonial, dado que aquélla carece de los requisitos esenciales que identifican este tipo de medio probatorio, en particular porque se trata de una información que no fue suministrada ante un funcionario judicial, no fue rendida bajo la solemnidad del juramento, ni el autor del reporte periodístico dio cuenta de lo que en el mismo se consigna (art. 227 C.P.C.). A lo sumo, los recortes de prensa podrán ser apreciados como una prueba documental de la existencia de la información y de la forma como fue publicada la noticia, pero –se insiste– no como una demostración de la veracidad de su contenido. Recientemente, la Subsección “C” de la Sección Tercera del Consejo de Estado admitió que estos documentos podían tenerse como un indicio contingente si, valorados racional, ponderada y conjuntamente con la totalidad del acervo probatorio, resultaban indicativos de la veracidad de la ocurrencia de los hechos. Y en una oportunidad ulterior, en la sentencia del 29 de mayo de 2012, la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo señaló que los informes de prensa no tienen, por sí solos, la entidad suficiente para probar la existencia y veracidad de la situación que narran y/o describen, por lo que su eficacia probatoria depende de su conexidad y su coincidencia con otros elementos probatorios que obren en el expediente. (...) Previamente, la misma Sala Plena había señalado que los recortes de prensa constituyen documentos en los términos del artículo 251 del C.P.C., por lo que no es razonable excluirlos prima facie del debate probatorio, aunque reconoció que corresponde al juez determinar si puede o no conferirles eficacia. (...) Esta postura resulta acorde con la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, que al respecto ha señalado que los documentos de prensa aportados por las partes pueden ser apreciados, “... cuando recojan hechos públicos y notorios o declaraciones de funcionarios del Estado, no ratificadas, o cuando corroboren aspectos relacionados con el caso y acreditados por otros medios...”. En consideración a los criterios jurisprudenciales precedentemente expuestos, la Sala dará valor probatorio a los recortes de prensa, en el sentido de considerar que está demostrada la divulgación de ciertos hechos en medios de comunicación de amplia circulación, según se dejará explicado en el siguiente punto de las consideraciones de la presente providencia. En caso de que exista correspondencia entre los sucesos narrados por los reportes periodísticos y los hechos señalados por las demás pruebas del proceso, se tendrán por ciertos los hechos narrados en tales medios de convicción, según la postura contenida en las providencias a las que se hizo referencia en los acápites anteriores. **NOTA DE RELATORIA:** Consultar sentencias Consejo de Estado, Sección Tercera de: 21 de junio de 2007, exp. 25627; 19 de agosto de 2009, exp. 16363; 10 de junio de 2009, exp. 18108; 10 de marzo de 2011, exp. 20099; 11 de agosto de 2011, exp. 20325; 25 de julio de 2011, exp. 19434; 19 de octubre de 2011, exp. 20861; 15 de febrero de 2011, exp. 20880. Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, providencias de 20 de mayo de 2003, exp. PI 059 y de 29 de mayo de 2012, rad. 11001-03-15-000-2011-01378-00

VALIDEZ DE LOS MEDIOS DE PRUEBA - Valoración de las fotografías

En lo atinente a las fotografías que se tomaron en el lugar del accidente, las mismas podrán ser valoradas comoquiera que con las demás pruebas del expediente se puede determinar claramente su autoría y el momento de su elaboración, así como también el lugar y la época en que fueron tomadas, circunstancias a partir de las cuales se puede tener certeza de su autenticidad. (...) aunque varias de las fotografías visibles en el plenario carecen de una constancia formal sobre su autenticidad, con las demás pruebas se puede establecer claramente que se trata de documentos que contienen impresiones del lugar donde ocurrieron los hechos, tanto en momentos inmediatamente posteriores a la caída del avión Aerocomander modelo 680F con matrícula HK-913P, como en una época más reciente, cuando la bodega afectada ya había sido objeto de las correspondientes labores de reconstrucción. **NOTA DE RELATORIA:** Al respecto, consultar sentencia de 27 de marzo de 2014, exp. 28326

TITULOS DE IMPUTACION APLICABLES POR DAÑOS OCASIONADOS EN ACCIDENTES AEREOS - Al encontrarse comprometidas las conductas de particulares dedicados a la explotación comercial o privada de aeronaves, en conexidad con las labores de control y supervisión de la administración aeronáutica sobre dichas actividades

[S]i en la ocurrencia de un accidente aéreo pueden estar comprometidas las conductas de particulares dedicados a la explotación comercial o privada de aeronaves, concomitantemente con las labores de control y supervisión de la administración aeronáutica sobre dichas actividades, entonces el régimen de responsabilidad aplicable para juzgar la actividad del particular es el objetivo de conformidad con las normas del Código de Comercio, mientras que la responsabilidad del Estado debe juzgarse bajo la óptica de la falla del servicio. (...) los daños alegados por los demandantes se produjeron en el marco de un accidente aéreo en el que concurrieron las actividades de los particulares – tripulantes de la aeronave y propietario de la misma– y las actividades de la administración aeronáutica, representada esta última por las labores que desplegaron los funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado, quienes autorizaron el despegue del avión Aerocomander HK-913P. Así las cosas, para el juzgamiento del asunto se aplicará el régimen subjetivo de responsabilidad de falla del servicio, estudio en el cual se establecerá si los agentes de la U. A. E. de Aeronáutica Civil actuaron en cumplimiento de las normas de seguridad aeronáutica. (...) la Sala considera que los hechos del caso son constitutivos de un evidente defecto administrativo por parte de la U. A. E. de Aeronáutica Civil, en la medida en que (1) los funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado permitieron el despegue del avión Aerocomander 680F HK-913P sin que existiera un plan de vuelo registrado para el decolaje (...) falencia que, a su vez, (2) les impidió percatarse de que la tripulación de la aeronave no estaba capacitada para su operación (...) y de que (3) el aparato tenía un sobrepeso que impedía su aeronavegabilidad en condiciones seguras (...) Como si fuera poco, los controladores aéreos (4) permitieron la utilización del aeródromo por parte de un avión privado, en horas en que ello estaba prohibido según la reglamentación expedida por la misma Aerocivil (...) dado que el daño antijurídico causado a los demandantes devino de la conducta irregular de la entidad demandada y, por ende, el accidente de la aeronave Aerocomander 680F HK-913P se ubica en el plano de la falla en el servicio, entonces se impone la confirmación de la sentencia apelada en cuanto a la declaración de responsabilidad, y también la condena en abstracto fijada por el a quo. (...) dado que el daño antijurídico causado a los

demandantes devino de la conducta irregular de la entidad demandada y, por ende, el accidente de la aeronave Aerocomander 680F HK-913P se ubica en el plano de la falla en el servicio, entonces se impone la confirmación de la sentencia apelada en cuanto a la declaración de responsabilidad, y también la condena en abstracto fijada por el a quo.

NOTA DE RELATORIA: Con salvamento parcial de voto de la doctora Stella Conto Díaz del Castillo. A la fecha de titulación de la sentencia y del envío del boletín 156 para ser publicado en la página web del Consejo de Estado (28 de noviembre de 2014), dicho pronunciamiento no había llegado, en medio físico ni magnético, a la Relatoría de la Corporación.

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCION TERCERA

SUBSECCION B

Consejero ponente: DANILO ROJAS BETANCOURTH

Bogotá D. C., veintinueve (29) de agosto de dos mil catorce (2014)

Radicación número: 25000-23-26-000-1997-14961-01(28373)

Actor: TRITURADOS DEL TOLIMA LIMITADA Y OTROS

Demandado: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Referencia: ACCION DE REPARACION DIRECTA

Corresponde a la Sala decidir el recurso de apelación interpuesto por la parte demandada contra la sentencia de fecha 3 de junio de 2004, proferida por la Sección Tercera –Sala de Descongestión– del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, por medio de la cual se accedió parcialmente las pretensiones de la demanda y se profirió una condena en abstracto. La providencia apelada será confirmada en relación con la declaración de responsabilidad y la condena impuesta, y adicionada para resolver el tema del llamamiento en garantía.

SÍNTESIS DEL CASO

El 24 de octubre de 1995 a las 6:45 de la mañana, el avión marca Aerocomander

modelo 680F con matrícula HK-913P de servicio privado explotada por el señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez, que había despegado siete minutos antes desde el aeropuerto El Dorado de Bogotá con cinco ocupantes –tres tripulantes y dos pasajeros– y con destino al aeropuerto alterno de Guaymaral, se precipitó a tierra y colisionó contra una bodega donde operaba la empresa Triturados del Tolima Ltda. ubicada a dos kilómetros del aeródromo de origen, en la margen derecha de la autopista que conduce a Medellín. En el inmueble afectado funcionaba un taller de mecánica automotriz que era dirigido por el señor Gustavo Gil y, como resultado del accidente, quedó destruida gran parte de la bodega, así como también mercancía almacenada, el aludido taller y algunos vehículos que estaban siendo reparados, entre ellos un taxi y un carro particular. Durante las investigaciones posteriores al accidente pudo establecerse que, aunque el despegue fue autorizado por los funcionarios de la torre de control de El Dorado, la aeronave inició su trayecto sin contar con un plan de vuelo debidamente registrado ante las autoridades aeronáuticas, hecho este que suscitó reproche disciplinario respecto de la conducta de algunos funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en el entendido de que si no existía plan de vuelo, entonces no debería haberse permitido el despegue de la nave siniestrada. Del mismo modo, en las investigaciones pudo determinarse que el avión no sufrió desperfecto mecánico alguno y, además, que los tripulantes no estaban capacitados para el comando del tipo de aeronave en que volaban.

ANTECEDENTES

I. Lo que se demanda

1. El expediente de la referencia acumula dos procesos que fueron iniciados de manera separada ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, con radicaciones n.º 97-D-15096 y n.º 14961-acumulado-15096.

1.1. Por una parte, mediante escrito presentado el 29 de agosto de 1997 ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca (f. 6-18, c. 1, proceso n.º 14961-acumulado-15096), el señor Bernardo Antonio Forero González actuando en nombre propio y como representante legal de la empresa Triturados del Tolima Limitada, interpuso demanda de reparación directa, con el fin de que se hagan las siguientes declaraciones y condenas:

1º.- Que la Nación: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE AERONÁUTICA CIVIL "DACC", hoy UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, representada legalmente por el doctor ABEL ENRIQUE JIMÉNEZ NEIRA, persona mayor de edad, vecino y residente en SANTA FE DE BOGOTÁ D.C., o quien haga sus veces, es responsable de los graves perjuicios materiales sufridos por la EMPRESA TRITURADOS DEL TOLIMA LTDA., con sede en la AUTOPISTA BOGOTÁ - MEDELLÍN, kilómetro dos (2), más doscientos (200 mts), municipio de COTA, departamento de CUNDINAMARCA, representada legalmente por el señor BERNARDO ANTONIO FORERO GONZÁLEZ, persona mayor de edad, vecina y residente en SANTAFE DE BOGOTÁ D.C., o quien haga sus veces, a la vez, propietario de este inmueble, con ocasión de la destrucción de parte de la edificación, correspondiente a LA BODEGA, varios vehículos y un elevado número de llantas de tractomulas, que se hallaban en su interior, debido al impacto que como consecuencia de un accidente sufrió el día veinticuatro (24) de octubre de mil novecientos noventa y cinco (1.995), la AERONAVE, marca AEROCOMANDER modelo 680 F, serie número 680-1234-120, de matrícula HK 913 P, luego de haber efectuado maniobras de despegue del AEROPUERTO EL DORADO DE SANTAFE DE BOGOTÁ D.C., con destino al AEROPUERTO ALTERNO DE GUAYMARAL, que colisionó contra las instalaciones de TRITURADOS DEL TOLIMA LTDA, por causa de FALLA DEL SERVICIO.-

2º.- Que como consecuencia de lo anterior, la NACIÓN: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE AERONÁUTICA CIVIL "DAAC", hoy UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, representada legalmente por..., debe pagar a TRITURADOS DEL TOLIMA LTDA, representada legalmente por el señor BERNARDO ANTONIO FORERO GONZÁLEZ, o quien haga sus veces, los perjuicios materiales ocasionados por el siniestro antes descrito, los cuales ascienden a la suma de DOSCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS (\$250.000.000), previo el trámite establecido en los artículos 307 y 308, del Código de Procedimiento Civil.-

3º.- Que la NACIÓN: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE AERONÁUTICA CIVIL "DAAC", hoy UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, representada legalmente por el doctor ARIEL ENRIQUE JIMÉNEZ NEIRA, persona mayor de edad, vecina y residente en SANTAFE DE BOGOTÁ D.C., o quien haga sus veces, debe dar cumplimiento a la sentencia que se dicte a instancias de esta demanda dentro del término previsto en el artículo 176, del Código Contencioso Administrativo, y a reconocer y pagar los intereses a que haya lugar, siempre y cuando, se den los presupuestos establecidos en el inciso final de la obra citada, artículo 177.- (mayúsculas del texto citado).

1.1.1. Como fundamento fáctico de sus pretensiones, la parte actora manifiesta que es propietaria de una bodega ubicada en el kilómetro 2 más 200 metros de la

vía que de Bogotá conduce a Medellín, donde la sociedad Triturados del Tolima Ltda. desarrollaba labores de almacenamiento y distribución de materiales de construcción, y donde funciona un taller de mecánica. Dice que el 24 de octubre de 1995, pasadas las 6:40 de la mañana, un avión que había despegado del aeropuerto El Dorado, se precipitó sobre el mencionado inmueble, lo que causó un incendio en el que se perdieron varios elementos, y que a su vez generó grandes pérdidas para la empresa. Según la accionante, la aeronave accidentada nunca debió despegar del aeropuerto el Dorado, pues carecía de plan de vuelo para tal efecto, situación que no fue advertida o fue ignorada por las autoridades aeronáuticas. Afirma, además, que ninguno de los daños padecidos en la bodega fue indemnizado por el propietario del avión, o por la compañía aseguradora del mismo.

1.1.2. Como fundamento jurídico de sus peticiones, la sociedad Triturados del Tolima Ltda. invoca el “*manual de reglamentos aeronáuticos*”, que proscribe la realización de actividades aéreas sin el debido plan de vuelo aprobado por las autoridades aeronáuticas. Del mismo modo, cita varias normas del Código de Comercio relacionadas con la responsabilidad que puede surgir de los daños causados a terceros en tierra, por el acaecimiento de accidentes de aeronaves, para lo cual hace énfasis en que el transporte aéreo es una actividad peligrosa. Según se dice en el libelo introductorio, los daños padecidos por la mencionada empresa jamás habrían ocurrido si la U. A. E. de Aeronáutica Civil hubiera prohibido, como era su deber, el decolaje de una aeronave que carecía de plan de vuelo. En síntesis, se alega que el daño tiene nexo con una falla del servicio cometida por los funcionarios adscritos al organismo estatal demandado, en el entendido de que el accidente no se habría producido si la nave hubiera permanecido en tierra.

1.2. Paralelamente, mediante escrito radicado el 2 de octubre de 1997 ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca (fls. 10 a 25, c.1 del proceso n.º 97-D-15096), la sociedad Triturados del Tolima Ltda. actuando por intermedio de su representante legal –señor Bernardo Antonio Forero González–, y también los señores Gustavo Gil León y Armando Zárate Galeano actuando en nombre propio, interpusieron acción de reparación directa con miras que se tramitaran favorablemente las siguientes pretensiones:

1. La NACIÓN-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE

AERONÁUTICA CIVIL, es administrativamente responsable de los perjuicios materiales y morales causados a GUSTAVO GIL LEÓN por fallas en el servicio de la administración que condujo (sic) al accidente de la aeronave de matrícula HK-913P, el 24 de octubre de 1995 y que ocasionó los daños a los elementos de trabajo y bienes de mi poderdante que adelante relacionaré.

2. La NACIÓN-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, es administrativamente responsable de los perjuicios materiales y morales causados a ARMANDO ZÁRATE GALEANO por fallas en el servicio de la administración que condujo (sic) al accidente de la aeronave de matrícula HK-913P, el 24 de octubre de 1995 y que ocasionó los daños a los bienes de mi poderdante que adelante relacionaré.

3. La NACIÓN-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, es administrativamente responsable de los perjuicios materiales y morales causados a TRITURADOS DEL TOLIMA LIMITADA, persona jurídica constituida como Sociedad de Responsabilidad Limitada, con domicilio en Santafé de Bogotá y representada legalmente por su gerente BERNARDO ANTONIO FORERO GONZÁLEZ, por fallas en el servicio de la administración que condujo (sic) al accidente de la aeronave de matrícula HK-913P, el 24 de octubre de 1995 y que ocasionó los daños a los elementos de trabajo de mi poderdante que adelante relacionaré.

4. Que como consecuencia de las anteriores declaraciones la NACIÓN-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, a título de reparación de los daños ocasionados debe pagar a GUSTAVO GIL LEÓN o quien lo represente legalmente, la cantidad equivalente a UN MIL (1.000) gramos de oro fino por concepto de perjuicios morales subjetivados, por la pérdida del sitio y los elementos de trabajo de acuerdo al valor del gramo de oro fino para el momento en que el Estado dé cumplimiento a la condena conforme con el artículo 176 del decreto 01 de 1984 o para la fecha que quede ejecutoriada la sentencia que ponga fin al proceso en forma definitiva, certificado por el Banco de la República.

5. Que como consecuencia de las anteriores declaraciones la NACIÓN-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, a título de reparación de los daños ocasionados debe pagar a ARMANDO ZÁRATE GALEANO o quien lo represente legalmente, la cantidad equivalente a QUINIENTOS (500) gramos de oro fino por concepto de perjuicios morales subjetivados, por la pérdida de sus bienes de acuerdo al valor del gramo de oro fino para el momento en que el Estado dé cumplimiento a la condena conforme con el artículo 176 del decreto 01 de 1984 o para la fecha que quede ejecutoriada la sentencia que ponga fin al proceso en forma definitiva, certificado por el Banco de la República.

6. Que como consecuencia de las anteriores declaraciones la NACIÓN-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, a título de reparación de los daños ocasionados debe pagar a TRITURADOS DEL TOLIMA LIMITADA, persona jurídica constituida como sociedad de responsabilidad limitada, con domicilio en Santafé

de Bogotá y representada legalmente por su gerente BERNARDO ANTONIO FORERO GONZÁLEZ, la cantidad equivalente a UN MIL (1.000) gramos de oro fino por concepto de perjuicios morales subjetivados, por la pérdida de sitio y elementos de trabajo de acuerdo al valor del gramo de oro fino para el momento en que el Estado dé cumplimiento a la condena conforme con el artículo 176 del decreto 01 de 1984 o para la fecha que (sic) quede ejecutoriada la sentencia que ponga fin al proceso en forma definitiva, certificado por el Banco de la República.

7. Que como consecuencia de las anteriores declaraciones la NACIÓN UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, a título de reparación de los daños ocasionados debe pagar a GUSTAVO GIL LEÓN y ARMANDO ZÁRATE GALEANO, personas naturales, quienes actúan en nombre propio, y a TRITURADOS DEL TOLIMA LIMITADA, persona jurídica constituida como sociedad de responsabilidad limitada, representada legalmente por su gerente BERNARDO ANTONIO FORERO GONZÁLEZ o quien lo represente legalmente, los perjuicios materiales –daño emergente y lucro cesante– ocasionados por la destrucción de sus bienes en la cantidad que se demuestre en el proceso conforme con las pruebas que al mismo se aportarán, con intervención de los peritos auxiliares de la justicia o mediante la liquidación establecida por el artículo 172 del C.C.A., en concordancia con los artículos 307 y 308 del C.P.C., o en la cantidad mínima equivalente a CUATRO MIL (4.000) gramos de oro fino, para cada uno de los demandantes, para el momento en que el Estado dé cumplimiento a la condena conforme con el artículo 176 del decreto 01 de 1984 o para la fecha que quede ejecutoriada la sentencia que ponga fin al proceso en forma definitiva, certificado por el Banco de la República, conforme con el artículo 107 del decreto 100 de 1980.

8. Que las condenas deberán actualizarse conforme a lo establecido en el artículo 178 del C.C.A. y deberán reconocerse los intereses legales desde la fecha de ocurrencia de los hechos hasta cuando se dé cumplimiento a la sentencia definitiva del presente proceso, los cuales se imputarán conforme lo establece el artículo 1653 del C.C.

9. Que se dé cumplimiento a la sentencia, por la parte demandada, conforme a lo establecido en los artículos 176, 177 y 178 del C.C.A (mayúsculas del texto citado).

1.2.1. Como fundamentos fácticos y jurídicos expresaron razonamientos similares a los referidos en la demanda antes reseñada. Adicionalmente, señalaron que la tripulación que se encontraba al comando del avión Aerocomander modelo 680F con matrícula HK-913P, carecía de las licencias necesarias para el pilotaje de este, además de que el mismo decoló en un momento en el que el aeropuerto El Dorado tenía restricciones para la operación de aviones privados. Los demandantes sostuvieron que todas esas situaciones irregulares no fueron advertidas por las autoridades aeronáuticas, razón esta por la cual puede afirmarse que por la falla del servicio de la entidad demandada, se propició la

ocurrencia del siniestro. Del mismo modo, los peticionarios ponen de presente los daños causados a los vehículos de propiedad de quienes demandaron en nombre propio como personas naturales, bienes muebles que estaban siendo objeto de reparaciones en el taller de mecánica que funcionaba en la bodega colisionada.

II. Trámite procesal

2. Las etapas iniciales de los procesos acumulados fueron tramitadas de forma independiente, tal como pasa a enunciarse:

2.1. En el proceso n.º 97-D-15096¹, mediante escrito de **contestación de la demanda** radicado en forma oportuna (f. 36 y sgts. c.1, proceso n.º 97-D-15096), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil solicitó que se denegaran en su totalidad las pretensiones elevadas por la parte actora, en la medida en que el daño alegado por los demandantes tiene su fuente en el hecho propio y exclusivo de un tercero, sin que esté comprometida la responsabilidad de las instituciones estatales. Al respecto, aduce que era responsabilidad del propietario de la aeronave gestionar sus vuelos en concordancia con las normas legales, y que el Código de Comercio dispone que los daños causados a terceros por la ocurrencia de accidentes aéreos, deben ser reparados por los dueños de los aviones siniestrados, quienes tienen a su cargo la escogencia de tripulaciones idóneas y la garantía de las condiciones mínimas de seguridad.

2.2. En el proceso n.º 14961-acumulado-15096², por su parte, se presentó oportunamente escrito de **contestación de la demanda** (fls. 32 y sgts. c.1), en el que se dice que la responsabilidad del accidente no es atribuible a la U. A. E. de Aeronáutica Civil, sino que recae completamente en el piloto de la aeronave quien, de conformidad con el manual de reglamentos aeronáuticos, era el responsable de diligenciar apropiadamente el plan de vuelo y remitirlo a las autoridades competentes. Agrega que no es responsabilidad de la Aerocivil garantizar que las pólizas de seguro de las aeronaves se hagan efectivas respecto de terceros, tema que es propio de la relación entre el tomador del seguro y los demás extremos

¹ Para efectos de la acumulación de procesos, es necesario tener en cuenta que en el trámite aquí referido se dictó auto admisorio de la demanda el 30 de octubre de 1997 (fl. 28, c.1, expediente n.º 97D-15096).

² Por ser relevante frente al fenómeno de la acumulación de procesos, es necesario resaltar que en el proceso referido en este punto, el auto admisorio de la demanda fue proferido el 17 de septiembre de 1997

cobijados con el respectivo contrato, punto en el cual trae a colación lo dispuesto en el artículo 1003 del Código de Comercio.

2.3. En escrito separado radicado en el proceso n.º 14961-acumulado-15096, la U. A. E. de Aeronáutica Civil formuló **llamamiento en garantía** en contra del señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez, en su calidad de propietario y explotador del avión accidentado (f. 13, c. 3, cuaderno anexo al mencionado proceso). Mediante providencia calendada el 3 de junio de 1999, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca aceptó el llamamiento, respecto del cual no hubo contestación por parte del propietario de la aeronave marca Aerocomander modelo 680F con matrícula HK-913P (f. 19).

3. Mediante auto calendado el 20 de marzo de 2001 el Tribunal Administrativo de Cundinamarca decidió decretar la **acumulación de procesos**, con la claridad de que el expediente 97-D-15096 quedó acumulado al 97-D-14061, por ser este el que tenía auto admisorio de la demanda proferido en fecha anterior (fls 68 y sgts. c. 1 expediente n.º 14961-acumulado-15096).

4. Surtido el trámite de rigor y practicadas las pruebas decretadas³, el *a quo*, mediante auto calendado el 21 de agosto de 2002 (f. 102 c.1, expediente n.º 14961-acumulado-15096), corrió traslado a las partes para que presentaran **alegatos de conclusión de primera instancia**, oportunidad de la cual hicieron uso las partes, tal como pasa a reseñarse.

4.1. La **parte demandante** (f. 103 y sgts c.1, expediente n.º 14961-acumulado-15096) solicitó que se profiriera sentencia favorable a las declaraciones y condenas solicitadas en el libelo introductorio pues, según considera, está evidenciada la falla del servicio, así como también el nexo entre esta y el daño cuyo resarcimiento se solicita. Hizo especial énfasis en la investigación administrativa que, con posterioridad al accidente, fue adelantada por la misma

³ En el proceso n.º 97-D-15096, las pruebas fueron decretadas en auto del 4 de agosto de 2000 (f. 53, c.1). En el proceso n.º 14961-acumulado-15096 las pruebas se regularon mediante providencias del 29 de septiembre de 1999 (f. 51, c.1) y 3 de mayo de 2001 (f. 71), expedido este último después de que se tramitó un incidente de nulidad, providencia en la que se ordenó la realización de un dictamen pericial para determinar el valor de los daños ocurridos en la bodega de la empresa Triturados del Tolima Ltda. El informe rendido por los expertos fue objetado por la U. A. E. de Aeronáutica Civil, quien consideró que los peritos omitieron explicar suficientemente la razón de sus conocimientos y conclusiones y, antes bien, se limitaron a manifestar apreciaciones subjetivas sobre las materias objeto de estudio (fls. 96 y sgts, c.1, expediente n.º 14961-acumulado-15096).

entidad demandada, averiguación con la que pudo establecerse que por la carencia del plan de vuelo, el despegue de la aeronave accidentada nunca debió realizarse, situación esta que también fue reseñada por los medios de comunicación que cubrieron la noticia del accidente aéreo.

4.2. La **parte demandada** (f. 106 y sgts. c.1, expediente n.º 14961-acumulado-15096) solicitó que se denegaran las pretensiones de la demanda, con argumentos similares a los ya manifestados en los escritos de contestación de la demanda, en el sentido de afirmar que el accidente ocurrió por causas que son imputables única y exclusivamente a la tripulación de la aeronave y al explotador de la misma, sin que pueda endilgársele responsabilidad a la U. A. E. de Aeronáutica Civil. Dice que muestra de ello, es el hecho de que el avión volara con sobrepeso al momento de la colisión. En sus palabras:

7. Otro factor que se debe tener en cuenta y que es imputable a la tripulación, es el hecho de que la aeronave al despegar hacia el Aeropuerto Guaymaral, el cual no recibió reporte alguno de la tripulación de la aeronave accidentada, se encontraba excedida en 276 lbs de gasolina de su peso máximo de despegue para la altura del aeropuerto internacional El Dorado, además de estar sobrecargada...

4.2.1. En relación con la falta de un plan de vuelo autorizado para la aeronave, la entidad accionada asevera que la eventual exigencia de dicho documento por parte de los funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado, no habría impedido la ocurrencia del siniestro, comoquiera que en los planes de vuelo no se acredita la idoneidad de los pilotos para la operación de los aviones que pretenden iniciar sus trayectos, lo que implica que el despegue habría sido en todo caso autorizado, con las consecuencias que hoy se lamentan. Sobre este último punto dijo la Aerocivil:

10. Es de observar que dentro de los datos contenidos en el Plan de Vuelo, no contienen especificación alguna que hace referencia a las limitaciones y privilegios de las licencias de vuelo de los pilotos; ni exige información alguna sobre habilitación y adiestramiento que posea la tripulación para volar en los diferentes aparatos que les corresponden, ya que el objetivo del plan de vuelo es... suministrar información pertinente a la identificación de la aeronave, del piloto y del explotador, el aeródromo de salida y alternativo, velocidad y autonomía de la aeronave, etc., plan que debe ser elaborado por el mismo comandante de la aeronave, a fin de que las torres de control tengan una mayor información sobre la manera como se va a desarrollar el vuelo.

5. La Sección Tercera –Sala de Descongestión– del Tribunal Administrativo de Cundinamarca profirió **sentencia de primera instancia** el 3 de junio de 2004, con las siguientes decisiones:

PRIMERO.- DECLÁRASE DE OFICIO la falta de legitimación en la causa por activa del señor **ARMANDO ZÁRATE GALEANO**.

SEGUNDO.- DECLÁRASE que la NACIÓN-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, es responsable por el daño antijurídico y los perjuicios materiales inferidos a la empresa **TRITURADOS DEL TOLIMA LTDA** y al señor **GUSTAVO GIL LEÓN**, de conformidad con las consideraciones de este proveído.

TERCERO.- Como consecuencia de la anterior declaración **CONDÉNASE EN ABSTRACO** a la **NACIÓN-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** a pagar a favor de la empresa **TRITURADOS DEL TOLIMA LTDA** y al señor **GUSTAVO GIL LEÓN** los perjuicios sufridos y que resulten probados en el trámite incidental, de conformidad con lo expresado en la parte considerativa de esta providencia.

CUARTO: Dese cumplimiento a lo normado en los artículos 176 y 177 del C.C.A., para efectos de la ejecución de la presente sentencia (f. 138, c. ppl, negrillas y mayúsculas del original).

5.1. Del texto del aparte resolutivo de la providencia, se observa que en la primera instancia se omitió la decisión relacionada con el llamamiento en garantía formulado respecto del señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez, aceptado por el Tribunal mediante auto del 3 de junio de 1999 –párr. 2.3–.

5.2. Como fundamento de las decisiones transcritas, el *a quo* argumentó, en primer lugar, que uno de los demandantes –el señor Armando Zárate Galeano– no estaba legitimado en la causa por activa, comoquiera que no aportó pruebas que acreditaran su calidad de propietario de uno de los vehículos automotores que resultaron destruidos en el accidente aéreo (f. 127, c. ppl). Acto seguido, al abordar el fondo de la controversia, el juzgador de primera instancia consideró que se encontraba evidenciada la falla del servicio cometida por la entidad demandada, cuyos funcionarios autorizaron el despegue de una aeronave que carecía de plan de vuelo, con lo que se contrariaron las normas de seguridad aeronáutica. En relación con el nexo causal entre dicha falla y los daños alegados por los accionantes, en la sentencia impugnada se dice que, por tratarse de una omisión de la administración, para la imputación fáctica basta con la demostración de una “*virtualidad causal*” de la acción omitida, de tal forma que, si la

administración hubiera actuado, podría haberse evitado el resultado dañoso (f. 132). Finalmente, al estudiar las condenas a que había lugar, el Tribunal consideró que no tenía idoneidad probatoria el dictamen pericial rendido por peritos evaluadores –punto en el cual se acogieron por el a quo las objeciones presentadas por la entidad accionada–, razón esta por la cual procedió a proferir una condena en abstracto⁴. Adicionalmente, dijo que no estaban evidenciados los perjuicios de orden inmaterial, los cuales no pueden presumirse cuando se trata del daño o la pérdida de bienes, tal como lo ha dicho la jurisprudencia (f. 135). Ahora bien, en atención al problema jurídico que más adelante se enunciará, es pertinente citar algunos apartes de la providencia apelada, relacionados con el juicio de atribución de responsabilidad:

El Reglamento del Aire, en sus numerales 571, 5.7.2, 5.7.2.1 y 5.7.2.2, establecía que las operaciones de las aeronaves IFR y VFR y los que efectuaran entre los aeropuertos El Dorado - Guaymaral - El Dorado, debían presentar plan de vuelo, no permiténdose la operación sin el cumplimiento de este requisito, que para el caso concreto, la ruta que pretendía cubrir la aeronave siniestrada era efectivamente El Dorado - Guaymaral.

Del acervo probatorio y de la reglamentación de la Aeronáutica Civil se desprende que puede imputársele responsabilidad a la administración, pues la entidad demandada incurrió en una falla del servicio por falta de vigilancia a través de sus despachadores, quienes por su carencia de control sobre el plan de vuelo, autorizaron el despegue de la aeronave, generándose por tanto el vínculo que permite imputarle a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL ese hecho: y es que el ente demandado pudo evitar el hecho dañoso si hubiese dado cumplimiento a lo establecido en el reglamento aeronáutico de Colombia.

(...)

Así pues se dan los presupuestos que configuran la “responsabilidad por inactividad material” necesarios en la responsabilidad estatal por

⁴ Para la liquidación de la condena en abstracto, el Tribunal fijó los siguientes parámetros: “... razón por la cual se condenará en abstracto los perjuicios sufridos por la EMPRESA TRITURADOS DEL TOLIMA, en las modalidades de DAÑO EMERGENTE y LUCRO CESANTE, puesto que la Sala no cuenta con elementos suficientes y ciertos sobre la suma realmente adeudada por la NACIÓN-UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, por lo cual se deberán tasar y demostrar los perjuicios por medio de incidente, teniendo como base, los soportes contables como facturas por concepto de adquisición de materiales, gastos en los que incurrió por mano de obra empleada para las reparaciones locativas de la bodega y los registros de los libros de contabilidad en los que se acrediten los gastos... // ... Al señor GIL LEÓN la Sala le reconocerá los gastos en los que incurrió efectivamente para aprovisionar su taller de los elementos necesarios para cumplir sus labores y no con base en las cotizaciones allegadas por el actor, pues estas no dan cuenta de gastos efectivamente hechos por éste, razón por la cual se condenará en abstracto, por la falta de elementos de juicio de la Sala para tasar el daño; por lo tanto y mediante el trámite incidental deberá acreditar con facturas y soportes los gastos efectivamente realizados...” (f. 137 y 138, c. ppl).

omisión como son: a) que el Estado tenga la posición de garante, b) que se haya producido un resultado dañoso y c) que la entidad haya tenido la posibilidad de evitar el daño, situaciones que se produjeron en el presente caso. Y es que así lo ha dicho el H. Consejo de Estado, al establecer que "... cuando se trata de inactividad material, como sucede con los tipos de comisión por omisión, se requiere además la no evitación de un resultado...". En este último caso se exige, entonces, que la administración se encuentre en posición de garante, que se haya producido un resultado lesivo y que existiera la posibilidad de evitarlo, mediante la conducta omitida, lo que supone una concepción diferente de la relación de causalidad. Sobre este punto, precisa el autor: "Como en el caso de la comisión por omisión, lo decisivo en la responsabilidad por inactividad material no es la existencia efectiva de una relación causal entre la omisión y el resultado, sino sólo la virtualidad causal de la acción que hubiera debido realizarse para evitar los perjuicios... Por lo que para que exista la obligación de indemnizar no se requiere una verdadera relación de causalidad naturalística entre la omisión y el daño, sino que basta que la administración hubiera podido evitarlo cuando se hallaba en posición de garante...

Aún más, se le puede endilgar responsabilidad al ente enjuiciado, si se tiene en cuenta que los tripulantes eran conocedores de los reglamentos aeronáuticos y sin embargo asumieron el pilotaje de la aeronave sin reunir los requisitos exigidos en los mismos, es decir sólo uno de ellos tenía adición para bimotores CESSNA T-303 y la aeronave accidentada no era de esta clase, esta operación requería un entrenamiento especial y un tiempo adecuado para adquirir idoneidad, por lo que quebrantaron las márgenes de seguridad requeridas para operar; situación de la que no se percató la Aeronáutica Civil, y que se pudo evitar si se hubiese exigido el plan de vuelo según lo precisaba el reglamento de aeronáutica civil, del cual se desprendía que el despachador de la aeronave podía delegar autoridad para firmar una autorización de salida para un vuelo en particular, pero no podía delegar su autoridad para despachar (artículo 4.28.2 del Reglamento de Aeronáutica Civil).

De otra parte, la investigación disciplinaria adelantada por los hechos relacionados con el siniestro de la aeronave arrojó como resultado que mediante la resolución n.º 3423 de octubre 15 de 1998 fls. 541 a 574 cdno. 5, se sancionara con suspensión del cargo a los señores FABIO ARTURO AGUDELO SARRAZOLA (Técnico Aeronáutico III Nivel 22 Grado 16) durante 60 días, a la señora BÁRBARA PATRICIA GERALDI MANTILL (Técnico Aeronáutico II Nivel 22 Grado 16) durante 60 días y al señor RENÉ OSWALDO PÉREZ MORENO (Técnico Aeronáutico II Nivel 22 Grado 16) durante 30 días... (fls. 132-134, c. ppl).

6. Contra la sentencia de primera instancia, sólo la parte demandada interpuso y sustentó en tiempo **recurso de apelación** con el fin de que se revoque la decisión y, en su lugar, se nieguen las pretensiones de la demanda (f. 142, y 148 y sgts., c. ppl). Para tal efecto esbozó los mismos argumentos ya expresados en otras intervenciones procesales, en el sentido de indicar que, si bien fue un error haber

permitido el despegue de la aeronave sin la existencia de un plan de vuelo, ello no fue la causa inmediata y determinante del accidente, en la medida en que el avión se precipitó a tierra por un manejo inadecuado de la tripulación, y no por la falta del plan de vuelo, el cual es un documento cuya verificación por los controladores aéreos, según los datos que debían consignarse en el mismo a la luz de los reglamentos, no habría permitido determinar que los pilotos no estaban licenciados para operar la aeronave marca Aerocomander modelo 680F. En otros términos, aún si hubiera existido el plan de vuelo y si el mismo hubiera sido examinado por las autoridades aeronáuticas, el siniestro se habría presentado, lo que conlleva a concluir que el daño no le es imputable a la U. A. E. de Aeronáutica Civil.

7. Paralelo al trámite de la apelación ante el Consejo de Estado, la parte demandante promovió ante esta misma corporación **incidente de regulación de perjuicios**, el cual fue negado mediante auto del 22 de octubre de 2004, por considerar que no era procedente liquidar perjuicios tasados en una sentencia que, por virtud de la impugnación formulada, no ha hecho tránsito a cosa juzgada (fls. 283 y sgts). En el trámite del incidente se allegaron numerosos documentos relacionados con la contabilidad de la empresa Triturados del Tolima Ltda., con los que se pretende acreditar los gastos en que incurrió dicha empresa para la reconstrucción de la bodega destruida con el accidente.

8. Por auto calendarado el 4 de febrero de 2005 se corrió traslado a los intervinientes procesales para que presentaran **alegatos de conclusión de segunda instancia** (f. 158, c. ppl), oportunidad de la cual sólo hizo uso la parte actora, quien pidió la confirmación de la sentencia impugnada, la cual considera ajustada a los postulados normativos y a los hechos demostrados en el expediente. Al respecto, insiste en que el despegue de la aeronave accidentada se produjo en circunstancias irregulares, no sólo por la ausencia del plan de vuelo, sino también porque la aeronave llevaba sobrepeso, hecho este que fue aceptado por la entidad demandada en sus intervenciones procesales. Del mismo modo, enfatiza que es obligación de las autoridades aeronáuticas velar por la seguridad de los vuelos, según lo tienen establecido los artículos 1790 y 1873 del Código de Comercio. En relación con los argumentos consignados por la parte accionada en el recurso de apelación, relacionados con la supuesta inocuidad del trámite de verificación de los planes de vuelo de las aeronaves que despegan del aeropuerto El Dorado, los demandantes aseguran que es absurdo que una argumentación tal

sea expresada por la autoridad encargada de la seguridad aérea en Colombia, en la medida en que, amparada por dicha motivación, cualquier persona podría volar un avión saliendo desde el aeropuerto más importante del país, sin que la Aerocivil verifique la idoneidad de los pilotos, cuya actividad debería reservada a profesionales especializados y certificados, tal como lo establecen el sentido común y las normas de seguridad aeronáutica. En sus propios términos:

6°.- De lo explicado se puede concluir a vía de ejemplo, que al AEROPUERTO EL DORADO, se puede presentar un conductor de tractomula con una licencia de conducción, para pilotear una aeronave y las consecuencias de esta imprudencia son de su resorte y no de la AERONÁUTICA. Además, se puede pensar que tampoco importa si la aeronave que va a comandar tiene sobrepeso... (f. 164, c. ppl., mayúsculas del original).

9. Mediante providencia calendada el 23 de abril de 2014 (f. 171 y sgts, c. ppl) se aceptó el **impedimento para conocer del caso**, manifestado por el doctor Ramiro Pazos Guerrero.

CONSIDERACIONES

I. Competencia

10. La Sala es competente para decidir el asunto por tratarse del recurso de apelación presentado contra la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en un proceso que, por su cuantía (f. 9, c.1, expediente n.º 14961-acumulado-15096; f. 12, c.1, expediente n.º 97-D-15096)⁵, tiene vocación de doble instancia. La competencia de la Sala está matizada por los siguientes aspectos:

⁵ En la pretensión 2da de la demanda que dio inicio al proceso n.º 14961-acumulado-15096, se solicita una indemnización equivalente a \$250 000 000 pesos por concepto de indemnización por lucro cesante a favor de la sociedad Triturados del Tolima Ltda. Por su parte, en la pretensión 7ª del libelo introductorio del proceso n.º 97-D-15096 se pidió la suma equivalente a 4 000 gramos de oro como indemnización de perjuicios a favor de los tres demandantes en dicho litigio. De conformidad con el precio del gramo de oro para la época de presentación de la demanda -2 de octubre de 1997-, para cada uno de los demandantes en el segundo de los procesos mencionados, se está solicitando la suma \$17 680 973 pesos. Se aplica en este punto el numeral 10º del artículo 2º del Decreto 597 de 1988 “*por el cual se suprime el recurso extraordinario de anulación, se amplía el de apelación y se dictan otras disposiciones*”, que modificaba el artículo 132 del Código Contencioso Administrativo, y que disponía que la cuantía necesaria para que un proceso iniciado en 1997 fuera de doble instancia, debía ser superior a \$13460000.

10.1. Como la demandada es apelante única, entonces no es posible modificar su situación para ubicarla en una posición más desfavorable que la decidida en la primera instancia, pues ello implicaría una transgresión del principio de *non reformatio in pejus* consagrado en el artículo 31 de la Constitución Política⁶. Al respecto ha dicho la jurisprudencia de la Sala Plena de la Sección Tercera:

Pues bien, a la luz de esta garantía –se refiere a la non reformatio in pejus–, que le impone al juez de la segunda instancia el deber de respetar o de preservar el fallo apelado en aquellos aspectos que no resulten favorables para el apelante único y que el mismo no hubiere cuestionado por considerarlos no perjudiciales para sus derechos o intereses, conecta perfectamente con la anteriormente referida limitación material que de igual manera debe respetar el juez de segunda instancia, contenida en la parte inicial del inciso primero del artículo 357 del C. de P. C... de lo cual se desprende con claridad que si la apelación debe entenderse interpuesta únicamente en relación con aquello que en el fallo impugnado resultare perjudicial o gravoso para el recurrente, el juez de la segunda instancia está en el deber de respetar y de mantener incólume, para dicho recurrente único –y con ello para el resto de las partes del proceso–, los demás aspectos de ese fallo que no hubiesen sido desfavorables para el impugnante o frente a los cuales él no hubiere dirigido ataque o cuestionamiento alguno, puesto que la ausencia de oposición evidencia, por sí misma, que el propio interesado no valora ni estima como perjudiciales para sus intereses los aspectos, las decisiones o las materias del fallo de primera instancia que de manera voluntaria y deliberada no recurrió, precisamente por encontrarse conforme con ellos [7]⁸.

10.2. De otra parte, la Sala se percató de que el Tribunal de primera instancia omitió pronunciarse sobre uno de los puntos de la *litis*, como lo es el llamamiento en garantía formulado y aceptado contra el señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez, según se precisó más arriba –párr. 5.1–. Dicha omisión no fue puesta de presente en el recurso de apelación formulado por la entidad condenada en primera instancia. No obstante, debe tenerse en cuenta que el artículo 357 del Código de Procedimiento Civil, aunque dispone que el superior no podrá enmendar la providencia en la parte que no fue objeto de recurso, también establece que es posible modificar la decisión de primera instancia cuando “... en

⁶ “ART. 31.- Toda sentencia judicial podrá ser apelada o consultada, salvo las excepciones que consagre la ley. // El superior no podrá agravar la pena impuesta cuando el condenado sea apelante único.”

⁷ [9] Al respecto consultar, por ejemplo, Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencias del 23 de abril de 2009, Exp. 17160 y del 20 de mayo de ese mismo año, Exp. 16.925.

⁸ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera –en pleno–, sentencia del 9 de febrero de 2012, C.P. Mauricio Fajardo Gómez, radicación n.º 50001-23-31-000-1997-06093-01(21060), actor: Reinaldo Idárraga Valencia y otros, demandado: Nación-Ministerio de Defensa-Ejército Nacional. La providencia cuenta con aclaración de voto de quien es autor de la presente ponencia.

razón de la reforma fuere indispensable hacer modificaciones sobre puntos íntimamente relacionados con aquella...”, precepto que debe ser sistemáticamente interpretado con lo dispuesto en el artículo 311 *ibídem*, a cuyo tenor:

ART. 311.-... *Cuando la sentencia omita la resolución de cualquiera de los extremos de la litis, o de cualquier otro punto que de conformidad con la ley deba ser objeto de pronunciamiento, deberá adicionarse por medio de sentencia complementaria, dentro del término de ejecutoria, de oficio o a solicitud de parte presentada dentro del mismo término.*

El superior deberá complementar la sentencia del a quo cuando pronuncie la de segunda instancia, siempre que la parte perjudicada con la omisión haya apelado o adherido la apelación; pero si dejó de resolver la demanda de reconvención o la de un proceso acumulado, le devolverá el expediente para que dicte sentencia complementaria...

10.2.1. En el presente caso es procedente que la Sala resuelva el tema del llamamiento en garantía en la medida en que, por un lado, la omisión en la solución de dicho punto resultó desfavorable a la parte ahora apelante, quien vio truncada la posibilidad de perseguir el patrimonio de otra persona sobre la que se afirma que fue responsable en la causación de los daños que se le imputan a la U. A. E. de Aeronáutica Civil. Por otra parte, el estudio del llamamiento en garantía debe hacerse teniendo en cuenta la obligación que tiene el juez de pronunciarse sobre todos los extremos de la *litis*, en concordancia con la normatividad procesal invocada más arriba. Del mismo modo, debe precisarse que el pronunciamiento en segunda instancia del Consejo de Estado sobre la procedibilidad del llamamiento en garantía frente al *sub lite*, está permitido a pesar de que dicho tema no haya sido despachado por el *a quo*, toda vez que ese proceder sólo está prohibido en los casos de demanda de reconvención o de un proceso acumulado no resuelto, conforme al artículo 311 citado.

10.2.2. Al respecto, la Corte Constitucional ya tuvo la oportunidad de pronunciarse sobre la exequibilidad del artículo 311 –y también del artículo 306⁹– del Código de Procedimiento Civil, el cual fue demandado con el argumento de que el mismo violaba el principio de doble instancia, al permitir que el juez *superior* complemente

⁹ Que en su aparte pertinente, demandado en aquella oportunidad, establece: “... Si el juez encuentra probada una excepción que conduzca a rechazar todas las pretensiones de la demanda, podrá abstenerse de examinar las restantes. En este caso, si el superior considera infundada aquella excepción, resolverá sobre las otras, aunque quien la alegó no haya apelado de la sentencia...”.

la sentencia del *a quo* en aspectos que no fueron materia de pronunciamiento en la sentencia impugnada. En dicha oportunidad la Corte consideró, por un lado, que el principio de doble instancia no es absoluto y, de otra parte, que existen situaciones en las que es plausible dar eficacia a otros principios de rango constitucional, tales como son la celeridad y razonabilidad del proceso, así como también la prevalencia del derecho sustancial sobre el formal¹⁰. Acerca de este punto se consignó en la sentencia C-404 de 1997, lo siguiente:

Según el numeral 1 del artículo 37 del Código de Procedimiento Civil, uno de los deberes del juez es “Dirigir el proceso, velar por su rápida solución, adoptar medidas conducentes para impedir su paralización y procurar la mayor economía procesal, so pena de incurrir en responsabilidad por las demoras que ocurran”.

De otra parte, el artículo 4º del mismo Código ordena al juez “tener en cuenta que el objeto de los procedimientos es la efectividad de los derechos reconocidos en la ley sustancial”...

*Las dos normas citadas consagran dos de los principios reconocidos por el artículo 228 de la Constitución: el primero el de la economía procesal, en lo que tiene que ver con el pronto diligenciamiento de los procesos: “Los términos procesales se observarán con diligencia y su incumplimiento será sancionado”. El segundo, la primacía del derecho sustancial: “... y en ellas (**en las actuaciones de la Administración de Justicia**) prevalecerá el derecho sustancial”.*

El inciso segundo del artículo 306 está basado en el principio de la economía procesal. Economía procesal que implica conseguir los resultados del proceso (el establecimiento de la verdad como medio para lograr la realización del derecho sustancial), con el empleo del mínimo de actividad procesal, naturalmente sin violar el derecho fundamental al debido proceso, consagrado expresamente en el artículo 29 de la Constitución.

(...)

Del mismo modo, es lógico que si el superior considera infundada la excepción declarada por el inferior, resuelva sobre las demás, sin necesidad de retrotraer todo el proceso a la primera instancia. Al fin y al cabo, el debate sobre las excepciones en la primera instancia es amplio, y dentro de él las partes han tenido la oportunidad de esgrimir sus argumentos y las pruebas correspondientes.

Por otra parte, el principio de la doble instancia no es inflexible. El inciso primero del artículo 31 admite que la ley puede consagrar excepciones. Lo que interesa, se repite, es esto: el debate sobre las excepciones, sobre todas, se ha dado en la primera instancia.

¹⁰ Según el artículo 228 de la Constitución Política: “**ART. 228.-** La Administración de Justicia es función pública. Sus decisiones son independientes. Las actuaciones serán públicas y permanentes con las excepciones que establezca la ley y en ellas prevalecerá el derecho sustancial. Los términos procesales se observarán con diligencia y su incumplimiento será sancionado. Su funcionamiento será desconcentrado y autónomo”.

En conclusión, la disposición demandada –se refiere en este punto al artículo 306 del C. de P.C– en nada quebranta la Constitución. En especial, no es contraria al debido proceso ni vulnera el derecho de defensa.

Cuarta.- La sentencia complementaria del artículo 311 del Código de Procedimiento Civil.

Realmente, como lo afirma el actor, el artículo 55 de la Ley Estatutaria de la Administración de Justicia, establece que las sentencias judiciales deberán referirse a todos los hechos y asuntos planteados en el proceso por los sujetos procesales.

Precisamente el artículo 311, al permitir al juez adicionar la sentencia, dentro del término de ejecutoria, con otra complementaria, permite que se cumpla esta obligación de resolver sobre todos los hechos y asuntos debatidos en el proceso. Obsérvese que el artículo supone que el debate se cumplió siguiendo las reglas del debido proceso, y que el juez, al momento de fallar, incurrió en una omisión. Sería insensato, y contrario a la economía procesal, que la sentencia incompleta hubiera de ejecutarse así y que el juez que la dictó no pudiera completarla, de oficio o a petición de parte. ¿Por qué afirmar que la sentencia incompleta es inexistente?

También es lógico, y ajustado al principio de la economía procesal, que el superior complemente la sentencia cuando la parte perjudicada por la omisión haya apelado o haya adherido a la apelación. Si no lo hizo, ello quiere decir que se conformó con la decisión.

Diferente es la situación si el inferior dejó de resolver la demanda de reconvención o la de un proceso acumulado. En este caso, habrá de devolver el expediente para que se dicte sentencia complementaria, así no haya habido apelación. Lo que acontece en este evento es la falta de decisión sobre uno de los extremos de la litis: la demanda de reconvención o el proceso acumulado. Sobre éstos deberá cumplirse el proceso en sus dos instancias.

Obsérvese que en este caso se da aplicación al artículo 55 de la Ley Estatutaria de la Administración de Justicia, y se atiende al principio de la economía procesal.

Es claro que si el juez de primera instancia, o el de segunda si fuere el caso, no adopta las medidas previstas por esta norma, quedará sin resolver un punto que será objeto de otro proceso.

También en el caso de esta norma, hay que suponer que el debate se ha dado sobre todos los temas y hechos del proceso, siguiendo las reglas del debido proceso, es decir, “con observancia de las formas propias de cada juicio” (artículo 29 de la Constitución, inciso tercero).

En nada vulnera la Constitución el que se dicte sentencia complementaria, tanto en la primera como en la segunda instancia. Tal actuación no menoscaba el derecho de defensa, ni va contra el debido proceso. Atiende, sí, a la necesidad de hacer prevalecer el derecho

sustancial, y resolver de fondo las controversias.

(...)

En conclusión, la Corte declarará exequible el artículo 311 en su integridad, pues las partes no demandadas están inescindiblemente relacionadas con las que sí lo fueron¹¹ (negrilla del texto citado).

10.2.3. De conformidad con lo anterior, salvo que se trate de una omisión en la decisión de un proceso acumulado o de una demanda de reconvención, la normatividad procesal obliga al juez de segunda instancia a pronunciarse sobre aquellos puntos del litigio no resueltos por el de primera, siempre que los mismos versen sobre aspectos que hayan perjudicado a la parte que haya recurrido la sentencia, previsión esta que, en principio, no se considera violatoria del derecho *ius* fundamental al juzgamiento en dos instancias y que, antes bien, maximiza otras previsiones de rango constitucional, como lo son la economía procesal y la prevalencia del derecho sustancial.

10.2.4. Esta postura ha sido respaldada por la doctrina nacional sobre derecho procesal, la cual ha considerado que sería irrazonable tener que devolver el proceso al juez de primera instancia para que resuelva sobre aspectos del litigio omitidos en la sentencia apelada, cuando lo cierto es que tal falencia puede ser corregida por el *superior* quien, en todo caso y por virtud de la apelación o la eventual consulta, terminaría resolviendo acerca de lo no decidido en la sentencia de primer grado –sea esta principal o complementaria–. Al decir de Hernán Fabio López Blanco:

La primera parte de lo transcrito –se refiere al inciso segundo del artículo 311 del C. de P. C.– está de más porque la labor propia del ad quem, al resolver una apelación, es subsanar las fallas en que ha podido incurrir el juez de primera instancia; sin embargo, cuando lo que en primera instancia se dejó de resolver fue la demanda de reconvención o una demanda de procesos acumulados, no puede el superior de acuerdo con el poco práctico sistema adoptado por nuestro Código, aunque le haya llegado el negocio por vía de apelación, pronunciarse sobre ello, pues estaría pretermitiendo la primera instancia; de modo que en estos dos casos debe devolver el proceso

¹¹ Corte Constitucional, sentencia C-404 del 28 de agosto de 1997, M.P. Jorge Arango Mejía. Según se dice en los antecedentes de la citada providencia, las razones por las que se solicitaba la inexecutable del artículo 311 del Código de Procedimiento Civil, eran las siguientes: “... Por estas mismas razones, el artículo 311, en los apartes acusados, es inconstitucional. Además, porque al permitirse al juez de segunda instancia fallar sobre aspectos sobre los cuales dejó de pronunciarse el juez de primera instancia, se desconoce el principio de la doble instancia consagrado en el artículo 31 de la Constitución, pues las pretensiones que no se resolvieron en la primera instancia, sólo tendrán la posibilidad de ser analizadas en una única instancia: la que ejerce el **ad quem**...” (negrilla del texto citado).

al a quo para que mediante sentencia complementaria se pronuncie sobre la demanda de reconvención o sobre la demanda acumulada no decidida en el fallo, solución que es contraria al principio de economía procesal.

Por consiguiente, el ad quem sólo puede devolver el proceso para que el inferior dicte sentencia complementaria en esos dos casos; si el punto de la litis no desatado es otro, por ejemplo una parte de las pretensiones de la demanda, se siguen las nociones generales sobre apelación, y, en caso de que la parte perjudicada haya apelado, el fallo de segunda instancia resolverá lo pertinente sin necesidad de devolver el proceso al inferior.

(...)

El sistema explicado es caduco y contraproducente pues, so pretexto de que no se debe pretermir la instancia, devolver el proceso en las hipótesis estudiadas para que el inferior dicte la sentencia complementaria constituye una lamentable pérdida de tiempo, ya que constituye un notorio atentado contra el principio de la economía procesal, pues si es el superior quien en últimas debe definir lo que corresponda, no se ve motivo alguno para contemplar la posibilidad de que de una vez por todas decida lo que corresponda y se pronuncie de fondo sobre los aspectos dejados de resolver por el juez inferior.

Si se tiene en cuenta que cuando se dispone la complementación por parte del superior y a cargo del a quo, debe el proceso regresar al inferior y que éste dicte la sentencia complementaria, bien puede suceder que una vez notificada no se apele, caso en el cual de todas formas regresará el expediente al superior para que decida la apelación pendiente y, caso de que se apele, como es lo más probable, de idéntica manera debe actuar, de modo que como siempre va a regresar el proceso al juez de segunda instancia, resulta a todas luces conveniente modificar el sistema para que, sin la enorme pérdida de tiempo que los pasos contemplados conllevan una vez apelada la sentencia, pueda el superior complementarla en todo lo que haya sido omitido por el juez de primera instancia. Y es que al fin y al cabo la última palabra la tiene el funcionario de segunda instancia, de ahí que so pretexto del rigorismo inútil de no pretermir la instancia, se obliga a este trámite a todas luces innecesario que sólo retardo causa al proceso¹².

10.2.5. Ahora bien, la Sala no pierde de vista lo que, sobre el tema específico del llamamiento en garantía, dijo esta Subsección “B” en la sentencia del 9 de abril de 2012, en la cual se decidió que, para no comprometer el derecho al juzgamiento en dos instancias de la relación procesal surgida de la figura del llamamiento en garantía, era necesario proferir la sentencia sin resolver dicho punto, y enviar el expediente –incluida la sentencia de segunda instancia– al a quo, con una admonición para que éste resolviera lo omitido. Según se consideró en la mencionada providencia:

¹² López B., Hernán F., *Instituciones de Derecho Procesal Civil Colombiano*, Tomo I: Parte General, novena edición, Bogotá 2005, DUPRE editores, páginas 657 a 659.

6. Los llamados en garantía

A solicitud de la Procuradora 15 Judicial, el Tribunal a quo dispuso el llamamiento en garantía a los señores Jorge Guerrero Gómez y Carlos Bula Gutiérrez, médicos de planta del Hospital General de Barranquilla, en relación con los cuales se señala que debieron prestar el servicio de urgencias en ese centro asistencial el día de los hechos.

Como antes se señaló, el a quo, omitió resolver la situación de los llamados en garantía, sin que esa omisión hubiera sido advertida por las partes, ni por el mismo Tribunal, con el fin de adicionar la sentencia.

El artículo 311 del Código de Procedimiento Civil regula la manera de corregir las omisiones que se presenten en las sentencias proferidas en primera instancia, en estos términos:

(...)

Considera la Sala que en el caso concreto, no tiene la competencia para complementar el fallo proferido por el Tribunal, en relación con la responsabilidad de los llamados en garantía, porque ese no es un extremo de la litis original trabada entre el demandante y la entidad, sino otra relación jurídica procesal diferente, asimilable en los términos del artículo 311 citado, a una demanda de reconvención o a un proceso acumulado, que amerita la devolución del expediente al juez de primera instancia para que lo defina.

En efecto, como lo ha señalado la Sala en repetidas oportunidades, en materia de responsabilidad estatal, cuando en el juicio se formula llamamiento en garantía, se deben diferenciar dos relaciones jurídicas o juicios de responsabilidad: una, la relación en la cual se controvierte y se persigue la responsabilidad directa del Estado por el daño antijurídico ocasionado por la acción u omisión de las autoridades públicas y cuyas partes son la entidad pública en calidad de demandada y la víctima y los afectados en calidad de demandantes; y otra, en la que los extremos son el Estado como demandante y el agente público como demandado, en la que se pretende el reintegro del valor de la indemnización que aquél pague a la víctima del daño, como consecuencia de la actuación dolosa o gravemente culposa de éste con motivo o en ejercicio de sus funciones.

En consecuencia, se devolverá el expediente al Tribunal de origen para el sólo efecto de que adopte la decisión que en derecho corresponda frente a los llamados en garantía, dado que mediante esta sentencia se pone fin a la relación jurídica trabada entre los demandantes y la entidad pública demandada, es decir, la competencia del Tribunal a quo queda circunscrita a la decisión de la responsabilidad de los llamados en garantía, sin que tenga competencia para volver a pronunciarse sobre este litigio. Con esta decisión se garantiza además el derecho de contradicción de la parte que resulte afectada con la decisión que se adopte en relación con el pleito seguido entre la entidad pública y los llamados en garantía, en el

evento de que tengan interés en recurrir esa decisión [¹³]¹⁴.

10.2.6. Al respecto, la Sala considera que frente al tema específico del llamamiento en garantía pueden existir, en efecto, situaciones concretas en las que resultaría involucrado el principio de juzgamiento en dos instancias, como por ejemplo cuando el *a quo* omitió el pronunciamiento sobre el llamado en garantía a pesar de que condenó al llamante y, estudiado el caso en el transcurso de la apelación, se aprecian circunstancias que podrían conducir a decisiones perjudiciales a la situación del tercero interviniente.

10.2.7. En tales casos podría ser plausible, como se decidió en la sentencia recién citada, proferir el fallo de segundo grado sin resolver lo pertinente al llamamiento en garantía para que, una vez devuelto el expediente al *a quo*, resuelva éste sobre ese aspecto para, de ese modo, garantizar que la decisión pueda ser apelada por quien se considere perjudicado con ella. Dichas circunstancias justificarían, por un lado, el desgaste del aparato judicial y, de otra parte, la erogación de los grandes costos que todo ese trámite implica para la celeridad y economía de la actuación procesal correspondiente, incluidas las adversas consecuencias que ello trae también para el derecho de acceso a la administración de justicia de quienes esperan una pronta solución de sus asuntos.

10.2.8. Pero lo cierto es que también existen otras situaciones en las que resultaría absurdo, irrazonable, antieconómico e innecesario dejar pendiente la solución del llamamiento en garantía o, lo que es peor, retrotraer el proceso hasta la primera instancia, por cuanto no siempre están en riesgo los derechos que, con esas drásticas medidas, pretenden garantizarse a los participantes del proceso. Si en tales circunstancias se asumieran determinaciones tan radicales como las aludidas, entonces se dejaría de lado uno de los principios medulares del derecho

¹³ [18] *Cabe señalar que la ruptura de esa unidad procesal no afecta el debido proceso. Esta situación se asimila a aquéllos eventos de común ocurrencia, en los cuales las partes demandante y demandada concilian las pretensiones, pero el proceso continúa frente al llamado en garantía.*

¹⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera – Subsección “B”–, sentencia del 9 de abril de 2012, C.P. Ruth Stella Correa Palacio, radicación n.º 08001-23-31-000-1993-07301-01(23 271), actor: Irene Guell Flórez y otros, demandado: Nación-Ministerio de Salud y Departamento del Atlántico. En el aparte resolutivo de la sentencia citada se decidió: “...**PRIMERO: DECLÁRASE** al Departamento del Atlántico patrimonialmente responsable de los perjuicios sufridos por los demandantes, como consecuencia de la muerte de la menor Nora Esther Zárate Guell, ocurrida en Barranquilla, el 10 de febrero de 1991”. // (...) **SEXTO: DEVUÉLVASE** el expediente al Tribunal de origen para que decida sobre la responsabilidad de los médicos llamados en garantía...”.

adjetivo, que lo es la instrumentación de las normas procesales para la eficacia de las garantías de corte sustancial.

10.2.9. Esto último es lo que ocurre en **el caso concreto**, en el que la parte perjudicada con la omisión del *a quo* –entidad demandada– se abstuvo de solicitar la complementación de la sentencia durante el trámite de la primera instancia, y en el que, según se verá más adelante, la figura del llamamiento en garantía terminará siendo denegada por virtud de aspectos relacionados con la procedibilidad de la misma, a tal punto que la intervención del tercero nunca debería haber sido admitida en el *sub examine*.

10.2.10. En efecto, en la medida en que la entidad llamante en garantía tuvo la oportunidad de solicitar en la primera instancia la complementación del fallo frente al aspecto dejado de resolver por el *a quo*, entonces no podría alegar una pretermisión de la instancia al resolver el llamamiento en garantía en el trámite de la apelación. Frente al llamado en garantía, por su parte, también carece de efectos la supuesta pretermisión de la instancia, toda vez que le será favorable la decisión que en el *sub lite* se asumirá, según será explicado en los apartes finales de la presente sentencia.

10.2.11. En estas circunstancias, la Sala considera que en el presente caso deben prevalecer los principios de celeridad y economía procesal, además del derecho de las partes a acceder a la administración de justicia, en la medida en que, al resolver en segunda instancia el aspecto omitido en la sentencia apelada –el llamamiento en garantía–, no se está causando una sustancial afectación al derecho a la doble instancia de los intervinientes procesales.

10.3. Finalmente, la Sala se abstendrá de estudiar el tema relacionado con la legitimación en la causa por activa del demandante Armando Zárate Galeano, de quien el *a quo* dijo que no había demostrado el interés para demandar. En efecto, aunque se trata de uno de los presupuestos procesales de la acción que, de conformidad con la jurisprudencia podría ser estudiado más allá de las reglas de congruencia que rigen el trámite y decisión del recurso de apelación¹⁵, lo cierto es que resultaría inoficiosa la eventual modificación que sobre dicho punto se haga, pues en aplicación del pluricitado principio de la no reforma en perjuicio, en todo caso no podría agravarse la condena impuesta por el Tribunal a la U. A. E. de

¹⁵ *Ibidem*, nota al pie n.º 8.

Aeronáutica Civil.

II. Validez de los medios de prueba

11. Por solicitud de ambas partes trabadas en litigio, al presente proceso fueron allegadas algunas copias simples de las investigaciones adelantadas por la U. A. E. de Aeronáutica Civil con posterioridad al accidente del avión marca Aerocomander modelo 680F con matrícula HK-913P. Dentro de dichas indagaciones se incluyeron algunas versiones libres y declaraciones juramentadas, cuya posibilidad de valoración debe ser analizada. Del mismo modo, junto con la demanda se allegaron unos reportajes periodísticos publicados en diferentes periódicos de circulación nacional, relacionados con los hechos materia de la presente controversia. También reposan en el plenario varias fotografías tomadas en el lugar del accidente.

11.1. Las copias simples podrán ser apreciadas de acuerdo con el criterio recientemente establecido por la Sala Plena de Sección Tercera según el cual, cuando las reproducciones informales de documentos han obrado en el plenario a lo largo del proceso y han sido susceptibles de contradicción por las partes sin que estas las tacharan de falsas, dichos documentos pueden ser valorados y son idóneos para determinar la convicción del juez frente a los hechos materia de litigio, pues de lo contrario se desconocerían el principio constitucional de prevalencia de lo sustancial sobre lo formal y el derecho fundamental de acceso a la administración de justicia, lo que a su vez iría en contra de las nuevas tendencias del derecho procesal¹⁶.

11.2. También serán apreciables las declaraciones juramentadas recogidas dentro de las mencionadas averiguaciones, sin que sea necesaria su ratificación, en la medida en que su traslado fue solicitado por ambas partes, en aplicación de la regla jurisprudencial formulada de vieja data por la Sección Tercera del Consejo de Estado, reiterada recientemente por la Sala Plena de dicha Sección¹⁷. No

¹⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera –en pleno–, sentencia del 28 de agosto de 2013, C.P. Enrique Gil Botero, radicación n.º 05001-23-31-000-1996-00659-01(25022), actor: Rubén Darío Silva Alzate y otros, demandado: Nación-Fiscalía General de la Nación y otros.

¹⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera –en pleno–, sentencia del 11 de septiembre de 2013, C.P. Danilo Rojas Betancourth, radicación n.º

ocurre lo mismo con las indagatorias visibles en el plenario las cuales, de conformidad con el mismo pronunciamiento de la Sección Tercera, no pueden ser objeto de valoración por el hecho de que fueron vertidas sin el apremio del juramento¹⁸.

11.3. Frente al mérito probatorio de los artículos de prensa, la jurisprudencia de la Sección Tercera ha señalado, de vieja data, que la información que allí aparece consignada no puede ser admitida dentro del proceso como si se tratara de una prueba testimonial, dado que aquélla carece de los requisitos esenciales que identifican este tipo de medio probatorio, en particular porque se trata de una información que no fue suministrada ante un funcionario judicial, no fue rendida bajo la solemnidad del juramento, ni el autor del reporte periodístico dio cuenta de lo que en el mismo se consigna (art. 227 C.P.C.)¹⁹. A lo sumo, los recortes de prensa podrán ser apreciados como una prueba documental de la existencia de la información y de la forma como fue publicada la noticia, pero –se insiste– no como una demostración de la veracidad de su contenido²⁰.

11.3.1. Recientemente, la Subsección “C” de la Sección Tercera del Consejo de Estado admitió que estos documentos podían tenerse como un indicio contingente si, valorados racional, ponderada y conjuntamente con la totalidad del acervo probatorio, resultaban indicativos de la veracidad de la ocurrencia de los hechos²¹.

11.3.2. Y en una oportunidad ulterior, en la sentencia del 29 de mayo de 2012²², la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo señaló que los informes de prensa no tienen, por sí solos, la entidad suficiente para probar la existencia y veracidad de la situación que narran y/o describen, por lo que su eficacia probatoria depende de su conexidad y su coincidencia con otros elementos probatorios que obren en el expediente. Por lo tanto, “... *cualquier género periodístico que relate un hecho*

41001-23-31-000-1994-07654-01(20 601), actor: María del Carmen Chacón y otros, demandado: Nación-Ministerio de Defensa-Ejército Nacional.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ Véanse, entre otras, las siguientes sentencias proferidas por la Sección Tercera del Consejo de Estado: 21 de junio de 2007, exp. 25 627, C.P. Alier Eduardo Hernández; 19 de agosto de 2009, exp. 16 363, C.P. Myriam Guerrero de Escobar; 10 de junio de 2009, exp. 18 108, C.P. Ruth Stella Correa; 2 de febrero de 2009, exp. 23 067, C.P. Enrique Gil Botero; 10 de marzo de 2011, exp. 20.099, C.P. Ruth Stella Correa.

²⁰ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia del 11 de agosto de 2011, exp. 20325, C.P. Mauricio Fajardo Gómez.

²¹ Sentencias de 25 de julio de 2011, exp. 19 434, C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa; 19 de octubre de 2011, exp. 20 861, C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa; y 15 de febrero de 2012, exp. 20 880, C.P. Olga Mérida Valle de De la Hoz.

²² Expediente n.º 11001-03-15-000-2011-01378-00, C.P. Susana Buitrago de Valencia.

(reportajes, noticias, crónicas, etc.), en el campo probatorio puede servir solo como un indicador para el juez, quien a partir de ello, en concurrencia con otras pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso, podría llegar a constatar la certeza de los hechos...”²³. Previamente, la misma Sala Plena había señalado que los recortes de prensa constituyen documentos en los términos del artículo 251 del C.P.C., por lo que no es razonable excluirlos *prima facie* del debate probatorio, aunque reconoció que corresponde al juez determinar si puede o no conferirles eficacia²⁴.

11.3.3. Esta postura resulta acorde con la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, que al respecto ha señalado que los documentos de prensa aportados por las partes pueden ser apreciados, “... cuando recojan hechos públicos y notorios o declaraciones de funcionarios del Estado, no ratificadas, o cuando corroboren aspectos relacionados con el caso y acreditados por otros medios...”²⁵.

²³ Cabe señalar que este planteamiento acerca del valor indiciario de los recortes de prensa fue objeto de una aclaración de voto expresada en los siguientes términos por los magistrados Stella Conto Díaz del Castillo y Danilo Rojas Betancourth: “... Centralmente debe advertirse que, en determinados eventos, atendiendo, *verbi gratia*, la naturaleza de la noticia, el espectro de difusión y la calidad de los medios que la comunicaron, puede el juez considerar que se trata de un hecho notorio que no requiere prueba adicional, pues las notas periodísticas otorgan esa naturaleza.// Es que, por ejemplo, casos como desastres naturales de repercusión nacional que son registrados en detalle por todos los medios de comunicación no podrían recibir el mismo trato, ni tampoco debería aplicarse la jurisprudencia vigente para hechos que impactan al colectivo en general y por lo mismo son registrados por la opinión pública hasta convertirse en temas de discusión en cualquier foro social.// Por tanto, el llamado de la presente aclaración tiene por objeto morigerar el precedente vigente para que en cada caso el juez, orientado por su sana crítica, pueda darle a las notas e informaciones periodísticas un alcance superior al de la simple veracidad de su sola difusión y pueda, dependiendo del sub iudice, tener el hecho como notorio y, por lo mismo, relevarlo de cualquier exigencia de prueba adicional, estimando entonces cierto el contenido que a nivel nacional registren los medios de comunicación, atendiendo también a su grado de credibilidad social.// Además, no puede desconocerse que la publicación de determinada información, puede tenerse como un indicio grave que, apoyado con otras pruebas, permita alcanzar un grado de convencimiento sobre la certeza del hecho noticioso, esto a partir de su confiabilidad...”.

²⁴ Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, auto del 20 de mayo de 2003, exp. PI-059, C.P. Tarsicio Cáceres Toro.

²⁵ Esta fue la postura asumida por la Corte Interamericana de Derechos Humanos en las siguientes sentencias: 4 de julio de 2007, caso Escué Zapata Vs. Colombia, párr. 28, y 11 de mayo de 2007, caso Bueno Alves vs. Argentina, párr. 46. Sin embargo, cabe señalar que en los fallos anteriores, la Corte había impuesto menos condicionamientos para la valoración de estos documentos. Así, en varias sentencias proferidas en 2006 (entre otras, la de 29 de noviembre de 2006, caso La Cantuta vs. Perú, párr. 65; de 4 de julio de 2006, caso Ximenes Lopes vs. Brasil, párr. 55; de 1º de julio de 2006, caso de masacres de Ituango vs. Colombia, párr. 122) indicó que los documentos de prensa aportados por las partes podrían ser apreciados “... cuando recojan hechos públicos y notorios o declaraciones de funcionarios del Estado, o cuando corroboren aspectos relacionados con el caso...”. Previamente, en la sentencia de 29 de julio de 1988, caso Velásquez

11.3.4. En consideración a los criterios jurisprudenciales precedentemente expuestos, la Sala dará valor probatorio a los recortes de prensa, en el sentido de considerar que está demostrada la divulgación de ciertos hechos en medios de comunicación de amplia circulación, según se dejará explicado en el siguiente punto de las consideraciones de la presente providencia. En caso de que exista correspondencia entre los sucesos narrados por los reportes periodísticos y los hechos señalados por las demás pruebas del proceso, se tendrán por ciertos los hechos narrados en tales medios de convicción, según la postura contenida en las providencias a las que se hizo referencia en los acápites anteriores.

11.4. Finalmente, en lo atinente a las fotografías que se tomaron en el lugar del accidente, las mismas podrán ser valoradas comoquiera que con las demás pruebas del expediente se puede determinar claramente su autoría y el momento de su elaboración, así como también el lugar y la época en que fueron tomadas, circunstancias a partir de las cuales se puede tener certeza de su autenticidad. Al respecto ha dicho la Sala:

7.2. En lo que tiene que ver con las fotografías... la Sala considera que carecen de mérito probatorio y se abstendrá de valorarlas, dado que sólo dan cuenta del registro de varias imágenes, sobre las que no es posible determinar su origen ni el lugar, ni la época en que fueron tomadas o documentadas, y menos se tiene certeza de la identidad de las personas y lugares que aparecen en ellas, ya que no fueron reconocidas ni ratificadas dentro del proceso, lo que impide cotejarlas con otros medios de prueba²⁶. Cosa diferente ocurre con las fotografías allegadas junto con el dictamen pericial rendido ante el Tribunal de primera instancia, respecto de las cuales existe plena certeza de su autoría y época de elaboración, lo que permite que sean apreciadas en aras de resolver el presente litigio²⁷.

Rodríguez vs. Honduras, había señalado que los recortes de prensa tienen valor probatorio "... en cuanto reproducen textualmente declaraciones públicas, especialmente de altos funcionarios de las Fuerzas Armadas, del Gobierno o de la propia Corte Suprema de Justicia de Honduras, como algunas emanadas del presidente de esta última; [mientras que] otros tienen importancia en su conjunto en la medida en que corroboran los testimonios recibidos en el proceso respecto de las desapariciones y la atribución de esos hechos a las autoridades militares o policiales de este país..." (párr. 146).

²⁶ [4] Al respecto, véanse, entre otras, las siguientes sentencias proferidas por la Sección Tercera del Consejo de Estado: 5 de diciembre de 2006, exp. 28.459, C.P. Ruth Stella Correa; 28 de julio de 2005, exp. 14998, C.P. María Elena Giraldo; 3 de febrero de 2010, exp. 18034; C.P. Enrique Gil Botero.

²⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera – Subsección "B" –, sentencia del 27 de marzo de 2014, C.P. Danilo Rojas Betancourth, radicación n.º 25000-23-26-000-2001-02491-01(28 326), actor: Héctor Iván Monroy Fandiño y otros.

11.5. Así, aunque varias de las fotografías visibles en el plenario carecen de una constancia formal sobre su autenticidad, con las demás pruebas se puede establecer claramente que se trata de documentos que contienen impresiones del lugar donde ocurrieron los hechos, tanto en momentos inmediatamente posteriores a la caída del avión Aerocomander modelo 680F con matrícula HK-913P, como en una época más reciente, cuando la bodega afectada ya había sido objeto de las correspondientes labores de reconstrucción.

III. Hechos probados

12. Valoradas las pruebas válidamente allegadas al proceso, se tiene por probados los siguientes hechos relevantes:

12.1. El avión bimotor marca Aerocomander modelo 680F con matrícula HK-913P, que antes era de propiedad del Instituto Geográfico Agustín Codazzi –IGAC–, había permanecido en tierra desde el año 1993 por razón del vencimiento del certificado de aeronavegabilidad. En el año 1995 el aparato fue adquirido por el señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez, quien sometió la aeronave a varias actividades de reparación que tenían como propósito obtener nuevamente el permiso de las autoridades aeronáuticas para ponerla en vuelo, lo cual se logró en el mes de agosto del mismo año, después de varias inspecciones técnicas y de la realización de los correspondientes vuelos de prueba. Al respecto es pertinente referir los siguientes sucesos y medios de convicción que los respaldan.

12.1.1. Con miras a la adquisición del avión, el señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez solicitó la expedición de una constancia relacionada con el certificado de aeronavegabilidad, documento que fue entregado por la Aerocivil el 15 de febrero de 1995, con los siguientes datos:

Que revisados los archivos del Grupo Material Aeronáutico, figura lo siguiente:

HK-913-G: Se encuentra suspendido de actividades de vuelo desde febrero 7 de 1993 por cuanto el propietario dejó vencer el certificado de aeronavegabilidad. Actualmente continúa suspendido y sin certificado vigente (f. 307, c. pruebas n.º 2)²⁸.

²⁸ A folios 310 y siguientes del cuaderno de pruebas n.º 2 aparecen los últimos certificados de aeronavegabilidad expedidos a nombre del IGAC en el mes de diciembre de 1993, en

12.1.2. El señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez adquirió el avión Aerocomander modelo 680F con matrícula HK-913P el 15 de abril de 1995, según se aprecia en el certificado de matrícula expedido por la Aerocivil, en el que además se especifica que el adquirente de la aeronave es su mismo explotador, esto es, que se trata de un avión privado (f. 282, c. pruebas n.º 2).

12.1.3. Una vez adquirida la aeronave, el señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez la sometió a varias reparaciones, la cuales tenían por objeto la obtención del correspondiente certificado de aeronavegabilidad, según consta en la constancia expedida el 9 de mayo de 1995 por la empresa Aeroservicios Técnicos de Colombia Ltda., con destino a la Aerocivil. En dicho documento se hizo constar lo siguiente:

... Durante el servicio de 1000 horas efectuado al avión AEROCOMANDER Modelo 680F, serie n.º 1234-120, HK-913G, se verificó el cumplimiento de todos los boletines y cartas de servicio que se efectúan al avión por modelo y número de serie... (fls. 262 y siguientes, c. pruebas n.º 2).

12.1.4. El propietario de la aeronave suscribió un contrato de mantenimiento con la empresa Aeroservicios Técnicos de Colombia Limitada, con fecha 1º de noviembre de 1994 (f. 288, c. pruebas n.º 2). En dicho contrato se consignan los siguientes datos de interés:

... entre los suscritos a saber: CARLOS ARTURO AMAYA VALLARINO... obrando en su calidad de representante legal de la empresa AEROSERVICIOS TÉCNICOS DE COLOMBIA LTDA, y el señor PEDRO GASTÓN ROBERTO ROZO GÓMEZ... quien obra como explotador de la aeronave tipo Aerocomander Matrícula HK-913 Modelo-680-F serie 1234-120... se ha celebrado el presente CONTRATO DE MANTENIMIENTO, que se rige por las siguientes cláusulas: ... CLÁUSULA SEGUNDA: El contratante contrata los servicios de mantenimiento de línea para la aeronave Hk-913P de acuerdo con el reglamento y estipulaciones que tenga el DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE AERONÁUTICA CIVIL con AEROSERVICIOS TÉCNICOS DE COLOMBIA LTDA...

12.1.5. Los motores del avión, que eran de marca Lycoming, también fueron objeto de reparación por parte de la empresa Aerotécnica Limitada en el mes de

cuyos datos se dice que se trataba de una aeronave con las siguientes características: Categoría y utilización: normal oficial; Peso: 3628 kgs; Puestos incluida la tripulación: 4, Operación autorizada: IFR.

mayo de 1995, según se aprecia en las certificaciones expedidas por dicha empresa con destino a la Aerocivil (fls. 268 y sgts. c. pruebas n.º 2)²⁹.

12.1.6. La Sección de Control de Material Aeronáutico de la División de Control Técnico de la Aerocivil, mediante inspección n.º 000011 del 5 de julio de 1995, avaló todos los trabajos de “overhaul” que sobre la aeronave HK-913P efectuó la empresa Aeroservicios Técnicos de Colombia Ltda. (f. 279 y sgts. c. pruebas n.º 2)³⁰.

12.1.7. Mediante análisis efectuado el 6 de julio de 1995, un inspector técnico aeronáutico de la Aerocivil, certificó que las reparaciones efectuadas a la aeronave habían cumplido los requerimientos técnicos para volar, y conceptuó que era procedente expedir el correspondiente certificado de aeronavegabilidad, en los siguientes términos:

En cumplimiento a la orden impartida por esa división el día 5 de julio de 1995 nos trasladamos a las instalaciones de Aeroservicios Técnicos de Colombia, ubicada en las nuevas instalaciones de aviación del Aeropuerto El Dorado, donde efectuamos inspección técnica de la aeronave de la referencia.

Como resultado de dicha inspección, se dejó una orden de trabajo con diez y nueve (19) reportes, los cuales una vez cumplidos y verificados por Aerocivil, y si la aeronave reúne los demás requisitos exigidos en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos, se conceptúa que por el aspecto técnico se le puede autorizar el vuelo de prueba, para posteriormente asignarle el certificado de aeronavegabilidad... (f. 323, c. pruebas n.º 2).

12.1.8. Efectuadas todas las reparaciones, la empresa Aeroservicios Técnicos de Colombia Ltda. realizó con resultados satisfactorios el primer vuelo de prueba del avión Aerocomander 680F HK-913P, lo cual se hizo el 2 de agosto de 1995 (f. 271, c. pruebas n.º 2)³¹.

12.1.9. El día 8 de junio de 1995, el señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez

²⁹ Las hélices, los trenes de aterrizaje, los sistemas hidráulicos, las superficies aerodinámicas y los sistemas de aviónica, también fueron materia de exhaustivas reparaciones, tal como consta en los certificados expedidos por las empresas Aeroreparaciones Limitada, CIRO –talleres y centro de aviación ejecutiva– y Aero-Hélices (fls. 320 y siguientes).

³⁰ Otro tanto se halló en la inspección n.º 000128, sin fecha, efectuada por la misma división de la AEROCIVIL (f. 316).

³¹ El plan de vuelo correspondiente es visible a folio 415 y siguientes del c. de pruebas n.º 2.

tomó una póliza de seguro con la aseguradora La Nacional Seguros, cuyos datos de interés son los siguientes, según certificado expedido por la mencionada aseguradora el 7 de junio de 1995:

Que ROZO GÓMEZ PEDRO GASTÓN ROBERTO está asegurado con la póliza cuyo número se indica más adelante, de acuerdo con las exigencias del nuevo Código de Comercio, incluyendo el abordaje en: Colombia y países limítrofes.

Cuadro descriptivo:

Póliza n.º 19-9500475

Comienzo: junio 08 de 1995 00:01 hora local

Vencimiento: junio 07 de 1996 24:00 hora local

Amparos: Responsabilidad civil general para daños a propiedades de terceras personas. Responsabilidad civil ante terceros hasta \$20 000 000 incluyendo daños ocasionados a terceras personas (f. 30, c. 1, proceso n.º 14961-acumulado-15096)³².

12.1.10. El señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez, mediante oficio radicado el 9 de agosto de 1995 y dirigido a la Supervisora de Material Aeronáutico del aeropuerto El Dorado, solicitó la expedición del certificado de aeronavegabilidad del avión Aerocomander modelo 680F con matrícula HK-913P (f. 327, c. pruebas n.º 2). En respuesta a dicha solicitud, la U. A. E. de Aeronáutica Civil expidió el correspondiente certificado de aeronavegabilidad con fecha 18 de agosto de 1995, en el que constan los siguientes datos de interés:

Matrícula: HK-913P; Marca: Aerocomander; Modelo: 680F; Serie: 1234-120

Categoría y utilización: Normal/Turismo

P.B.M.O Kgs: 3.628

Puestos (incluyendo tripulación): 7

Operación autorizada: IFR

Fecha último peso y balance: junio 20 de 1995 (f. 328, c. pruebas n.º 2)³³.

³² Copia auténtica de la póliza es visible a folios 8 y siguientes del cuaderno de pruebas n.º 2. En la Sección I –Amparos y Exclusiones–, condición segunda literal A –Exclusiones Generales–, se consagra en el numeral 3º: “... *Piloto no autorizado: mientras la aeronave está piloteada por una persona distinta a la indicada en el cuadro de amparos que no reúna los requisitos exigidos en ella, con excepción del taxeo de la aeronave en tierra por parte de una persona debidamente calificada para ello...*”.

³³ La aeronavegabilidad del avión también se hizo constar en la certificación n.º 179 del 14 de agosto de 1995 (f. 341, c. pruebas n.º 2), de acuerdo con la cual: “... *desde el 07 de febrero de 1993 estaba suspendida de actividades de vuelo por vencimiento del certificado de aeronavegabilidad y seguro hasta el 08 de agosto de 1995. Actualmente posee certificado de aeronavegabilidad n.º 01551, expedido el día 09 de agosto de 1995 y se encuentra vigente...*”.

12.1.11. Según certificación sin fecha expedida por la U. A. E. de Aeronáutica Civil, la aeronave fue “activada de vuelo” el día 9 de agosto de 1995. Dice este documento:

El servicio de overhaul del avión para ponerlo en actividad de vuelo fue efectuado por el taller Aeroservicios Técnicos de Colombia ubicado en los hangares de aviación general del aeropuerto El Dorado.

La aeronave permaneció inactiva de vuelo desde el 7 de febrero de 1993.

Y fue activada de vuelo el día 9 de agosto de 1995 después de haber cumplido los requisitos técnicos y demás actos administrativos según documentos que reposan en la carpeta de la aeronave ubicada en la oficina de material aeronáutico.

La aeronave pertenecía con anterioridad al Instituto Geográfico Agustín Codazzi y a partir de abril de 1995 cambió de propietario a nombre del señor Rozo Gómez Pedro Gastón Roberto (f. 290, c. pruebas n.º 2).

12.2. El día 24 de octubre de 1995, a las 6:45 a.m., la aeronave bimotor de marca Aerocomander modelo 680F con matrícula HK-913P, que minutos antes había despegado del aeropuerto El Dorado con destino al aeródromo alternativo de Guaymaral, reportó una emergencia relacionada con la pérdida de potencia en uno de sus propulsores. De forma inmediata, los controladores aéreos dieron prioridad al avión para que aterrizara de emergencia en el aeropuerto de origen, y cuando la tripulación estaba llevando a cabo la maniobra de aproximación, la aeronave se precipitó a tierra en el mismo sitio donde funcionaba la bodega de la empresa Triturados del Tolima Ltda., la cual estaba ubicada aproximadamente a 2 kilómetros de la pista en la que pretendía realizarse el aterrizaje de emergencia. Como resultado de la colisión fallecieron instantáneamente todos los 5 ocupantes del avión, entre los que se encontraban tres tripulantes y dos pasajeros. En el momento del accidente, los funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado perdieron toda comunicación con la tripulación del HK-913P, y sólo pudieron percatarse de la situación gracias a los informes que fueron dados por los pilotos de otras aeronaves que volaban en cercanías. El hecho fue materia de investigación por parte de funcionarios de la U. A. E. de Aeronáutica Civil, quienes elaboraron varios informes y recaudaron algunos testimonios, según pasa a reseñarse.

12.2.1. La División de Seguridad Aérea de la U. A. E. de Aeronáutica Civil elaboró

el “Informe Preliminar de Accidente: Información General”, en el que se hizo constar que la caída de la aeronave se produjo en el kilómetro 2 de la vía que de Bogotá conduce a Medellín, lugar en el que se produjeron varios destrozos en la bodega de la empresa Triturados del Tolima Ltda. Además, se deja constancia de que el accidente se produjo a plena luz del día, en momentos en los que existían excelentes condiciones de visibilidad³⁴. Dice el informe:

Municipio - Departamento: Cota - Cundinamarca

Fecha: 24 de octubre de 1995

Hora local: 06:45

Lugar: Instalaciones Empresa Triturados del Tolima - vía calle 80 kilómetro 2 antes de Siberia autopista Medellín

Matrícula: HK-913P; Marca: Aerocomander; Modelo: 680F

Certificado de Aeronavegabilidad n.º 01574

Propietario: Pedro G. Roberto Rozo G.; Explotador: el mismo

Lugar de salida: Aeropuerto Internacional El Dorado

Tipo de operación: Aviación General - no comercial

Fase de operación: en ruta - ascenso inicial

Nombres Tripulación:

Homero Gómez Calderón; Licencia n.º PC-5984

Aida Julieth Acero G.; Licencia n.º PC-5383

Gustavo A. Nieto Jaramillo

Tripulantes: 3

Pasajeros: 2

Observaciones: Los nombres de los otros ocupantes eran: Carlos López y Miguel Santos.

Daños a la aeronave: Como consecuencia del impacto y posterior explosión, la aeronave quedó totalmente destruida.

Otros daños: Daños estructurales mayores, bodega Triturados del Tolima, vehículos con daños menores, llantas de tractomula quemadas por acción del fuego.

Aspectos que se suponen relacionados con el accidente: en investigación

Breve descripción del suceso: El día 24 de octubre de 1995, la aeronave de matrícula HK-913P, de propiedad del señor PEDRO G. ROBERTO ROZO, despegó del aeropuerto El Dorado de la ciudad de Santafé de Bogotá D.C. a las 06:38 HL, llevando a bordo de la misma los siguientes pilotos: capitán Homero Gómez, capitán Julieth Acero y Gustavo Nieto J., además transportaba dos (2) pasajeros.

A las 7:15 HL el inspector de turno fue informado por el señor coronel Parga, que la aeronave HK-913P que había despegado del aeropuerto

³⁴ De conformidad con el informe meteorológico visible a folio 446 del cuaderno de pruebas n.º 2, en el momento del vuelo de la aeronave HK-913P “... el viento se mantuvo en calma con muy escasa nubosidad baja y la presencia de bancos de niebla bajos (menores de dos metros) y bancos un poco más altos hacia las 7:00 HLC, reduciendo la visibilidad a esa hora a 6000 metros...”.

El Dorado se había accidentado cerca de Siberia vía autopista Medellín. De inmediato el inspector se dirigió al lugar antes indicado para iniciar la correspondiente investigación de campo, constatando que la aeronave se encontraba accidentada y completamente destruida en las instalaciones de Triturados del Tolima. Como consecuencia de la explosión y posterior incendio, los ocupantes cinco (5) en total fallecieron en forma inmediata. De acuerdo a las versiones de los moradores del lugar, el accidente se configuró a las 06:45 HL, con luz de día y visibilidad ilimitada. Acto seguido se procedió a la toma de fotografías e identificación de componentes para el desarrollo de la correspondiente investigación.

Recomendaciones que requieren acción inmediata: enviar motores de la aeronave para desarme e inspección a un taller autorizado por la Aeronáutica Civil, a fin de poder establecer su condición de operación y funcionamiento (f. 255, cuaderno de pruebas n.º 2).

12.2.2. La entidad demandada también elaboró el “*Reporte de Percance Aéreo*”, en el que se dice que el vuelo iniciado en el aeropuerto El Dorado, tenía como destino el aeropuerto alterno de Guaymaral. Además, se consigna una narrativa de los sucesos que desembocaron en el accidente del avión HK-913P, y se da cuenta de las pesquisas iniciales realizadas para establecer sus causas. Entre los datos relevantes de este informe, es de resaltar el hecho de que la colisión del aparato con el terreno, ocasionó un fuerte incendio en el sitio. En lo pertinente, consigna el reporte:

Descripción: La aeronave HK-913-P despegó del aeropuerto internacional El Dorado a las 06:38:00 HL con destino al aeropuerto de Guaymaral, la aeronave después de 7 minutos de vuelo se precipitó contra el terreno ocasionándose un incendio que la consumió en su totalidad. Sus ocupantes, al parecer 4, murieron calcinados.

Acción tomada: Se desplazaron al lugar del accidente el inspector de turno de El Dorado y la comisión de búsqueda y rescate con miembros de la Defensa Civil, con el fin de iniciar la correspondiente investigación.

Se solicitaron informes a los controladores de turno, congelación de cinta magnetofónica y metares para la hora (f. 384, c. de pruebas n.º 2).

12.2.3. Durante la investigación disciplinaria adelantada por la U. A. E. de Aeronáutica Civil, la cual será materia de referencia en apartes ulteriores del presente acápite de hechos probados, se recibieron las declaraciones juramentadas de algunos pilotos que operaban en el área de los hechos en el momento de la colisión, quienes fueron testigos de la emergencia reportada por el avión HK-913P, e incluso informaron a las autoridades aeronáuticas sobre la

ubicación exacta del sitio del accidente, cuyos rastros de humo eran visibles desde el aire. Al respecto, en el testimonio del capitán Juan Fernando Jiménez García, quien para el momento de los hechos estaba al comando de un avión ATR-42 de la aerolínea ACES que estaba en aproximación al aeropuerto El Dorado, se dijo lo siguiente:

... Ese día yo estaba efectuando el vuelo 401 de Aces entre Manizález y Bogotá, el vuelo fue normal, cuando crucé el VOR de Bogotá me cambiaron a la frecuencia de torre El Dorado 118.1, yo notifiqué que estaba dejando el VOR con 12000, el controlador me dijo “recibido mantenga alta velocidad”, no recuerdo si en ese momento el HK-913P solicitó prioridad, el controlador me llamó y me dijo que redujera al mínimo, que tenía un avión en prioridad... el controlador llamó varias veces al HK-913P para que le diera la posición, la respuesta fue negativa, el controlador me llamó a mí y me dijo que hiciera un llamado al HK-913P, yo lo hice y tampoco tuve respuesta, el controlador me dijo que si yo observaba el tráfico a la izquierda de mi posición, yo le dije que negativo, que no observaba ninguna aeronave a la izquierda de mi posición, en ese momento yo le dije que estaba dejando el marcador exterior con 10.000 pies, el controlador me dijo que continuara la aproximación y previera un sobrepaso, el controlador siguió insistiendo en la llamada a dicha aeronave y nunca obtuvo respuesta, yo oí la voz de una mujer solicitando no recuerdo si decía prioridad o emergencia, el controlador siguió insistiendo en la posición de la aeronave, después transcurrieron más o menos 30 segundos, no recuerdo qué aeronave fue la que dijo: “no quiero alarmar pero veo humo negro al norte de la pista”, algo así, yo también vi el humo negro, yo le dije al controlador que estaba en la corta final, y le dije ACES 401 autorizado a aterrizar, por el taxeo Charlie me cambió a superficie y ya llegando a la plataforma, oímos que la aeronave se había accidentado encima de una fábrica, eso es lo que recuerdo... El tiempo estaba ilimitado, en excelentes condiciones... (f. 52, cuaderno de pruebas sin numerar)³⁵.

³⁵ También rindió testimonio el piloto Iván Jiménez Lugo (fls. 54 y siguientes, cuaderno sin numerar), quien para el momento de los hechos se encontraba al mando de una aeronave que estaba en espera de despegar del aeropuerto El Dorado. Este testigo narra que por intercomunicador escuchó el reporte de la emergencia declarada por la Aerocomander HK-913 en uno de sus motores, y que de un momento a otro se perdió toda comunicación, hasta que el piloto del ATR-42 de ACES –cuyo testimonio se transcribió arriba– reportó la presencia de humo en la parte izquierda de la pista. Por su parte, el capitán Mauricio Enrique Lacharme Parada (f. 56, cuaderno sin numerar), piloto de helicóptero adscrito a la Fuerza Aérea, narró que se encontraba realizando un vuelo de reporte periodístico para la cadena Caracol Televisión, cuando por solicitud de la torre de control de El Dorado se dirigió al sitio de donde surgía humo en la parte norte de la pista, lugar donde pudo determinarse que había caído el avión Aerocomander HK-913P. En palabras de este último testigo: “... Lo que yo recuerdo es que me disponía a realizar el vuelo que rutinariamente se efectuaba en las mañanas en el HK-3825 (Caracol del Aire) correspondiente a verificar el tránsito vehicular de la ciudad, al estar en la carrera de despegue se me preguntó si observaba algún humo hacia el sector norte del aeropuerto El Dorado, confirmándome que una aeronave se había reportado en emergencia, yo observé hacia el norte y vi que efectivamente había un humo, lo cual le reporté a la torre, la cual me solicitó que si podía ir a verificar a qué se debía dicho humo, autorizándome a cruzar la trayectoria de la pista de inmediato, y yo procedí hacia el lugar. Al llegar al lugar

12.3. El accidente del avión Aerocomander 680F HK-913P fue informado por medios de comunicación escritos de amplia circulación nacional. Así, en la edición del 25 de octubre de 1995, el periódico El Tiempo reportó que la aeronave había colisionado contra una bodega de la empresa Triturados del Tolima Ltda., sitio en el cual perecieron todos los cinco (5) los ocupantes del aparato siniestrado. Se dice en el reporte periodístico:

... Cuatro hombres y una mujer murieron carbonizados en la mañana de ayer, como consecuencia de la caída y posterior explosión de la avioneta en la cual viajaban con destino al aeropuerto de Guaymaral.

El aparato se estrelló violentamente contra la Trituradora del Tolima, distribuidora de materiales para construcción.

Los pilotos Homero Gómez Calderón y Gustavo A. Nieto Jaramillo; la copiloto Aída Julieth Acero Blanco, y los técnicos Carlos López y Miguel Santos Carnera, perecieron instantáneamente dentro del Aerocomander 680F de placas HK-913P, propiedad de un particular, que había despegado del aeropuerto el dorado a las 6:30 de la mañana.

El accidente ocurrió siete minutos después, a 200 metros de la glorieta Siberia, en el sector de la autopista Medellín que se comunica con las vías hacia las poblaciones de Cota y Funza (f. 3, cuaderno de pruebas n.º 2)³⁶.

12.4. Recopilados los datos y evidencias que se consideraron necesarios, el Grupo de Prevención e Investigación de la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la U. A. E. de Aeronáutica Civil, elaboró el reporte final del accidente ocurrido el 24 de octubre de 1995, en el cual se concluyó que el siniestro ocurrió como consecuencia de la impericia de los pilotos en el manejo de la aeronave HK-913P, respecto de la cual no pudo determinarse la existencia de fallas en alguno de sus

ubicado a unos 50 metros al norte de la Autopista Medellín y diagonal a los hangares de Helicentro, observé un gran incendio que salía de un hueco en el techo de una bodega, debido a que el fuego y el humo eran bastante grandes, no pude determinar exactamente a qué se debía dicho fuego, procedí a aterrizar a unos 100 metros del fuego y le solicité a un pasajero... que descendiera del helicóptero y tratara de averiguar qué sucedía, él descendió del helicóptero y a unos 30 metros habló con una persona la cual manifestó que se trataba de un avión que había caído sobre la bodega... inmediatamente despegué informándole a la torre de lo sucedido y solicitándole que por favor enviaran bomberos y personal de la Aerocivil al sitio del desastre, ya que el fuego era bastante grande. Estuve sobrevolando el sector por aproximadamente 15 minutos, cuando ya el fuego se había desvanecido un poco ya se podían observar los pedazos de aeronave que habían quedado incrustados dentro de la bodega, no recuerdo al cuánto tiempo llegó el personal de Aerocivil y Bomberos, pero sí fue más de 10 minutos...”.

³⁶ También se aprecia el reporte del accidente, según fue elaborado por el periódico El Espacio, en términos similares al arriba citado (f. 26, cuaderno sin numerar).

componentes. En efecto, en las investigaciones se pudo establecer que la tripulación que se encontraba al comando del avión, carecía del entrenamiento y las licencias que eran necesarios para el vuelo de la Aerocomander 680F. Del mismo modo, se dijo que la aeronave despegó con un peso mayor del normal, según sus especificaciones técnicas. Finalmente, los investigadores pusieron de presente que los funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado, permitieron el despegue del avión accidentado sin que el mismo contara con el respectivo plan de vuelo. Se cita *in extenso* el mencionado reporte:

SINOPSIS:

La aeronave HK-913P, Aerocomander 680F despegó del Aeropuerto El Dorado a las 06:38 HL, con destino a Guaymaral llevando a bordo dos (2) tripulantes y tres (3) pasajeros.

Posterior al despegue en fase de ascenso, la aeronave solicita regresar por problemas técnicos en el motor n.º 2 y la torre le informa llame iniciando básico izquierdo y la aeronave le contesta enterado 913; a partir de este momento se pierde toda comunicación con la aeronave, minutos más tarde fue localizada accidentada en la margen derecha autopista Medellín, completamente destruida dentro de las instalaciones de la Compañía Triturados del Tolima.

La causa de este accidente fue la colisión de la aeronave contra una bodega, producida por la falta de altura y control del avión debido a falta de conocimientos y carencia de entrenamiento por parte de la tripulación.

(...)

1.3. DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

El avión quedó destruido totalmente debido al fuerte impacto contra las instalaciones de la empresa, la explosión y posterior incendio.

1.4. OTROS DAÑOS

Daños estructurales en la bodega de la Empresa Triturados del Tolima, vehículos con daños menores, llantas de tractomulas quemadas por acción del fuego y red de línea telefónica rota.

(...)

El servicio de overhaul de la aeronave para ponerla en actividad de vuelo, fue efectuado por el taller Aeroservicios Técnicos de Colombia, ubicado en los hangares de la aviación general del aeropuerto El Dorado.

La aeronave permaneció inactiva de vuelo desde el 7 de febrero de 1993 y fue activada para el vuelo el día 9 de agosto de 1995, después de haber cumplido los requisitos técnicos y demás actos administrativos según los documentos que reposan en la carpeta de la aeronave, ubicada en la oficina de Material Aeronáutico.

(...)

En cuanto a las plantas motopropulsoras, Aerotécnica Ltda llevó a cabo las siguientes reparaciones:

Motor n.º 1 S/N 1985-50 se le efectuó reparación general. La reparación se cumplió dentro de los límites que ordenan los Manuales del fabricante...

Motor n.º 2 S/n RL-437-50, se le efectuó revisión y pruebas por almacenamiento. La reparación se cumplió dentro de los límites que ordenan los manuales del fabricante siendo realizados estos trabajos en el mes de febrero de 1995.

(...)

La aeronave se encontraba excedida para el despegue en: 276 Lbs.

(...)

1.14. INCENDIO

El impacto de la aeronave contra la bodega, produjo una explosión por rompimiento de los tanques de combustible al entrar en contacto con los cables del sistema eléctrico que produjo un incendio que destruyó completamente la misma.

(...)

1.6. ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Se verificaron los registros de mantenimiento de la aeronave, encontrándose éstos satisfactorios. También se investigaron los talleres tanto de reparación del avión como de los motores, encontrándose que llenaban los requisitos establecidos por la Oficina de Control y Seguridad Aérea.

El examen de los restos de la aeronave no reveló prueba importante alguna de que el accidente se produjera como resultado del mal funcionamiento o falla de la aeronave, motores o componentes.

Los restos de los motores con sus respectivas hélices se enviaron a un taller debidamente autorizado por la Aeronáutica Civil para un examen procediendo al desarme e inspección y se llegó a la conclusión de que los motores funcionaban adecuadamente en el momento del impacto. En cuanto a las hélices de cada motor se llegó a la conclusión de que estas se encontraban en paso bajo o de potencia al momento del impacto. No hay evidencia de que ambos motores fueron dañados, inicialmente por el impacto y seguidamente por la explosión e incendio subsiguiente. Sus magnetos cuatro (4), no pudieron ser analizados debido a los daños ocasionados, las bombas de combustible no pudieron ser giradas debido al estado de destrucción por acción del fuego.

Las bombas de aceite se encontraron libres de partículas metálicas y rotaban sus ejes libremente.

Todos los anillos de los pistones fueron hallados con libre movimiento e intactos, los cilindros y pistones no presentaron evidencia de detonación, ni agua en el combustible, falta de lubricación o sobrecalentamiento, los rodamientos y casquetes estaban en condición de servicio y poseían una película de aceite en su superficie.

(...)

2.0. ANÁLISIS

El piloto al mando de la aeronave, no reunía los requisitos de acuerdo al Manual de Reglamentos Aeronáuticos y normas existentes para volar el tipo de aeronave en la cual se accidentó y sólo uno de ellos tenía adición para bimotores adicionada al Cessna T-303. Es de anotar

que el rendimiento y operación del tipo de aeronave en que se accidentó es totalmente diferente al Cessna T-303.

Se debe partir de la premisa que (sic) un piloto puede tener el conocimiento para operar una aeronave, más no el entrenamiento necesario para volarla. El entrenamiento requiere de una dedicación especial y un tiempo adecuado, para adquirir idoneidad, lo cual garantiza los altos márgenes de seguridad requeridos para la operación de una aeronave.

Por los análisis y exámenes realizados a los motores, se puede deducir que no se presentó una falla en uno de los motores total o parcial, pues las evidencias así lo indican, contrariamente a lo que la tripulación reportó.

En cuanto a las hélices, muestran el doblamiento y raspaduras, presentando características típicas de haber golpeado el suelo con potencia.

Al no presentarse desprendimiento de alguna superficie en vuelo y de acuerdo con las evidencias encontradas en el lugar del accidente; no se tiene una idea clara de cuál fue la falla presentada que originó el llamado de emergencia por parte de la tripulación, es muy probable que se haya presentado cualquier otro tipo de indicación en el motor izquierdo, que originó la confusión a los pilotos para efectuar ese tipo de llamado.

El análisis efectuado por parte del piloto, pudo haber sido erróneo, debido a la ausencia total de entrenamiento e inexperiencia en este tipo de aeronaves; según consta en las certificaciones sobre sus horas de vuelo, las cuales corresponden a otro tipo de aeronaves de rendimiento y operación completamente diferente.

Dentro del análisis hecho al peso y balance, se determinó por cálculos que la aeronave se encontraba por encima de los límites permitidos por el fabricante para el despegue que tenía en el momento del accidente.

3.0. CONCLUSIONES

3.1. RESULTADOS

- La Tripulación abordo, no tenía vigente el certificado médico.*
- Las limitaciones y privilegios de las licencias de vuelo, no los habilitaban para volar el equipo accidentado, ya que en sus hojas de vida no aparecen registrados ningún chequeo o entrenamiento en ese equipo.*
- La tripulación interpretó de manera equivocada alguna indicación la cual indujo a la misma a devolverse al aeropuerto.*
- La aeronave, hasta donde se pudo establecer, no estaba limitada por restricciones de ninguna naturaleza, salvo el hecho de estar sobrecargada, no tenía reportes pendientes que afectaran su aeronavegabilidad antes del vuelo.*

(...)

- Se encontró que la aeronave estaba excedida en 276 libras de su peso máximo de despegue para la altura del Aeropuerto El Dorado (8.355 pies).*

- No existía plan de vuelo para la aeronave.
- Ninguna aeronave debe ser autorizada a volar sin su respectivo plan de vuelo.
- El supervisor de torre de control es la persona responsable de verificar el cumplimiento de las normas vigentes.
- Existe el mensaje G. CIRCULAR 151430 SKBOYAYI que a la letra dice 16-15-08/95 PTO su informe de acuerdo con el Manual de Reglamentos Aeronáuticos, Parte Quinta Reglamento del Aire CMA numerales 5.7.1/5.7.2/5.7.2.1/5.7.2.2 CMA a partir de la fecha toda OPR de ACFT en vuelos IFR y VFR CMA incluyendo los vuelos de prueba CMA entrenamiento CMA, traslados y los que se efectúen entre los aeropuertos de BOGOTÁ-GUAYMARAL-BOGOTÁ CMA, deben presentar plan de vuelo (FPT) CMA, sin el cumplimiento de este requisito no se permitirá la OPR de la ACFT PTO fin.

CAUSAS

La causa probable de este accidente fue la colisión de la aeronave contra una bodega, situación producida por la pérdida de altura y de control del avión durante la maniobra de regreso debido a la falta de conocimientos de las limitaciones de la aeronave y carencia de entrenamiento por parte de la tripulación; fue el factor contribuyente que condujo al accidente.

4.0. RECOMENDACIONES

4.1. La Aeronáutica Civil deberá formar y desarrollar un programa que su objetivo principal sea el de tener el conocimiento de la capacitación, entrenamiento, experiencia y horas de vuelo de los tripulantes.

4.2. Recordar a las agencias de tránsito aéreo que no deben autorizar salidas a las aeronaves que no hayan presentado el respectivo plan de vuelo.

4.3. Recordar a los propietarios de aeronaves privadas que se deben abstener de contratar pilotos que no reúnan los requisitos técnicos y médicos para operar equipos de vuelo en los cuales no estén capacitados.

4.4. Enviar copia de la presente investigación a la Asociación de Aviación General para que sea leída y comentada entre sus miembros como aporte a la campaña de prevención de accidentes (fls. 17 y siguientes, cuaderno de pruebas n.º 2)³⁷.

12.5. Inmediatamente después de la caída del avión HK-913P, la División de Investigaciones Disciplinarias de la Dirección Legal de la U. A. E. de Aeronáutica Civil inició una averiguación para tratar de establecer si, de conformidad con las

³⁷ A folios 34 y siguientes reposan las fotografías tomadas por la AEROCIVIL en el sitio del accidente, en las que se aprecian los destrozos que por virtud de este se produjeron en la bodega de la empresa Triturados del Tolima Ltda.

circunstancias del accidente, merecía algún juicio de reproche la conducta desplegada por los funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado. Como resultado de dicha investigación, la entidad hoy demandada impuso una sanción de suspensión en contra de tres técnicos aeronáuticos que estuvieron a cargo del despegue de la aeronave siniestrada, por considerar que incurrieron en una falta al deber de sus respectivos cargos, en cuanto autorizaron el despegue de un avión que no había presentado plan de vuelo y cuya operación, de conformidad con su carácter de avión privado, estaba restringida en el aeródromo en el momento en que se produjo el decolaje, actuación que contrarió abiertamente las reglamentaciones aeronáuticas. De la investigación disciplinaria así adelantada, es pertinente reseñar algunas de sus etapas, tal como sigue.

12.5.1. Mediante oficio n.º 16/1074/95 del 24 de octubre de 1995 suscrito por el secretario técnico aeronáutico de la Aerocivil, dirigido al jefe de la División de Investigaciones Disciplinarias, se solicitó el inicio de la investigación en los siguientes términos:

Me permito informar que en el día de hoy se accidentó la aeronave en referencia a las 6:45 relacionada en la localidad Uniabastos sobre la autopista Medellín.

Al momento de iniciar la investigación se encontraron las siguientes anomalías que, considero, justifican una investigación disciplinaria y las demás que se generen:

- 1. No existe plan de vuelo en la oficina AIS/ARO.*
- 2. No existen Fajas de progreso en la torre de control EDR.*
- 3. No se encontraron registros de la aeronave en sus contactos con las oficinas de AIS, torre de control en autorizaciones, superficie, torre ni supervisor de torre.*

De acuerdo a disposiciones precisas vigentes se puede determinar el incumplimiento de las siguientes normas:

- a. Ninguna aeronave debe ser autorizada a volar sin su respectivo plan de vuelo.*
- b. Las fajas de progreso son documento fundamental para el control de tráfico en cualquier posición.*
- c. La coordinación entre las diferentes posiciones en la torre de control está soportada en el documento de fajas de progreso*
- d. El supervisor de la torre de control es la persona responsable de verificar el cumplimiento de normas vigentes.*
- e. No se efectuó coordinación y transferencia de la aeronave a la torre*

de Guaymaral, coordinación previa a la operación de la aeronave.

Por lo anterior me permito solicitar se asigne un funcionario que inicie de inmediato la correspondiente investigación (f. 245 y sgts. c. de pruebas n.º 4)³⁸.

12.5.2. Por medio de providencia calendada el 12 de enero de 1996, la División de Investigaciones Disciplinarias, después de haber surtido la etapa de indagación preliminar, formuló pliego de cargos en contra de tres funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado, con la consideración de que fue irregular el decolaje de la aeronave HK-913P, el cual se produjo sin plan de vuelo y en horas en que estaba restringida su operación. Se dijo en la mencionada providencia:

El suscrito investigador, de acuerdo al acervo probatorio obrante en este proceso, infiere que presuntamente por parte de los controladores de tránsito aéreo que atendieron en horas de la mañana del 24 de octubre de 1995, las posiciones de control torre El Dorado frecuencia 118.1, control tierra El Dorado frecuencia 121.8, al igual que el de coordinación torre, no se dio cumplimiento a la presentación de plan de vuelo para la aeronave HK-913P, la cual no podía operar desde El Dorado, por restricción entre las 11:30 UTC (6:30HL) y las 15:30 UTC (10:30 HL), por tratarse de una aeronave con marca y utilización "P", tampoco se dio transferencia y comunicaciones a la torre de control de Guaymaral, debiendo el funcionario asignado a control torre El Dorado, cambiar la aeronave a Guaymaral, momentos después de su despegue, máxime la cercanía entre estos aeropuertos, que implicaba un vuelo con una duración inferior a cinco (5) minutos... La falta de presentación del plan de vuelo por parte de los tripulantes de la aeronave accidentada en la oficina de información aeronáutica de El Dorado, coadyuvó para que no fueran confrontadas sus habilidades profesionales como pilotos, por cuanto ninguno estaba habilitado para tripular aeronaves tipo Aerocomander 680F... (f. 288, cuaderno de pruebas sin numerar)³⁹.

³⁸ Mediante memorando del 24 de octubre de 1995, suscrito por un técnico aeronáutico de la Oficina de Plan de Vuelo del aeropuerto El Dorado, dirigido al jefe del Grupo de Información Aeronáutica de la AEROCIVIL, se dejó constancia de que la tripulación de la aeronave HK-913P se abstuvo de presentar plan de vuelo el día de los hechos (f. 243, c. de pruebas n.º 4). Del mismo modo, mediante oficio n.º 183.1-0064 del 30 de febrero de 1998, suscrito por el jefe de servicios de información aeronáutica de la AEROCIVIL, se allegó copia de los planes de vuelo registrados en el aeropuerto El Dorado para el momento de los hechos, en los que no se observa el correspondiente a la aeronave accidentada el 24 de octubre de 1995 (f. 475 y sgts. c. de pruebas sin numerar). De acuerdo con los planes de vuelo visibles en el expediente, los mismos deben contener los siguientes datos: Tipo de aeronave, reglas de vuelo (visuales o por instrumentos), aeródromos de salida y destino (con las respectivas alturas sobre el nivel del mar), tiempo de vuelo, autonomía de vuelo, personas a bordo, equipos de supervivencia, color y marcas de la aeronave, piloto al mando y número de licencia, entre otros.

³⁹ En el transcurso de la investigación disciplinaria se allegó copia de la directiva n.º SUP/AIP C n.º 01-24 del 30 de septiembre de 1994, expedida por la Dirección de Operaciones Aéreas de la U. A. E. de Aeronáutica Civil, en cuyo numeral 1 literal a) se establece una restricción para el despegue de aeronaves privadas desde el aeropuerto El Dorado, durante las horas mencionadas en el pliego de cargos (f. 480, c. de pruebas sin

12.5.3. Mediante oficio del 3 de junio de 1998, el funcionario investigador remitió el expediente disciplinario al jefe de la División de Investigaciones Disciplinarias de la Aerocivil, acompañado de un concepto en el que recomendaba sancionar disciplinariamente a los controladores aéreos investigados. A juicio del funcionario investigador:

De lo anterior se infiere que un año antes al accidente de la aeronave HK-913P, existía para el aeropuerto El Dorado restricción en aterrizajes y despegues de aeronaves, entre otras a las de marca y utilización "P", como era la aeronave de matrícula HK-913P, aeronave privada, que no se encontraba efectuando un vuelo denominado VIP, evento en el cual se requería coordinación y aprobación de autoridad competente, ni tampoco por ser Aerocomander F-680 se encontraba exceptuada para operar a las horas en que operó ese día. Restricción que continuó vigente con el NOTAM Nr. 29-35 de abril de 1996...

(...)

De acuerdo al acervo probatorio obrante en este proceso, se infiere que por parte de los controladores de tránsito aéreo de servicio en el aeropuerto internacional El Dorado y que atendieron en horas de la mañana el 24 de octubre de 1995, las posiciones de control tierra El Dorado en frecuencia 121.8... al igual que la posición de coordinación torre..., estos no dieron cumplimiento a lo dispuesto en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos, parte quinta, Reglamento del Aire, numerales 5.7.1, 5.7.2, 5.7.2.1, 5.7.2.2., el cual determinó que toda operación a nivel nacional de aeronaves en vuelos IFR y VFR, incluyendo vuelos de prueba, entrenamiento, traslados, y los que se efectúen entre los aeropuertos El Dorado - Guaymaral - El Dorado, deben presentar plan de vuelo, no permitiéndose la operación sin el cumplimiento de este requisito...

Quede claro que si los funcionarios... en cumplimiento de sus funciones en las posiciones de coordinación y control de tierra El Dorado, hubiesen dado estricta aplicación a lo dispuesto en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos, en el sentido de que la tripulación de la aeronave tipo Aerocomander F-680 de matrícula HK-913P para operarla han debido presentar el correspondiente plan de vuelo ante la Oficina de Información Aeronáutica de El Dorado, dependencia en la cual al recepcionar este documento y dentro de las funciones asignadas a los servidores públicos de la misma, está la de verificar la vigencia del certificado médico del piloto que figure al mando de cualquier aeronave y establecer si en su correspondiente licencia técnica de piloto comercial (PC) o de piloto de transporte de línea (PTL), se encuentra habilitado para ejercer funciones en el equipo que

numerar). Del mismo modo se allegó la directiva n.º 330-222 del 21 de mayo de 1990, por medio de la cual se establecieron las funciones de los diferentes puestos de la torre de control del aeropuerto El Dorado. Allí se dice que es función del "controlador de autorizaciones" permitir el despegue de las aeronaves que tengan plan de vuelo. Del mismo modo, se estipula que al "controlador de coordinación" le corresponde elaborar las fajas de progreso de las aeronaves, de conformidad con los planes de vuelo que le hayan sido remitidos.

pretende volar, en esa dependencia habrían establecido las aptitudes técnicas de la tripulación; circunstancia esta que no se dio, toda vez que los pilotos accidentados en la aeronave HK-913P, ninguno poseía la idoneidad, ni estaba habilitado ni autorizado por la Aeronáutica Civil para tripular aeronaves del tipo Aerocomander F-680 que era del tipo de la aeronave accidentada, ni siquiera poseían la idoneidad para tripular ese tipo de aeronaves como copilotos... (fls. 503-537, c. de pruebas sin numerar).

12.5.4. Finalmente, por medio de la resolución n.º 03423 del 15 de octubre de 1998 expedida por el director regional aeronáutico de Bogotá de la U. A. E. de Aeronáutica Civil, se impuso una sanción disciplinaria de suspensión en contra de los funcionarios investigados. Para esos efectos, la autoridad disciplinaria consideró que debían acogerse las consideraciones emitidas por el funcionario investigador, en la medida en que se demostró que algunos funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado contrariaron los reglamentos aeronáuticos, al permitir el despegue de una aeronave que tenía operación restringida para el momento de los hechos, y cuya tripulación se había abstenido de presentar el correspondiente plan de vuelo. Al respecto se dijo en la mencionada providencia:

Que el Director Regional Aeronáutico Bogotá de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, acoge el análisis jurídico probatorio efectuado por el Investigador Comisionado, al quedar plenamente demostrada responsabilidad en la irregular operación de la aeronave HK-913P el día 24 de octubre de 1995, por parte de los funcionarios... quienes encontrándose de turno en las posiciones de control torre de El Dorado frecuencia 118.1, control tierra El Dorado frecuencia 121.8 y coordinación torre, autorizaron la operación de la aeronave en mención sin la presentación del respectivo Plan de Vuelo, requisito mediante el cual la Oficina de Información Aeronáutica de conformidad con sus funciones, hubiese podido establecer si los integrantes de la tripulación de la aeronave se encontraban habilitados y autorizados por la Aeronáutica Civil. Igualmente, la autorización se dio en el horario restringido después de las 11:30 UTC (6:30 HL), violando en esta forma las disposiciones emanadas de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, las cuales están reglamentadas por el Manual de Reglamentos Aeronáuticos Parte Quinta, Reglamento del Aire numerales 5.7.1, 5.7.2, 5.7.2.1, 5.7.2.2, y el NOTAM clase C n.º 01-24 del 30 de septiembre de 1994, respectivamente... (fls. 541-574, c. de pruebas sin numerar).

12.6. Durante el transcurso de las pesquisas administrativas relacionadas con el accidente del avión Aerocomander 680F de matrícula HK-913P, la U. A. E. de Aeronáutica Civil levantó un álbum fotográfico en el sitio denominado “Depósito de Agregados para Concreto Siberia”, utilizado por la empresa Triturados del Tolima

Ltda., según se aprecia en el letrero y fachada fotografiados inmediatamente después del accidente. En las fotografías se aprecian los destrozos que dejó la colisión de la aeronave, así como las labores de rescate efectuadas por el cuerpo de bomberos, la Defensa Civil y funcionarios de la Aerocivil (fls. 271 a 279, c. pruebas n.º 4).

12.7. El señor Gustavo Gil León administraba un taller de mecánica que funcionaba en la bodega de la empresa Triturados del Tolima Ltda. Como consecuencia del accidente, se perdieron elementos de trabajo que, según algunos testimonios rendidos en el transcurso del trámite contencioso, afectaron la situación económica del aludido demandante. Al respecto dijo el testigo Hernando Castillo Rodríguez:

... lo primero yo escuché la noticia de la bimotor, y de inmediato me dirigí hacia el sitio a ver qué había pasado y qué podía colaborar porque era amigo y darme cuenta, cuando yo llegué encontré todavía llamas en el taller de GUSTAVO... todo estaba calcinado, taller, bodega, dos vehículos que quedaron calcinados, oficina, herramienta y repuesto que él tenía en los estante, gatos compresor, torques, herramienta, llaves, destornillador, compresómetros, taladros, pistola de tomar el tiempo, esmeril, repuestos varios que tenía, platinos condensadores, bujías, bobinas, extensiones de luz, prensa de banco, los bancos donde uno operaba, esos se calcinaron, las mangueras de los compresores, equipo de oficina, papelería, todo eso se acabó, torres de bloquear, los vehículos quedaron calcinados, pistola de pintura de alta y baja, sí todo el equipo quedó vuelto nada... nada quedó sirviendo... Él tenía un taller en la calle 53 barrio Normandía, se trasladó muy bien instalado, más o menos tenía un área de 400 metros área de trabajo, se trasladó para la bodega de don BERNARDO no recuerdo el apellido, y comenzó a trabajar allá en la bodega muy bien instalada, pus había una buena comunicación... económicamente quedó muy mal, en ceros.... uno de los vehículos, un BMW, era del señor Zárate, el otro era un Taxi, don Gustavo Gil lo tenía trabajando y de ahí devengaba para vivir, fuera de lo de su taller, de su diario, de su vehículo... (f. 280, c. pruebas n.º 4, proceso n.º 14961)⁴⁰.

12.8. Durante el trámite de la primera instancia se rindió un dictamen pericial por dos auxiliares de la justicia, respecto de quienes no se mencionó su especialidad técnica o científica. Los peritos tenían la misión de evaluar los daños padecidos por los demandantes en el accidente aéreo⁴¹. En el cuaderno correspondiente al

⁴⁰ En el mismo sentido rindió declaración el señor Pablo Humberto Fonseca Rodríguez (f. 278, c. de pruebas n.º 4, proceso n.º 14961).

⁴¹ La posesión de los peritos fue ordenada por el Tribunal *a quo* mediante auto del 9 de octubre de 2001, y allí no se menciona la especialidad a la que pertenecen los expertos,

dictamen pericial se incluyeron las siguientes piezas probatorias:

12.8.1. Se allegó un álbum de 20 fotografías tomadas por los demandantes en momentos posteriores al accidente aéreo, en donde se aprecia la sede de la empresa Triturados del Tolima Ltda., así como los daños causados por la colisión de la aeronave contra la bodega ubicada dentro de dicha sede (fls. 13 a 18, c. anexo del dictamen).

12.8.2. Se adjuntó otra colección de 8 fotografías tomadas en el año 2002 por los peritos que realizaron el avalúo, en momentos en los que ya se habían culminado los trabajos de reconstrucción de la bodega (f. 20, c. anexo del dictamen).

12.8.3. Aparece certificado de matrícula de persona natural expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, en el que se hace constar la existencia del establecimiento de comercio destinado a taller de mecánica, ubicado en el kilómetro 2 más 200 de la autopista a Medellín y administrado por el señor Gustavo Gil León (fl. 24, c. anexo del dictamen).

12.8.4. Contrato de compraventa de un vehículo automotor, en el que el señor José Libos Saad vendió a Armando Augusto Zárate Galeano, el vehículo BMW 320 modelo 1982 de placas FD-5358, por un valor de ocho millones de pesos. El contrato está fechado el 10 de abril de 1991 (f. 25, c. anexo del dictamen)⁴².

12.8.5. Fotocopia de la tarjeta de propiedad del vehículo Dodge Dart de placas SAF 033, respecto del cual aparece como propietario el señor Hugo Díaz (f. 26, c. anexo del dictamen).

12.8.6. Certificación expedida el 3 de noviembre de 1993 por la empresa de transportes Taxi Perla S.A., en la que se hace constar lo siguiente:

Por medio de la presente certificamos que el señor HUGO PULIDO DÍAZ... figura como propietario de un vehículo de servicio público afiliado a nuestra Empresa, cuyas características son las siguientes:

aunque se especifica que se trata de auxiliares de la justicia (f. 82, c.1, proceso n.º 14961-acumulado-15096). Del informe pericial se corrió traslado a los intervinientes procesales, mediante auto del 5 de junio de 2002 (f. 95).

⁴² Al respecto, se observa certificación expedida por la empresa "Auto Class", en donde se dice que en el año 1990 el vehículo fue vendido al señor Armando Zárate Galeano (f. 29, c. anexo del dictamen). No obstante, a folio 30 se aprecia fotocopia de la tarjeta de propiedad del vehículo, en la que aparece como propietaria la señora Carolina Zapata.

Marca: Dodge Dart

Modelo: 1.966

Placas: SAF-033 (f. 28, c. anexo del dictamen).

12.9. La sociedad Triturados del Tolima Ltda. fue constituida mediante escritura pública n.º 2 118 del 14 de octubre de 1992 inscrita el día 16 del mismo año. Los datos relevantes que reposan en el correspondiente certificado de existencia y representación legal, son los siguientes:

Objeto social: La exploración, explotación, transformación, transporte y distribución de materiales de construcción y minerales; importación y exportación de maquinaria, equipos y repuestos...

(...)

Representación legal: el representante legal es el gerente y su suplente es el subgerente.

Que por escritura de constitución citada fueron nombrados:

Gerente: Bernardo Antonio Forero González... (f. 3. c.1 expediente n.º 14961-acumulado-15096).

IV. Problema jurídico

13. Previa determinación de la existencia del daño antijurídico que alegan los demandantes, es necesario establecer si existe alguna acción u omisión predicable en la actividad desplegada por la entidad demandada, que pueda tenerse como causa del daño alegado. En caso de que se concluya que le asiste responsabilidad a la U. A. E. de aeronáutica civil, entonces habrá de establecerse si resulta próspero el llamamiento en garantía que dicha entidad formuló frente al señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez en su calidad de propietario del avión siniestrado. Para decidir dichos puntos, es necesario que la Sala responda los siguientes interrogantes:

13.1. En lo que tiene que ver con la imputabilidad del daño, debe establecerse si los controladores aéreos presentes en la torre de control del aeropuerto El Dorado omitieron el cumplimiento de las funciones de su cargo, y si dicho incumplimiento contribuyó a la causación del accidente del avión Aerocomander 680F HK-913, que es el hecho generador de los detrimentos cuyo resarcimiento persiguen los demandantes. Sobre este punto, debe establecerse si el daño es imputable únicamente al propietario de la aeronave, como lo afirma la U. A. E. de Aeronáutica Civil, o si se presenta una concurrencia con la falla del servicio

cometida por dicha entidad –demostrada según se verá–, caso en el cual no sería posible hablar de una causal eximente de responsabilidad por el hecho de un tercero.

13.2. Frente a la situación del llamado en garantía, es necesario que la Sala establezca si en tal calidad era posible hacer comparecer al señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez al proceso, a pesar de que no existía relación jurídica alguna entre él y la U. A. E. de Aeronáutica Civil.

V. Análisis de la Sala

14. La Sala tiene por demostrado parcialmente **el daño** alegado por la parte actora, consistente en la parcial destrucción de la bodega perteneciente a la sociedad Triturados del Tolima Ltda., del taller de mecánica que allí funcionaba bajo la explotación comercial del señor Gustavo Gil León, y la incineración de los vehículos que en ese momento estaban siendo reparados.

14.1. Al respecto, en los múltiples informes elaborados por la U. A. E. de Aeronáutica Civil con posterioridad al accidente, se dice que la aeronave HK-913P se precipitó a tierra y colisionó con la bodega de la empresa Triturados del Tolima S.A., donde se produjo un incendio de grandes proporciones en el que resultaron destruidos varios elementos estructurales del edificio, así como mercancías, vehículos y elementos pertenecientes al taller de mecánica que allí funcionaba – párr. 12.2 y siguientes–, circunstancias que fueron respaldadas por los testimonios de los pilotos que ubicaron el sitio exacto del accidente, quienes mencionaron la presencia de una conflagración masiva en el lugar del siniestro –párr. 12.2.3–.

14.2. Ello también quedó evidenciado con las fotografías tomadas por funcionarios de la entidad demandada en el sitio del accidente –párr. 12.6–, en las que se aprecian los efectos del impacto de la aeronave, y la consiguiente ignición generada por el combustible de la misma y otros elementos inflamables presentes en la bodega, todo lo cual fue ampliamente documentado por los medios de comunicación que hicieron presencia en el sitio de los hechos –párr. 12.3–

14.3. Del mismo modo, con el dictamen pericial rendido durante la primera instancia, pudo establecerse que los destrozos causados con el siniestro aéreo,

fueron objeto de reparación con posterioridad al 24 de octubre de 1995, lo cual es apreciable en el álbum fotográfico elaborado por los auxiliares de la justicia, quienes efectuaron una visita al lugar de los hechos en el año 2002 –párr. 12.8.1–.

14.4. De otra parte, los daños causados al taller que era administrado por el señor Gustavo Gil León, respecto del cual se demostró su carácter de establecimiento de comercio –párr. 12.8.3–, también quedaron evidenciados según lo que narraron los testigos Hernando Castillo Rodríguez y Pablo Humberto Fonseca Rodríguez, quienes afirmaron que el accidente aéreo trajo consecuencias adversas para los intereses económicos y de subsistencia del mencionado demandante, en la medida en que no pudo seguir prestando el servicio de mecánica automotriz que desempeñaba en las instalaciones del edificio afectado –párr. 12.7–.

14.5. De conformidad con lo anterior, en el presente caso se encuentra demostrado el primer elemento de la responsabilidad, que lo es el menoscabo padecido por los demandantes en reparación, lo que permite analizar los demás presupuestos de la obligación resarcitoria que, según se mostrará, existe a cargo de la U. A. E. de Aeronáutica Civil.

15. Al revisar la **imputación del daño** a la entidad demandada, pasa la Sala a estudiar, en primer lugar, el régimen de responsabilidad aplicable y, posteriormente, se indicarán las razones por las que se considera demostrada la responsabilidad en el caso de autos, en la medida en que es evidente la falla del servicio cometida por la U. A. E. de Aeronáutica Civil en el marco de los hechos ocurridos el 24 de octubre de 1995, así como también el nexo causal de dicha falencia con la ocurrencia del accidente que hoy se lamenta. En relación con este último punto, la Sala pondrá de presente que, si bien el accidente tiene nexo causal con los errores cometidos por los pilotos del avión Aerocomander 680F HK-913 y con el hecho del dueño de la aeronave consistente en ceder el mando de la misma a una tripulación no calificada, lo cierto es que tal situación no es suficiente para eximir de responsabilidad a la demandada por el hecho de un tercero, toda vez que este no fue exclusivo sino concomitante con las omisiones de los controladores aéreos del aeropuerto El Dorado, adscritos a la Aerocivil.

15.1. Así, lo primero que debe aclararse es que el **régimen de responsabilidad aplicable** para el análisis del caso de autos es el de falla del servicio, en la medida en que esa es la alegación que se hace por la parte actora para solicitar el

resarcimiento de los perjuicios, y en atención a que se están juzgando los daños causados en el marco de un accidente aéreo en el que se predica la co-participación de la conducta de la administración. Al respecto desde vieja data ha dicho la jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado⁴³, lo siguiente:

Estima la sala conveniente realizar las siguientes precisiones acerca de la responsabilidad derivada del servicio aeronáutico, especialmente frente al mandato del artículo 90 de la C.P. que condiciona el derecho a la reparación en principio a la prueba de la existencia de un daño antijurídico imputable a una autoridad estatal.

En lo que tiene que ver con los daños derivados de muerte o lesiones a pasajeros abordo de las aeronaves, a partir de la expedición del código de comercio y para los efectos que interesan al presente caso, pueden distinguirse dos tipos de responsabilidad derivadas de la actividad aeronáutica y que corresponden, de una parte, al explotador de la aeronave; y, de otra, a la autoridad aeronáutica; que serán analizados en forma conjunta con el fin de determinar claramente las características de cada tipo de responsabilidad.

(...)

1. En cuanto a la responsabilidad que incumbe al explotador de la aeronave (con quien la víctima ha suscrito un contrato de transporte), su régimen, que no hace distinciones respecto de la naturaleza contractual o extracontractual de los perjuicios que se reclamen, está determinado por el artículo 1.880 del Código de Comercio. Disposición que consagra, en contra del explotador de la aeronave, una presunción de responsabilidad mas que de culpa, sólo desvirtuable mediante la prueba de cualquiera de las causales señaladas en el artículo 1.003 del mismo código, con exclusión de la fuerza mayor (nl 2); imponiéndose, además, en todos los casos, la obligación del explotador de demostrar que "tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fué imposible tomarlas"...

(...)

La responsabilidad de la autoridad aeronáutica:

1. Este tipo de responsabilidad, al contrario de la anterior, ha sido fundamentado siempre en la falla del servicio. Acerca de su alcance tienen plena vigencia, especialmente para el evento que hoy ocupa la atención de la sala, las siguientes consideraciones, hechas en la sentencia del 27 de febrero de 1.975 (exp. 1389, actor Soc. Aerocarga

⁴³ Jurisprudencia que ha sido materia de reiteración en recientes pronunciamientos. Al respecto véase: Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera –Subsección “C”–, sentencia del 7 de noviembre de 2012, C.P. Enrique Gil Botero, radicación n.º 05001-23-31-000-1995-00389-01(25179), actor: Leonel Antonio García Patiño y otros, demandado: Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil; de los mismos Sala y ponente la sentencia del 21 de noviembre de 2013, radicación n.º 05001-23-31-000-1995-00676-01(27046), actor: María Eugenia Naranjo de Ruiz y otros, demandado: Nación-Ministerio de Transporte, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil; de la Subsección “B” la sentencia del 3 de mayo de 2013, C.P. Stella Conto Diaz del Castillo, radicación n.º 05001-23-31-000-1995-00791-01(25774), actor: Elda Mary Luán y otros, demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Ltda., ponente Dr. Carlos Portocarrero Mutis), en la cual, luego de analizarse la normatividad que rige al Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, como organismo estatal sobre el cual pesa la obligación contenida en el artículo 16 de la constitución (hoy art. 2), del cual se deduce que "la primera y más importante de las obligaciones estatales es la de proteger la vida honra y bienes de los asociados, protección que constituye el fundamento de la mayoría de las actividades realizadas por el Estado", se expresa...

(...)

2. Al igual que en el caso de la responsabilidad del explotador de la aeronave, esta responsabilidad ha sido estructurada sobre una norma del Código de Comercio, el artículo 1.861, que define de manera general las funciones de la autoridad aeronáutica. Al respecto, en la sentencia del 19 de agosto de 1.982 antes citada, la sala dijo...

(...)

5. Y la circunstancia de que la ley haya atribuido a la autoridad aeronáutica la función de investigar todos los accidentes de aviación con el objeto de determinar sus causas probables (art. 1.847 del C. de Co.), emitiendo luego de dichos accidentes el correspondiente informe (que tiene la condición de documento público), impone que cuando se trate de comprometer la responsabilidad de la propia autoridad aeronáutica y el informe la haya descartado, la carga de probar la falla del servicio del demandante sea aun más exigente, en la medida en que a él le corresponderá desvirtuar las conclusiones que el mencionado informe contenga.

(...)

1. Precisadas las diferencias entre los dos tipos de responsabilidad, debe ahora señalarse que un accidente aéreo puede imputarse tanto a la empresa transportadora como a la autoridad aeronáutica, evento en el cual su responsabilidad será solidaria, de conformidad con lo previsto en el artículo 2344 del Código Civil; y tal como se señala en la citada sentencia del 6 de mayo de 1.992.

(...)

3. Se agrega aquí marginalmente que en virtud del fuero de atracción es perfectamente viable que en los eventos en que exista concurrencia de responsabilidad entre una entidad pública, sometida a la jurisdicción contenciosa, y una privada, cuyo conocimiento corresponde a la jurisdicción ordinaria, el proceso se adelante ante aquella jurisdicción, la cual tendrá competencia, entonces, para fallar acerca de la responsabilidad de las dos entidades o de una sola de ellas, sin tener en cuenta su jurisdicción propia.

(...)

4. Analizados los dos regímenes de responsabilidad se concluye entonces que en el evento de que el accidente aéreo sea producido por fuerza mayor, la obligación de reparación pesa sobre el explotador de la aeronave. Dicho en otros términos, si el accidente no puede ser imputado a culpa del explotador ni a culpa de la autoridad aeronáutica, el primero deberá de todos modos responder, salvo que se encuentre en uno de los casos señalados en el artículo 1.880 del c. de co...

En virtud de lo anterior, la obligación de reparación en cabeza de la autoridad aeronáutica dependerá siempre de que aparezca acreditado que esta incurrió en falla del servicio al cumplir sus funciones, y que dicha falla fué (sic) la causa eficiente del accidente.

En los términos del artículo 90 de la C.P., sólo cuando aparezca demostrado que la acción u omisión de la autoridad aeronáutica constituyó la causa eficiente del accidente, puede imponérsele la obligación de reparar los daños causados, por cuanto la propia ley ha dispuesto que es el explotador de la aeronave quien debe responder en los casos en que no pueda determinarse cuál fué (sic) la causa del accidente, al no permitir que este se exonere de su responsabilidad demostrando la existencia de fuerza mayor.

5. Puntualizado lo anterior, la Sala precisa que la entidad aeronáutica podrá también exonerarse de responsabilidad demostrando la ausencia de falla en su comportamiento, lo que se traduce en probar que cumplió adecuadamente y en forma razonable con sus funciones⁴⁴ (negritas y subrayas del texto citado).

15.1.1. De lo anterior se deduce que si en la ocurrencia de un accidente aéreo pueden estar comprometidas las conductas de particulares dedicados a la explotación comercial o privada de aeronaves, concomitantemente con las labores de control y supervisión de la administración aeronáutica sobre dichas actividades, entonces el régimen de responsabilidad aplicable para juzgar la actividad del particular es el objetivo de conformidad con las normas del Código de Comercio⁴⁵, mientras que la responsabilidad del Estado debe juzgarse bajo la óptica de la falla del servicio⁴⁶.

⁴⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 12 de septiembre de 1997, C.P. Carlos Betancur Jaramillo, radicación n.º 11224, actor: Manuel Vicente López Palmarini y otros, demandado: Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil. En dicha ocasión el Consejo de Estado juzgó el caso relacionado con el accidente sufrido en el año 1988 por un avión Boeing 727 de Avianca cuando, con 136 pasajeros abordo y una tripulación de 7 personas, decolaba del aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta. En dicha ocasión, aunque en el expediente se demostró que el siniestro ocurrió por errores imputables a la tripulación de la aeronave, el Consejo de Estado concluyó que la responsabilidad era imputable al Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil como co-causante del daño, en la medida en que los controladores aéreos autorizaron el despegue del avión con reglas visuales de navegación (VFR) en condiciones meteorológicas adversas, actuación que se consideró violatoria las normas de seguridad aeronáutica.

⁴⁵ Aunque en la sentencia antes citada se hace referencia a la regla de responsabilidad respecto a los pasajeros de las aeronaves siniestradas, regulada por el artículo 1880 del Código de Comercio, lo cierto es que la regla permanece invariable respecto de daños padecidos por terceros ubicados en la superficie. Al respecto, dispone el artículo 1827 del Código de Comercio: “ART. 1827.- La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a ser indemnizada por el explotador de la aeronave con sólo probar que tales daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. // Sin embargo, no habrá lugar a indemnización si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o cuando se deban al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo, si se observaron los reglamentos de tránsito aéreo”.

⁴⁶ Lo anterior sin perjuicio de lo dicho por la Sala Plena de la Sección Tercera en la sentencia del 19 de abril de 2012, C.P. Hernán Andrade Rincón, radicación n.º 19001-23-31-000-1999-00815-01(21515), actor: María Hermenza Tunubalá Aranda, demandado: Nación-Ministerio de Defensa-Policía Nacional. Se dijo en dicha providencia: “... En lo que refiere al derecho de daños, como se dijo previamente, se observa que el modelo de responsabilidad estatal establecido en la Constitución de 1991 no privilegió ningún

15.1.2. En el caso concreto, los daños alegados por los demandantes se produjeron en el marco de un accidente aéreo en el que concurrieron las actividades de los particulares –tripulantes de la aeronave y propietario de la misma– y las actividades de la administración aeronáutica, representada esta última por las labores que desplegaron los funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado, quienes autorizaron el despegue del avión Aerocomander HK-913P. Así las cosas, para el juzgamiento del asunto se aplicará el régimen subjetivo de responsabilidad de falla del servicio, estudio en el cual se establecerá si los agentes de la U. A. E. de Aeronáutica Civil actuaron en cumplimiento de las normas de seguridad aeronáutica.

15.2. Al revisar **la falla del servicio en el caso concreto**, la Sala considera que los hechos del caso son constitutivos de un evidente defecto administrativo por parte de la U. A. E. de Aeronáutica Civil, en la medida en que (1) los funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado permitieron el despegue del avión Aerocomander 680F HK-913P sin que existiera un plan de vuelo registrado para el despegue –párr. 15.2.1 y siguientes–, falencia que, a su vez, (2) les impidió percatarse de que la tripulación de la aeronave no estaba capacitada para su operación –párr. 15.2.2 y siguientes– y de que (3) el aparato tenía un sobrepeso que impedía su aeronavegabilidad en condiciones seguras –párr. 15.2.3 y siguientes–. Como si fuera poco, los controladores aéreos (4) permitieron la utilización del aeródromo por parte de un avión privado, en horas en que ello estaba prohibido según la reglamentación expedida por la misma Aerocivil –párr. 15.2.4 y siguientes–.

15.2.1. Al respecto, lo primero que debe tenerse en cuenta, es que de conformidad con las reglamentaciones aeronáuticas vigentes para la época de los hechos, no estaba permitido el despegue de aeronaves desde el aeropuerto El Dorado, sin que

régimen en particular, sino que dejó en manos del juez la labor de definir, frente a cada caso concreto, la construcción de una motivación que consulte razones, tanto fácticas como jurídicas que den sustento a la decisión que habrá de adoptar. Por ello, la jurisdicción contenciosa ha dado cabida a la adopción de diversos “títulos de imputación” como una manera práctica de justificar y encuadrar la solución de los casos puestos a su consideración, desde una perspectiva constitucional y legal, sin que ello signifique que pueda entenderse que exista un mandato constitucional que imponga al juez la obligación de utilizar frente a determinadas situaciones fácticas un determinado y exclusivo título de imputación”.// “En consecuencia, el uso de tales títulos por parte del juez debe hallarse en consonancia con la realidad probatoria que se le ponga de presente en cada evento, de manera que la solución obtenida consulte realmente los principios constitucionales que rigen la materia de la responsabilidad extracontractual del Estado...”.

existiera un plan de vuelo previamente registrado ante la respectiva oficina del aeródromo.

15.2.1.1. En efecto, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo, expedido por la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI–⁴⁷, el plan de vuelo se define como el documento que debe ser presentado ante las autoridades aeronáuticas, y es un requisito previo antes de iniciar la operación de cualquier avión, con lo que se entiende que la falta de cumplimiento del mismo es una situación que puede poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas.

15.2.1.1.1. Tal previsión está contenida, por un lado, en el acápite de definiciones del estatuto –página 7–, en donde se dice que el plan de vuelo es la “... *información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo...*”, de lo cual se deduce que, de conformidad con las reglamentaciones internacionales sobre seguridad aeronáutica, es inconcebible la realización de un descolaje sin la revisión del mencionado documento por las respectivas autoridades⁴⁸.

15.2.1.1.2. Por otra parte, en la sección 8.2 de la parte II –disposiciones generales– del mismo reglamento, de forma perentoria se establece que el plan de vuelo debe ser presentado ante las autoridades aeronáuticas como prerequisite para el despegue, sea de forma escrita o por cualquier otro medio de comunicación. El texto de la norma es el siguiente:

8.2.1. Antes de la salida

⁴⁷ Para los efectos de la presente sentencia se utiliza la Décimo Tercera Edición de dicho reglamento, correspondiente al año 1996 (según fue allegada al expediente a folios 9 a 158 cuaderno anexo, sin numerar). En la tabla A de enmiendas (f. 13 y ss), se observa que ninguna modificación se introdujo entre 1995 y 1996 en relación con la normatividad sobre planes de vuelo y licenciamiento para la operación de aeronaves, lo que permite la aplicación de los correspondientes preceptos para el juzgamiento del caso de autos, ocurrido en el año 1995.

⁴⁸ En el punto 4 –*Responsabilidad del suministro de servicio de información de vuelo y servicio de alerta*– de la parte correspondiente a las disposiciones generales del reglamento, se dispone lo siguiente: “... *El servicio de información de vuelo y el servicio de alerta se suministrarán en la siguiente forma: // a) dentro de una región de información de vuelo: por un centro de información de vuelo, a menos que la responsabilidad de suministrar dichos servicios se asigne a una dependencia de control de tránsito aéreo que posea instalaciones adecuadas para el desempeño de tal responsabilidad...*”.

8.2.1.1. Excepto cuando se hayan hecho otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos, la presentación de plan de vuelo antes de la salida debería hacerse personalmente o por teléfono a la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de salida. Si no hay tal oficina en el aeródromo de salida, el plan de vuelo debería transmitirse por teléfono o por teletipo, o si no se dispone de estos medios, por radio, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo designada para servir como aeródromo de salida... (página 2-4).

15.2.1.1.3. Y en el numeral 8.3.1 de la misma sección del reglamento, se establece que las autoridades de tránsito aéreo deben revisar minuciosamente los datos consignados en el plan de vuelo remitido, para efectos de verificar que los parámetros del trayecto cumplan con los requerimientos técnicos que son necesarios para la realización del vuelo en forma segura. El tenor de esta regla es como sigue:

8.3.1. La primera dependencia del servicio de tránsito aéreo que reciba un plan de vuelo, o cambio del mismo:

a) Comprobará que el formato y las premisas convencionales han sido respetadas;

b) Comprobará que ha sido completado, y, en la medida de lo posible, que ha sido completado con exactitud;

c) Tomará las medidas oportunas, cuando sea necesario, para hacer que el mensaje sea aceptable para los servicios de tránsito aéreo; y

d) Indicará al remitente la aceptación del plan de vuelo o cambio del mismo (pág. 2-4).

15.2.1.1.4. De lo anterior se deduce que, de conformidad con los estándares mínimos de seguridad aérea fijados por la normatividad aeronáutica internacional, la aceptación y aprobación del plan de vuelo por parte de la autoridad correspondiente, es un requisito indispensable para que se pueda operar de forma segura una aeronave. Recibido el documento, la oficina encargada de la verificación deberá aprobar o improbar los parámetros técnicos del trayecto, para con ello garantizar al máximo la seguridad de las actividades aeronáuticas.

15.2.1.2. La Aerocivil, por su parte, había expedido la Directiva n.º 330-222 del 21 de mayo de 1990, en la que se dispuso que era función de los controladores aéreos de la torre de control del Aeropuerto El Dorado, gestionar el despegue de los aviones y elaborar las correspondientes “*fajas de progreso*”, siempre y cuando

se contara con el plan de vuelo reportado en relación con cada aeronave⁴⁹.

15.2.1.2.1. Dicho requerimiento fue ampliamente reseñado en el marco de las investigaciones posteriores al accidente. Al respecto, en las conclusiones del informe definitivo elaborado en relación con el siniestro –párr. 12.4–, se habló de la circular n.º 151430, de cuyos apartes resulta relevante volver a transcribir el siguiente:

Existe el mensaje G. CIRCULAR 151430 SKBOYAYI que a la letra dice 16-15-08/95 PTO su informe de acuerdo con el Manual de Reglamentos Aeronáuticos, Parte Quinta Reglamento del Aire CMA numerales 5.7.1/5.7.2/5.7.2.1/5.7.2.2 CMA a partir de la fecha toda OPR de ACFT en vuelos IFR y VFR CMA incluyendo los vuelos de prueba CMA entrenamiento CMA, traslados y los que se efectúen entre los aeropuertos de BOGOTÁ-GUAYMARAL-BOGOTÁ CMA, deben presentar plan de vuelo (FPT) CMA, sin el cumplimiento de este requisito no se permitirá la OPR de la ACFT PTO fin.

15.2.1.3. Ahora bien, el que la aeronave accidentada carecía de un plan de vuelo registrado para el momento del despegue, es una circunstancia que resultó plenamente demostrada con los memorandos allegados por los funcionarios de la “oficina de plan de vuelo” del aeropuerto El Dorado⁵⁰, en los que claramente se dice que en sus archivos no reposa documento alguno remitido por la tripulación del avión HK-913P en la fecha de los hechos que hoy se juzgan.

15.2.1.3.1. La Dirección de Investigaciones Disciplinarias, por su parte, también se percató de la inobservancia del requisito varias veces mencionado, lo cual le valió a los funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado, la imposición de sendas sanciones disciplinarias, en las que de forma reiterativa se censuró el hecho de que el decolaje del avión HK-913P, hubiera sido autorizado sin que existiera el correspondiente plan de vuelo –párr. 12.5 y sgts–.

15.2.1.3.2. También es pertinente resaltar que, según lo consignado en el reporte final del percance, elaborado por el Grupo de Prevención e Investigación de la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la U. A. E. de Aeronáutica Civil, no existía plan de vuelo para el avión siniestrado, razón por la cual los investigadores consideraron pertinente, a guisa de recomendación para evitar hechos similares en el futuro, “... recordar a las agencias de tránsito aéreo que no deben autorizar

⁴⁹ Véase *supra* nota al pie n.º 39, párrafo 12.5.2 de los hechos probados.

⁵⁰ Nota al pie n.º 38, párrafo 12.5.1 del acápite de hechos probados.

salidas a las aeronaves que no hayan presentado el respectivo plan de vuelo...” – párr. 12.4–.

15.2.1.4. En los anteriores términos, para la Sala es claro que la entidad demandada, por intermedio de los controladores aéreos a ella adscritos, incurrió en una flagrante falla del servicio al no aplicar las normas de seguridad aeronáutica aludidas más arriba, relacionadas con la necesaria presentación del plan de vuelo, como condición previa *sine qua non* para poder autorizar el despegue de cualquier avión en forma reglamentaria. Al respecto, la Sala no encuentra explicación al hecho de que la aeronave Aerocomander HK-913P hubiera despegado en esas circunstancias el día del accidente, cuando lo cierto es que en otras ocasiones el mismo aparato sí había contado con el aludido documento –párr. 12.1.8–, y teniendo en cuenta, además, que el 24 de octubre de 1995 se produjo el despegue de otras aeronaves que sí cumplieron con ese requisito de seguridad⁵¹.

15.2.2. La anterior falencia también impidió a los controladores aéreos percatarse de que los pilotos de la aeronave Aerocomander 680F HK-913P, quienes resultaron muertos en el accidente, no estaban certificados para pilotear el aparato, ya que los parámetros del viaje jamás fueron sometidos al correspondiente análisis de la “*oficina de planes de vuelo*” del aeródromo.

15.2.2.1. Frente a este punto, la Sala concuerda con las conclusiones a las que llegó la autoridad disciplinaria que tuvo a su cargo el juzgamiento de la conducta de los funcionarios de la torre de control, que en la resolución de sanción n.º 03423 del 15 de octubre de 1998, afirmó que si se hubiese cumplido con el requisito de la presentación del plan de vuelo, entonces la oficina de información aeronáutica encargada de su revisión habría podido percatarse de la falta de adiestramiento de los pilotos en la operación de la aeronave marca Aerocomander 680F –párr. 12.5.4⁵²–.

15.2.2.2. Al respecto es muy dicente el hecho de que en los planes que sí fueron allegados para la realización del vuelo de prueba del avión accidentado –párr. 12.1.8–, y también para el decolaje de otras aeronaves en la misma época del

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² Ello también se consigna en el oficio del 3 de junio de 1998, elaborado por el funcionario director de la investigación disciplinaria –párr. 12.5.3–.

siniestro, se observe que era perentorio reportar las licencias y permisos de las respectivas tripulaciones⁵³, datos todos ellos que tenían que ser revisados por las autoridades pertinentes en aras de garantizar la seguridad de la operación aérea.

15.2.2.3. Y es que no existe duda de que se trataba de un avión cuyo comando exigía altos niveles de especialización, según lo consignado en el informe final del percance elaborado por la Aerocivil –párr. 12.4–, en el que se dice que, aunque algunos miembros de la tripulación contaban con certificación para el vuelo del avión bimotor Cessna T-303, lo cierto es que el rendimiento y operación de la aeronave que se accidentó era totalmente diferente, siendo necesario un entrenamiento especial para garantizar los estándares de seguridad necesarios para la operación segura de la Aerocomander 680F.

15.2.3. En tercer lugar, la falta de revisión del plan de vuelo impidió a las autoridades aeronáuticas enterarse de que la aeronave despegó con un exceso de peso, hecho este que quedó demostrado por lo dicho por la Aerocivil en el informe final del siniestro, en el que se consigna que, de conformidad con las especificaciones técnicas del avión, el mismo estaba excedido en 276 libras de su peso máximo de despegue para la altura del aeropuerto El Dorado –párr. 12.4–.

15.2.3.1. Al respecto, en el certificado de aeronavegabilidad de la Aerocomander 680F HK-913P, el cual también debería haber sido verificado por las autoridades aeronáuticas al momento de revisar el plan de vuelo, constaban las especificaciones técnicas del avión –párr. 12.1.10–, y lo cierto es que de conformidad con las normas aeronáuticas reseñadas más arriba, era necesario que las autoridades establecieran una comparación con los parámetros del vuelo proyectado, para efectos de comprobar si los mismos concordaban con el desempeño técnico del aparato, según la altura del aeropuerto de salida y las cargas que se pretendían transportar, datos todos ellos que tenían que ser incluidos en el documento que tenía que ser presentado antes del despegue.

15.2.3.2. Por manera que la omisión en revisar el peso de la aeronave al momento del despegue, también es una falencia que comprometió gravemente la operación aeronáutica en el momento de los hechos, a la luz de los parámetros que deberían haber sido tenidos en cuenta para la autorización del vuelo, y según las reglamentaciones, circulares y directivas expedidas por la misma entidad

⁵³ *Ibidem*, nota al pie n.º 38.

demandada, tal como fueron aludidas antes.

15.2.4. Como si fuera poco lo anterior, los controladores violaron la restricción impuesta por la misma Aerocivil en la directiva n.º SUP/AIP C n.º 01-24 del 30 de septiembre de 1994, la cual decía que en el horario en que se efectuó el despegue de la aeronave HK-913P, no podían despegar aviones privados desde el aeropuerto El Dorado⁵⁴.

15.2.5. En el orden de ideas anteriormente expuesto, la Sala considera que en el presente caso está demostrada la falla del servicio cometida por la entidad demandada, con lo que es procedente entrar a analizar si la misma fue la causante de los daños cuya reparación persiguen los demandantes.

15.3. En relación con el **nexo de causalidad** que debe existir entre el daño padecido por los demandantes y los defectos de gestión demostrados en la actividad de los controladores aéreos, la entidad apelante afirma que, aun teniendo por demostrado el error cometido por sus funcionarios, ello no sería suficiente para atribuir responsabilidad a la administración, pues la existencia del plan de vuelo no habría evitado el accidente, máxime cuando en el mismo no suelen consignarse los datos relacionados con la idoneidad de la tripulación, cuya falta de entrenamiento fue, según se dice en el recurso de alzada, la verdadera causa de la caída del avión Aerocomander 680F HK-913P.

15.3.1. Frente a dicha argumentación, lo primero que debe precisar la Sala es que es falso que en los planes de vuelo no se consignen los datos de la tripulación relacionados con su idoneidad para pilotear cierta aeronave pues, según se vio en los párrafos precedentes, en el aludido documento debe informarse sobre las licencias con las que cuentan el piloto y el copiloto, cuyas habilitaciones de comando pueden ser fácilmente verificadas por las autoridades aeronáuticas en los correspondientes reglamentos, labor que deben realizar antes de permitir la operación de la aeronave por parte de las personas que solicitan la correspondiente autorización. De modo que las autoridades aeronáuticas sí podrían decidir, con base en los datos registrados en el plan de vuelo, si determinada tripulación es idónea para volar cierto tipo de aeronave, y dicha comprobación debería ser obligatoria en aras de garantizar los estándares adecuados de seguridad.

⁵⁴ Véase *supra* nota al pie n.º 39, párr. 12.5.3.

15.3.2. De otra parte, para la Sala no son de recibo los motivos de defensa expresados por la entidad apelante, pues lo cierto es que si la entidad demandada hubiera cumplido a cabalidad con sus deberes de supervisión aeronáutica, el despegue de la aeronave jamás se hubiera autorizado, lo cual habría interrumpido la cadena causal de eventos que condujeron a las consecuencias que hoy son materia de juzgamiento.

15.3.2.1. Al respecto es pertinente tener en cuenta que, aunque es cierto que la omisión de la entidad demandada no fue la causa temporalmente más próxima al daño -que lo fue la falta de entrenamiento de los pilotos-, también es verdadero que el análisis de imputación en el presente caso no puede llevarse a cabo con base en los criterios convencionales de causalidad, que por lo general son aplicables a situaciones en las que el menoscabo surge de acciones, siendo este estudio –el de la causalidad en la responsabilidad por acción– uno cuyos parámetros generalmente atienden a las nociones de eficiencia del hecho generador para producir cierto resultado, y de proximidad temporal entre la causa y el efecto.

15.3.2.2. Dichos criterios, en todo caso, no siempre son suficientes para establecer el nexo entre un hecho y un resultado, ni siquiera cuando se trata de estudiar la imputación del daño en los eventos de acciones de las entidades y agentes administrativos⁵⁵, situación que se hace aún más complicada cuando se trata de juzgar la responsabilidad por omisiones del sujeto activo de la misma. Al respecto, esta Sala de Subsección “B” ha precisado que *<<... el juicio de imputación de responsabilidad por omisión no depende ni se debe confundir con la causalidad, ya que esta última vincula de manera fenomenológica la causa con su efecto, mientras que el juicio de imputación vincula ciertas condiciones que interesan al ordenamiento jurídico con los efectos dispuestos por la norma (...)* para que opere el juicio de imputación por falla del servicio por omisión, no es imperativo probar el nexo causal entre el daño y el hecho dañino, pues buscar el

⁵⁵ Piénsese, por ejemplo, en los casos de responsabilidad médica en los que se busca el resarcimiento de los daños surgidos de una muerte, donde eventualmente pueden considerarse como causa eficiente y próxima del menoscabo, tanto la patología o lesión por la que la persona estaba siendo tratada en el centro asistencial, como las acciones llevadas a cabo por los galenos para efectos del tratamiento. Véase al respecto: Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera –Subsección “B”–, sentencia del 11 de mayo de 2011, C.P. Ruth Stella Correa Palacio, radicación n.º 17001-23-31-000-1996-05026-01(18792), actor: María Bertilda Zapata y otros, demandado: Caja Nacional de Previsión Social.

vínculo causal, como presupuesto del juicio de responsabilidad para acceder al débito resarcitorio, conduciría inevitablemente a un estadio de exoneración de la responsabilidad o a un regressus ad infinitum de la equivalencia de condiciones, como lo pretende la entidad demandada...>>⁵⁶.

15.3.2.3. La Sala considera que ni la idoneidad de la causa excluye el hecho de que otras situaciones presentes en la cadena de eventos pueden ser igualmente idóneas –o eficientes– para generar una consecuencia, ni la cercanía de aquélla con el daño garantiza que otras causas antecedentes dejen de ser más o menos eficientes, situación que en ciertos casos hace necesario recurrir a otros criterios para establecer el nexo de imputación entre un hecho de la administración –que puede ser o no contrario a derecho– y el resultado dañino padecido por un particular.

15.3.2.4. Es por ello que la reciente doctrina relacionada con la teoría de la causalidad en la responsabilidad, frente a los análisis relacionados con la causación del daño y con la atribución factual de la responsabilidad –sobretudo en los casos de omisiones y resultados evitables–, ha propuesto que es necesario complementar los criterios relacionados con la idoneidad y proximidad de los hechos generadores –que son parámetros eminentemente teóricos–, añadiendo un estudio que dé cuenta del contexto en que el daño surgió, para con base en el mismo establecer cuáles son los resultados dañinos que nunca deberían haber ocurrido y, por la misma vía, cuál era el agente con capacidad para evitarlos, sin que sea relevante el hecho de que en su producción hayan concurrido otros factores igualmente idóneos para generar el efecto indeseado. En palabras de Carlos Rozenkrantz:

Ahora bien: si la noción de causa no puede depender de una teoría de la responsabilidad, tiene que ser una noción fáctica. La cuestión pertinente es qué tipo de noción fáctica. Creo que es bastante claro que no podemos pensar que un evento es la causa de un resultado cuando meramente es la conditio sine qua non de dicho resultado. Esta noción de causa, aunque fáctica, padece de la radical indeterminación de la que habla Perry. Tampoco podemos pensar que la noción de causa está asociada a la de previsibilidad, pues, para que yo cause un resultado, no basta con que lo pueda prever. Puedo prever que usted atropellará a B si conduce como lo hace, pero no por

⁵⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera – Subsección “B”–, sentencia del 29 de mayo de 2014, C.P. Ramiro Pazos Guerrero, radicación n.º 17001-23-31-000-2000-01300-01(30108), actor: Melva López de Vallejo y otros, demandado: Nación-Departamento Administrativo de Seguridad.

ello soy el causante de que B haya sido atropellado. Por último, tampoco creo que la idea de “tener control”, en el sentido de que puedo evitar que algo se produzca, sea el contenido de la noción de causa. Puedo evitar muchas cosas que nunca diríamos que fueron causadas por mí. Mi sugerencia es que la noción de causa está asociada con lo que en una comunidad determinada se espera que evitemos en casos paradigmáticos, lo cual a su vez dependerá de la moral positiva de esa comunidad y esto, a su vez, de la forma en que ella se establezca, para las personas de cualidades mentales promedio, lo que deben evitar, entre todo aquello que pueden prever y controlar, dado el impacto de sus acciones en el bienestar de otros...⁵⁷.

15.3.2.5. En el caso concreto, la Sala no discute el hecho de que la aeronave HK-913P se accidentó debido a que estaba siendo piloteada por una tripulación que no estaba debidamente calificada para ello, en lo que posiblemente también fue un factor contributivo la situación de sobrepeso del aparato, circunstancias todas ellas que resultan idóneas para generar –y cercanas temporalmente a– los resultados que hoy se lamentan. No obstante, todo ello habría podido evitarse si la administración aeronáutica hubiera cumplido a cabalidad sus funciones, como era lo esperable a la luz de la normatividad reseñada antes en la presente providencia.

15.3.2.6. En el anterior orden de ideas, además de que la conducta omitida por los funcionarios de la Aerocivil habría sido idónea para interrumpir la cadena de eventos dañosos, también era exigible que la entidad hiciera todo lo posible por evitar estos últimos a la luz del contexto en el que se produjo el accidente de la aeronave, lo cual es suficiente para concluir que el daño probado en el *sub lite* resulta imputable a la administración demandada.

15.4. Finalmente, para descartar toda duda relacionada con la imputación de responsabilidad a la entidad demandada, al estudiar **el hecho del tercero** que alega la Aerocivil es pertinente referir que, si bien está evidenciado que el dueño de la aeronave puso al comando de la misma una tripulación carente de los conocimientos para su pilotaje, también es cierto que dicho factor no fue el único causante del accidente pues, como se vio, el mismo también es imputable a las omisiones de la entidad demandada.

15.4.1. Al respecto, la jurisprudencia de esta Sala ha dicho que para que el hecho

⁵⁷ Rosenkrantz, Carlos “Tres concepciones de la justicia correctiva y de la responsabilidad extracontractual” en *La Filosofía de la Responsabilidad Civil –Estudios sobre los fundamentos filosófico-jurídicos de la responsabilidad civil extracontractual*. Bogotá 2013, Editorial de la Universidad Externado de Colombia, página 361.

del tercero sea idóneo para eximir de responsabilidad a la entidad demandada, es necesario que aquél sea el único generador del daño, esto es, que sea exclusivo y no concomitante con la conducta desplegada por la administración:

15.4. En relación con este último punto, la Sala debe precisar que la conducta de la institución educativa, quien es un tercero frente a la relación de responsabilidad existente entre los demandantes y la administración, no tiene virtud para romper el nexo causal que existe entre el daño y las omisiones cometidas por el ICFES y el Ministerio de Educación Nacional, pues la imputación causal es simultánea entre dichas entidades y la Fundación para la Educación Superior Real de Colombia, lo que si bien puede dar lugar a la existencia de una solidaridad por pasiva en los términos del artículo 2344 del Código Civil⁵⁸, no implica por ello la configuración de la causal eximente de responsabilidad de hecho del tercero, en la medida en que este último no es la causa exclusiva del daño⁵⁹[⁶⁰].

15.4.2. Como en el presente caso el hecho del tercero no cumple con la característica de ser exclusivo, entonces no tiene virtud para eximir de responsabilidad a la U. A. E. de Aeronáutica Civil.

16. Por último, en relación con **el llamamiento en garantía** formulado y aceptado en contra del señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez, la Sala considera pertinente precisar que el mismo resulta impróspero en el caso concreto, comoquiera que, no se satisficieron los presupuestos procesales y sustanciales para dicho propósito, a saber:

Existe la carga de aportar prueba sumaria de la existencia del derecho legal o contractual a formular el llamamiento en garantía. Es decir, es indispensable para la procedencia del llamamiento en garantía, además del cumplimiento de los requisitos formales, que el llamante allegue prueba siquiera sumaria del derecho legal o contractual en que apoya la vinculación del tercero al proceso, dado que dicha vinculación implica la extensión de los efectos de la sentencia judicial

⁵⁸ [78] “ART. 2344.- Si un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa, salvo las excepciones de los artículos 2350 y 2355.// Todo fraude o dolo cometido por dos o más personas produce la acción solidaria del precedente inciso.”

⁵⁹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 25 de febrero de 2009, C.P. Mauricio Fajardo Gómez, radicación n.º 25000-23-26-000-1993-09409-01(16927), actor: Bing Hui Zhang y otros, demandado: Nación-Ministerio de Defensa-Policía Nacional-Departamento Administrativo de Seguridad.

⁶⁰ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera – Subsección “B”–, sentencia del 20 de febrero de 2014, C.P. Danilo Rojas Betancourth, radicación n.º 25000-23-26-000-2001-00402-01(30183), actor: María Cristina Rubio Hernández y otros, demandado: Nación-Ministerio de Educación Nacional-Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior (ICFES).

al tercero, causándole eventualmente una posible afectación patrimonial.

A su turno el Código de Procedimiento Civil al ocuparse de la figura remite a las normas que rigen la denuncia del pleito, en relación con la cual el escrito que la contenga debe reunir los siguientes requisitos: 1) Nombre del llamado o el de su representante según sea el caso. 2) Indicación de su domicilio, residencia, habitación u oficina. 3) Los hechos y fundamentos de derecho en que se basa el llamamiento. 4) La dirección donde el llamado podrá recibir las notificaciones⁶¹.

16.1. En este orden de ideas, se hace patente que no existen normas relacionadas con la supervisión aeronáutica, que establezcan algún nexo jurídico entre las autoridades aeronáuticas y los operadores de aeronaves y, además, no existe en el expediente prueba alguna, ni siquiera sumaria, que indique la existencia de una relación contractual entre la Aerocivil y el dueño del aparato siniestrado.

16.2. Al respecto, frente a un caso similar, dijo esta Subsección “B”:

22. En la medida en que los demandantes en este caso, teniendo la posibilidad de dirigir su demanda contra la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y contra la empresa SAM S.A. con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2344 del Código Civil⁶², optaron por demandar a aquélla y no a la empresa transportadora, el Tribunal no podía aceptar el llamamiento en garantía formulado por las entidades demandadas porque, de una parte, la solidaridad no sirve de fundamento al llamamiento en garantía y, de la otra, la titularidad de la pretensión indemnizatoria está radicada en la víctima, de manera que el “coautor” demandado no está facultado para vincular a los terceros no demandados por la vía del llamamiento⁶³.

23. Para tramitar el litigio propuesto por los demandantes y proferir un fallo de fondo a las pretensiones de la demanda, el Tribunal ni siquiera estaba legalmente compelido a solicitar la comparecencia de SAM S.A. al proceso pues la empresa transportadora tenía, frente a la entidad

⁶¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso administrativo, Sección Tercera, sentencia del ocho 8 de junio de 2011, C.P., Olga Melida Valle De La Hoz, radicado n.º 25000-23-26-000-1993-09895-01(18901), actor: Israel Camargo Ochoa Y Otros, demandado: LA NACION-INRAVISION.

⁶² [7] 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 concurren 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.

⁶³ [8] Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 25 de septiembre de 1997, exp. 11.514, C.P. Daniel Suárez Hernández. En el mismo sentido, véase el auto de 30 de marzo de 2006, exp. 30980, C.P. Ruth Stella Correa y el auto de 24 de enero de 2007, exp. 30.015, C.P. Mauricio Fajardo Gómez.

*demandada, la calidad de litis consorte facultativo, no necesario*⁶⁴.

16.3. Así las cosas, al no reunirse en el presente caso los requisitos necesarios para que sea procedente el llamamiento en garantía, entonces habrá de denegarse el que fue formulado en relación con el propietario del avión Aerocomander 680F HK-913P.

VI. Conclusión

17. En el orden de ideas anteriormente expuesto, dado que el daño antijurídico causado a los demandantes devino de la conducta irregular de la entidad demandada y, por ende, el accidente de la aeronave Aerocomander 680F HK-913P se ubica en el plano de la falla en el servicio, entonces se impone la confirmación de la sentencia apelada en cuanto a la declaración de responsabilidad, y también la condena en abstracto fijada por el *a quo*. En todo caso, la providencia será adicionada para denegar el llamamiento en garantía formulado en contra del señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez.

VII. Costas

18. No hay lugar a la imposición de costas, debido a que no se evidencia en el caso concreto actuación temeraria de alguna de las partes o de los demás intervinientes procesales, condición exigida por el artículo 55 de la Ley 446 de 1998 para que se profiera una condena de ese tipo.

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

⁶⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera – Subsección "B"–, sentencia del 29 de agosto de 2012, C.P. Danilo Rojas Betancourth, radicación n.º 05001-23-24-000-1995-00654-01(21863), actor: María Felisa Betancur de Betancur y otros, demandado: Nación-Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

FALLA

PRIMERO: MODIFÍCASE la sentencia apelada, esto es, la proferida el 3 de junio de 2004 por la Sección Tercera –Sala de Descongestión– del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, cuyo aparte resolutivo quedará así:

PRIMERO.- DECLÁRASE DE OFICIO la falta de legitimación en la causa por activa del señor Armando Zárate Galeano.

SEGUNDO.- DECLÁRASE que la Nación - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, es responsable por el daño antijurídico y los perjuicios materiales inferidos a la empresa Triturados del Tolima Limitada y al señor Gustavo Gil León, de conformidad con las consideraciones de este proveído.

TERCERO.- Como consecuencia de la anterior declaración, **CONDÉNASE EN ABSTRACTO** a la Nación - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil a pagar a favor de la empresa Triturados del Tolima Limitada y al señor Gustavo Gil León, los perjuicios sufridos y que resulten probados en el trámite incidental, de conformidad con lo expresado en la parte considerativa de esta providencia.

CUARTO.- NIÉGASE el llamamiento en garantía formulado por la Nación - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en contra del señor Pedro Gastón Roberto Rozo Gómez.

QUINTO.- Dese cumplimiento a lo normado en los artículos 176 y 177 del C.C.A., para efectos de la ejecución de la presente sentencia.

SEGUNDO: NIÉGANSE las demás pretensiones de la demanda.

En firme este proveído, devuélvase el expediente al tribunal de origen para lo de su cargo.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE, DEVUÉLVASE Y CÚMPLASE.

CARMENZA MEJIA MARTINEZ
Conjuez

STELLA CONTO DIAZ DEL CASTILLO DANILO ROJAS BETANCOURTH
Salvamento