

COPIA SIMPLE DE DOCUMENTO / VALORACIÓN DE LA COPIA SIMPLE DE DOCUMENTO / PROCEDENCIA DE LA VALORACIÓN DE LA COPIA SIMPLE DE DOCUMENTO / RECONOCIMIENTO DE LA VALORACIÓN DE LA COPIA SIMPLE DE DOCUMENTO / REITERACIÓN DE LA JURISPRUDENCIA

[L]as copias simples aportadas al proceso serán apreciadas en su eficacia probatoria con fundamento en lo decidido por la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, en sentencia de unificación de jurisprudencia, proferida el treinta (30) de septiembre de dos mil cuatro (2014), por cuanto estuvieron a disposición de la parte contra la cual se aducen, sin que fueran tachadas de falsas.

NOTA DE RELATORÍA: Sobre el valor probatorio de las copias simples, consultar providencia de 28 de agosto de 2013, Exp. 25022, C.P. Enrique Gil Botero; y de 30 de septiembre de 2014, Exp. 2007-01081-00, C.P. Alberto Yepes Barreiro

TRASLADO DE LA PRUEBA / PRUEBA TRASLADADA / NORMATIVIDAD DE LA PRUEBA TRASLADADA / APLICACIÓN DEL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL / PROCEDENCIA DE LA PRUEBA TRASLADADA / VALORACIÓN DE LA PRUEBA TRASLADADA / VALIDEZ DE LA PRUEBA TRASLADADA / PRESUPUESTOS DE LA PRUEBA TRASLADADA / REQUISITOS DE LA PRUEBA TRASLADADA / CRITERIO DE PRUEBA TRASLADADA / PRUEBA TRASLADADA DE PROCESO PENAL / REITERACIÓN DE LA JURISPRUDENCIA

[A] propósito del tema de la prueba trasladada que fue objeto de pronunciamiento por parte de la primera instancia, la Sala, de ser el caso, observará el precedente según el cual procede su valoración en el proceso contencioso administrativo, siempre que se cumpla lo exigido en el artículo 185 del C.P.C., esto es, en la medida en que el proceso del que se trasladan se hubieren practicado a petición de la parte contra quien se aduce o, con su audiencia, pues así lo demanda el derecho de contradicción y lo exige el principio de publicidad de la prueba. En esos términos, de haberse solicitado y decretado como prueba trasladada la investigación adelantada por la Fiscalía, para este caso se le daría pleno valor probatorio, porque el derecho de contradicción se garantizó.

FUENTE FORMAL: CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 185

NOTA DE RELATORÍA: Sobre el valor probatorio de la prueba trasladada de otros procesos, consultar providencias de 26 de marzo de 2008, Exp. 34038, C.P. Myriam Guerrero de Escobar; de 25 de mayo de 2011, Exp. 18747, C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa; y de 11 de septiembre de 2013, Exp. 20601, C.P. Danilo Rojas Betancourth.

TRANSPORTE AÉREO / AVIACIÓN CIVIL / CONDUCCIÓN DE AERONAVES / AERONAVEGABILIDAD / CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD / CONVENIO DE CHICAGO / OPERACIONES DE AERONAVES / REGLAMENTO AERONÁUTICO / REGLAMENTO AERONÁUTICO DE COLOMBIA / AERONÁUTICA CIVIL

“Convenio sobre Aviación Civil Internacional”, más conocido como Convenio de Chicago, suscrito el 7 de noviembre de 1944 por 54 países, entre ellos Colombia, e incorporado al ordenamiento interno mediante la Ley 12 de 1947. Según lo dispuesto en el preámbulo, ese acuerdo internacional tuvo como finalidad “que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada”. Regula, entre otros asuntos, la obligación de dotar a las aeronaves de

certificaciones de aeronavegabilidad que den cuenta del acatamiento de estándares mínimos que les permitan ofrecer un alto grado de seguridad. Tales certificaciones, los demás Estados se obligan a reconocerlas como válidas, lo que implica, sin duda, la confianza recíproca de las partes, de la debida diligencia que ha sido desplegada a nivel interno en cada Estado en la observancia de rigurosos procedimientos de verificación del estado de aeronavegabilidad en cada caso concreto. (...) En el ámbito nacional, por su parte, se ha regulado en forma intensa la actividad de la aviación civil y se han dispuesto mecanismos de vigilancia, inspección y control sobre esa actividad consagrados en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia o RAC, que establecen las normas, requisitos, controles y restricciones de la aviación civil, bajo cuya égida ha ejercido la autoridad aeronáutica sus funciones de dirigir, regular, coordinar y controlar la aviación civil y comercial.

FUENTE FORMAL: CONVENIO DE CHICAGO / LEY 12 DE 1947 / DECRETO 2332 DE 1977

AERONÁUTICA CIVIL / ACTIVIDAD DE LA AERONÁUTICA CIVIL / ACTIVIDAD PELIGROSA / EJERCICIO DE ACTIVIDAD PELIGROSA / CONDUCCIÓN DE AERONAVES / RESPONSABILIDAD POR ACTIVIDAD PELIGROSA / RESPONSABILIDAD DE LA AERONÁUTICA CIVIL / NATURALEZA JURÍDICA DE LA AERONÁUTICA CIVIL / FUNCIONES DE LA AERONÁUTICA CIVIL / UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL / CREACIÓN DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL / FACULTAD DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL / FUNCIONES DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL / NATURALEZA JURÍDICA DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL / FACULTADES DE LA AERONÁUTICA CIVIL / COMPETENCIA DE LA AERONÁUTICA CIVIL / TRANSPORTE AÉREO / OPERACIONES DE AERONAVES

De conformidad con el Decreto-ley 2171 de 1992, a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en su calidad de autoridad aeronáutica en todo el territorio nacional -art. 68-, le corresponde garantizar la utilización segura y adecuada del espacio aéreo -art 69-, para lo cual tiene a su cargo las funciones de organizar, coordinar, regular, controlar y asistir la navegación aérea en todo el espacio aéreo nacional y de prestar los servicios necesarios para garantizar la operación segura y eficaz del transporte aéreo -art. 70-. (...) El Decreto 2724 de 1993, por el cual se modificó su estructura, dispuso que a la Aeronáutica Civil le compete, entre otras, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de la aviación civil. (...) Se fundamentan estas obligaciones en la importancia del transporte aéreo para la satisfacción de necesidades básicas y en los riesgos asociados a esa actividad, en cuanto considerada como potencialmente peligrosa para la sociedad, lo que amerita la intervención del Estado para garantizar unas condiciones adecuadas que minimicen los riesgos y ofrezcan confianza a las personas que deciden asumir la prestación del transporte aéreo.

FUENTE FORMAL: DECRETO LEY 2171 DE 1992 - ARTÍCULO 68 / DECRETO LEY 2171 DE 1992 - ARTÍCULO 69 / DECRETO LEY 2171 DE 1992 - ARTÍCULO 70 / DECRETO 2724 DE 1993 - ARTÍCULO 2 / DECRETO 2724 DE 1993 - ARTÍCULO 5 / CÓDIGO DE COMERCIO - ARTÍCULO 1774 / CÓDIGO DE COMERCIO - ARTÍCULO 1776 / CÓDIGO DE COMERCIO - ARTÍCULO 1860

ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / DAÑO CAUSADO POR ACCIDENTE DE VEHÍCULOS, NAVES O AERONAVES / DAÑO CAUSADO POR ACCIDENTE AÉREO / FALLA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO / TRANSPORTE AÉREO PARTICULAR / ACCIDENTE AÉREO / FALLA EN EL SERVICIO AERONÁUTICO / CONTROL DE EXTRANJERO / PERMISO ESPECIAL DE PERMANENCIA / CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD / ACTIVIDAD PELIGROSA / EJERCICIO DE ACTIVIDAD PELIGROSA / CONDUCCIÓN DE AERONAVES / RESPONSABILIDAD POR ACTIVIDAD PELIGROSA / UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL / FALLA DEL SERVICIO POR OMISIÓN / FALLA EN EL SERVICIO POR OMISIÓN / RESPONSABILIDAD DEL ESTADO POR OMISIÓN / DAÑO DERIVADO DE LA FUNCIÓN DE INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL / ACTIVIDAD DE LA AERONÁUTICA CIVIL / TRANSPORTE AÉREO / OPERACIONES DE AERONAVES / RESPONSABILIDAD DE LA AERONÁUTICA CIVIL

[En el caso en concreto] el permiso de permanencia que la autoridad aeronáutica colombiana le expidió a la avioneta (...), había expirado (...) y, peor aún, cuando éste fue otorgado, el certificado de aeronavegabilidad, que es uno de los documentos primordiales que se debe presentar para la expedición del permiso de permanencia, y que, por ende, la autoridad aeronáutica tenía el deber de verificar, (...) estaba suspendido (...) desde antes de que se autorizara el ingreso a territorio colombiano, y, por supuesto, su permanencia (...). [S]iendo la demandada la autoridad encargada de la seguridad, control y vigilancia de una actividad riesgosa como es la aviación, debe realizar con minuciosidad el procedimiento establecido para cada una de las situaciones que se generan en torno a la aviación civil. Era una de sus funciones verificar el cumplimiento de los requisitos, que no presumir dicho cumplimiento, en este caso, para otorgar el permiso de permanencia. Y no solo eso, sino que una vez vencido dicho permiso estaba en el deber de exigirle al piloto que adelantara el trámite respectivo, antes de autorizar el vuelo de prueba para el día en que ocurrió el siniestro, porque, como se dijo, para ese día ya estaba vencido el permiso de permanencia que le permitía volar en espacio aéreo colombiano. (...) Los dos documentos a los que se ha venido haciendo referencia resultaban de importancia para dar vía libre a la operación aeronáutica de la avioneta (...) de matrícula brasilera –el certificado de aeronavegabilidad por ser el documento que garantiza que la aeronave está apta para volar y el permiso de permanencia, porque indica que puede volar, en este caso, en espacio aéreo colombiano–, por lo que la entidad demandada debía corroborar su vigencia para autorizar el plan de vuelo. Como se puede observar, están acreditadas las irregularidades en relación con la documentación que debía presentar el piloto de la aeronave para ingresar al espacio aéreo colombiano y permanecer en el país por el lapso que estuvo hasta el momento del accidente, documentación que, de haber sido exigida y revisada por la autoridad aeronáutica, como era su deber en aras de garantizar la seguridad en la aeronavegación, habría impedido la autorización del plan de vuelo y, por ende, a diferencia de lo expuesto por la llamada en garantía, en su recurso de alzada, para la Sala dicha omisión sí vino determinante del daño.

FUENTE FORMAL: RESOLUCIÓN 01450 DEL 28 DE ABRIL DE 2003 - ARTÍCULO 1 / RESOLUCIÓN 01450 DEL 28 DE ABRIL DE 2003 - ARTÍCULO 4 / RESOLUCIÓN 01450 DEL 28 DE ABRIL DE 2003 - ARTÍCULO 12 / RESOLUCIÓN 04693 DE 2001

NOTA DE RELATORÍA: En lo que tiene que ver con los daños derivados de muerte o lesiones a pasajeros a bordo de las aeronaves, consultar providencias de 12 de septiembre de 1997, Exp. 11224, C.P. Carlos Betancur Jaramillo; de 7 de

noviembre de 2012, Exp. 25179, C.P. Enrique Gil Botero; de 21 de noviembre de 2013, Exp. 27046, C.P. Enrique Gil Botero; de 3 de mayo de 2013, Exp. 25774, C.P. Stella Conto Díaz del Castillo; de 12 de agosto de 2014; Exp. 18153, C.P. Olga Mérida Valle de De la Hoz; de 1 de agosto de 2016, Exp. 35803, C.P. Danilo Rojas Betancourth. El informe rendido por la Aeronáutica Civil, en el marco de la investigación de un determinado accidente de aviación, resulta un elemento probatorio sustancial en el proceso contencioso administrativo en aras de probar las circunstancias de tiempo, modo y lugar de un determinado accidente aéreo y determinar el posible incumplimiento de los deberes de un operador aeronáutico. Sobre el particular, ver las sentencias de 3 de mayo de 2013, Exp. 25774, C.P. Stella Conto Díaz del Castillo; y de 31 de julio de 2017, Exp. 36557, C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

DAÑO CAUSADO POR ACCIDENTE DE VEHÍCULOS, NAVES O AERONAVES / DAÑO CAUSADO POR ACCIDENTE AÉREO / EXIMIENTE DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO / CAUSALES EXCLUYENTES DE RESPONSABILIDAD DEL ESTADO / HECHO DEL TERCERO / PILOTO / REQUISITOS DEL HECHO DEL TERCERO / INEXISTENCIA DEL HECHO DEL TERCERO / RESPONSABILIDAD DE LA AERONÁUTICA CIVIL / RESPONSABILIDAD DEL ESTADO POR OMISIÓN

[T]anto la demandada, como la llamada en garantía, insisten en argumentar que en este caso operó el eximente de responsabilidad de hecho exclusivo y determinante de un tercero. Tal eximente, sin embargo, no resulta de recibo, en este caso, pues ha dicho la jurisprudencia de la Corporación, que para ello resulta necesario demostrar que el hecho del tercero fungió como causa exclusiva del daño. (...) Por tanto, forzoso es preguntar si existe relación causal entre el daño y las irregularidades (...) en la actuación de la autoridad aeronáutica. Esa relación, entre las omisiones en que incurrió la autoridad aeronáutica, y el daño, necesario es advertir que no debe establecerse en función de la ley física de la causalidad, pues la lógica formal enseña que una omisión no puede decirse causa de ningún efecto. Esa relación ha de establecerse con indagación de la evitabilidad del daño en caso de no haber tenido ocurrencia la conducta omisiva, esto es, en caso de haber cumplido sus deberes la referida autoridad. Y en el presente asunto, ninguna duda cabe, de no haber omitido el cumplimiento de sus deberes la entidad demandada, el vuelo de prueba no se habría podido realizar, y el fatídico accidente no habría ocurrido. Entonces, se impone concluir, conforme al material probatorio analizado, que, aunque el actuar del piloto de la avioneta (...) satisface el elemento de exterioridad frente a la demandada, en modo alguno puede decirse imprevisible, y mucho menos irresistible, para la autoridad aeronáutica; y que, contrario sensu, bastaba a esta, para evitar el resultado dañoso, con haber honrado los deberes a su cargo. Por consiguiente, no están satisfechos los elementos necesarios para que prospere el eximente de responsabilidad de hecho del tercero.

NOTA DE RELATORÍA: Acerca del hecho exclusivo y determinante de un tercero, como causal eximente de responsabilidad, consultar providencias de 18 de mayo de 1992, Exp. 2466, C.P. Carlos Betancur Jaramillo; de 22 de junio de 2001, Exp. 13233, C.P. María Elena Giraldo Gómez.

MEDIOS DE PRUEBA / EXPERTICIA / EXPERTICIA PROFESIONAL / CONCEPTO TÉCNICO / OPORTUNIDAD PARA EL APORTE DE LA PRUEBA / CONTRADICCIÓN PROCESAL / OPORTUNIDAD DE LA PRUEBA / OPORTUNIDAD DE LOS MEDIOS DE PRUEBA

[C]onforme al artículo 183 del C.P.C.-, modificado por el artículo 18 de la Ley 794 de 2003, el legislador facultó a la parte para presentar experticias de profesionales, distintas de los dictámenes periciales regulados por los artículos 233 a 242 del C.P.C. La incorporación de esa prueba se efectúa válidamente de la misma manera que se aportan al proceso las demás pruebas documentales, puesto que el Código de Procedimiento Civil expresamente señala que podrán ser aportados en las oportunidades procesales correspondientes para solicitar pruebas, y una de estas oportunidades es con la demanda. En cuanto a la contradicción de los conceptos técnicos se tiene que se ejerce en las oportunidades previstas en el procedimiento para que la contraparte manifieste su oposición y sus razones para restar credibilidad al mismo –en este caso en la contestación–.

FUENTE FORMAL: CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 183 / LEY 794 DE 2003 - ARTÍCULO 18

PERJUICIO MORAL / NATURALEZA DEL PERJUICIO MORAL / INDEMNIZACIÓN DEL PERJUICIO MORAL / PERJUICIO MORAL POR LESIONES CORPORALES / LESIONES PERSONALES / GRAVEDAD DE LAS LESIONES FÍSICAS / TASACIÓN DEL PERJUICIO MORAL / PRESUPUESTOS DE LA TASACIÓN DEL PERJUICIO MORAL / REITERACIÓN DE LA JURISPRUDENCIA

La reparación del daño moral en caso de lesiones tiene su fundamento en el dolor o padecimiento que se causa a la víctima directa, familiares y demás personas allegadas. (...) Para el efecto, la Corporación, en sentencia de unificación del 28 de agosto de 2014, fijó como referente en la liquidación del perjuicio moral, en los eventos de lesiones, la valoración de la gravedad o levedad de la lesión reportada por la víctima. Su manejo se ha dividido en seis (6) rangos (...). Deberá verificarse la gravedad o levedad de la lesión causada a la víctima directa, la que determinará el monto indemnizatorio en salarios mínimos. Para las víctimas indirectas se asignará un porcentaje de acuerdo con el nivel de relación en que éstas se hallen respecto del lesionado, conforme al cuadro. La gravedad o levedad de la lesión y los correspondientes niveles se determinarán y motivarán de conformidad con lo probado en el proceso. (...) Al punto, compete al juez administrativo la determinación, a discreción, del monto de la compensación por el perjuicio moral causado a la víctima, conforme a los siguientes parámetros: a) el juez debe obrar bajo el entendido de que la indemnización del perjuicio se hace a título de compensación, -pues “la suma establecida no se ajustará nunca al monto exacto del perjuicio, pero buscará, de alguna manera, restablecer el equilibrio roto con su ocurrencia”-, más no de restitución, ni de reparación; b) debe desarrollar su labor con observancia del principio de equidad previsto en el artículo 16 de la Ley 446 de 1998; c) su estimación del valor de la compensación debe estar sustentada en los medios probatorios que obran en el proceso respecto de perjuicio y su intensidad y d) la tasación debe armonizar, cuando sea del caso, con lo dispuesto en otras providencias para efectos de garantizar el principio de igualdad. Para el caso, los principios de igualdad y de equidad resultan honrados con la aplicación de los baremos que han sido fijados por la Sección (...).

NOTA DE RELATORÍA: Sobre la tasación de perjuicios morales por lesiones personales, consultar providencia de 28 de agosto de 2014, Exp. 31172, C.P. Olga Mérida Valle de De la Hoz.

PERJUICIO INMATERIAL / CLASES DE PERJUICIO INMATERIAL / DAÑO A LA SALUD / RECONOCIMIENTO DEL DAÑO A LA SALUD / ELEMENTOS DEL

DAÑO A LA SALUD / INDEMNIZACIÓN DEL DAÑO A LA SALUD / TASACIÓN DEL DAÑO A LA SALUD / DISCRECIONALIDAD DEL JUEZ / ARBITRIO JUDICIAL / LESIONES PERSONALES / GRAVEDAD DE LAS LESIONES FÍSICAS / REITERACIÓN DE LA JURISPRUDENCIA

Frente a la liquidación del daño a la salud, la Sala reitera los lineamientos planteados en sentencia del 28 de agosto de 2014, Rad. 31.170, en la que se unificó la jurisprudencia en relación a la tasación (...). Lo anterior, con empleo del arbitrio iudice, para lo cual se tendrá en cuenta la gravedad y naturaleza de la lesión padecida (...).

NOTA DE RELATORÍA: Sobre la reparación del daño a la salud, consultar providencias de 14 de septiembre de 2011, Exp. 19031 y Exp. 38222, C.P. Enrique Gil Botero; y de 28 de agosto de 2014, Exp. 31170. C.P. Enrique Gil Botero.

LLAMAMIENTO EN GARANTÍA / LLAMAMIENTO EN GARANTÍA A LA ASEGURADORA / CONTRATO DE SEGURO / PRUEBA DEL CONTRATO DE SEGURO / PAGO DE LA CONDENA / PÓLIZA DE SEGURO / PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL / CONTRATO DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL / SINIESTRO / DEFINICIÓN DE SINIESTRO / OCURRENCIA DEL SINIESTRO / CONFIGURACIÓN DEL SINIESTRO / PAGO DEL SINIESTRO / MONTO DE LA PÓLIZA DE SEGURO / DEDUCIBLE / VALOR DEL DEDUCIBLE / PAGO DE LA PÓLIZA DE SEGURO / PAGO DEL CONTRATO DE SEGURO / CONDENA AL LLAMADO EN GARANTÍA / IMPROCEDENCIA DE LA CONDENA

Obra en el expediente contencioso administrativo, la póliza (...) extendida por la aseguradora (...), en la que aparece como asegurada la Aeronáutica Civil. (...) [S]e tiene que el siniestro ocurrió (...) durante su vigencia. (...) Para el caso ha de tomarse en consideración que el siniestro es la materialización del riesgo asegurado conforme a los artículos 1072 y 1131 del Código de Comercio; es decir, el hecho acaecido configura el suceso incierto contenido en la póliza de seguro y es responsabilidad del asegurado; que, en un seguro de responsabilidad civil, el siniestro es generado cuando ocurre el hecho dañoso y este afecta a un tercero, lo que da lugar a una indemnización al afectado; y que el “deducible” lo define el Código de Comercio en su artículo 1103 (...) la participación que tiene el asegurado en el riesgo o en la pérdida sufrida. El deducible, en el caso de la póliza de responsabilidad extracontractual, tiene como tope máximo el 10% del valor de cada pérdida, sin que en ningún caso puedan ser superiores a 2000 salarios mínimos legales mensuales vigentes. Así, el asegurador no puede tomar un valor arbitrario como deducible, sino que se debe regir por los parámetros que regulan una póliza en general o el que se haya pactado en el contrato conforme a la legislación colombiana. (...) En esos términos, para la Sala es claro que sólo en el evento en que la indemnización que debe asumir la Aeronáutica Civil en este caso supere el valor del deducible pactado en la póliza (...), la aseguradora (...) estará obligada a reconocer a la asegurada ese mayor valor que supere el porcentaje pactado como deducible. Es decir, la aseguradora pagará a la asegurada no la indemnización total a que haya lugar, sino la que corresponda, a partir de ese determinado monto que establecieron las partes contratantes como deducible. (...) Por lo anterior, la Sala considera, teniendo en cuenta los ítems relacionados en el cuadro en el que se establecieron los parámetros del deducible, que la totalidad de la condena en este caso corresponde a la participación que tenía la asegurada en el riesgo o en la pérdida sufrida, por tanto, no hay lugar a condenar a la llamada en garantía Aseguradora (...).

FUENTE FORMAL: CÓDIGO DE COMERCIO - ARTÍCULO 1072 / CÓDIGO DE COMERCIO - ARTÍCULO 1103 / CÓDIGO DE COMERCIO - ARTÍCULO 1131

NOTA DE RELATORÍA: La presente providencia cuenta con aclaración de voto del doctor Guillermo Sánchez Luque.

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCIÓN TERCERA

SUBSECCIÓN C

Consejero ponente: JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS

Bogotá D.C., seis (6) de julio de dos mil veinte (2020)

Radicación número: 05001-23-31-000-2005-05683-01(47755)

Actor: ROSALINA BEDOYA DE ESPINEL Y OTROS

Demandado: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL

Referencia: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA (APELACIÓN SENTENCIA)

Tema. La responsabilidad del Estado - Falla del servicio
Subtema 1. Responsabilidad derivada del servicio aeronáutico
Sentencia. Confirma.

A la Sala corresponde decidir el recurso de apelación presentado por las partes contra la sentencia del 17 de septiembre de 2012, proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia, Sala de Descongestión, en la que accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda.

I. SÍNTESIS DEL CASO

El 7 de julio de 2003, una avioneta (de procedencia brasilera) impactó contra una vivienda ubicada en el barrio El Prado en la ciudad de Medellín, provocando un incendio que destruyó la vivienda. En el inmueble estaban las ahora demandantes, quienes resultaron lesionadas.

II. ANTECEDENTES

2.1. La demanda

El 20 de mayo de 2005, **Rosalbina Bedoya de Espinel y Clara Inés Espinel Bedoya**, en ejercicio de la **acción de reparación directa**, presentaron demanda contra **la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil**. Pretenden que se la declare responsable por los perjuicios de orden material que —consideran— les fueron causados por el incendio que ocasionó la avioneta identificada PT-CEA, al precipitarse a tierra¹.

Los hechos relevantes en los que la parte fundamentó su pretensión, en síntesis, son los siguientes:

El 7 de julio de 2003, la avioneta, identificada PT-CEA, impactó contra la puerta de entrada del inmueble ubicado en la calle 63ª # 47-52 del Barrio el Prado de la ciudad de Medellín, causando un incendio que destruyó la vivienda. Rosalbina Bedoya de Espinel y su hija Clara Inés Espinel Bedoya, quienes se encontraban en el interior de la vivienda para el momento en que ocurrió el siniestro, resultaron lesionadas. Por las lesiones padecidas, les fue concedida una incapacidad de 90 días -sin secuelas-, y 50 días -con secuelas permanentes consistentes en perturbación funcional del miembro superior izquierdo, perturbación funcional del órgano de la pinza izquierda y deformidad física que afecta el cuerpo-, respectivamente. Además, todos los enseres del hogar y una mercancía que tenían allí almacenada quedaron destruidos.

Las demandantes afirman que la investigación del siniestro permitió establecer que la avioneta PT-CEA, modelo 65-A80, serie N°LD-164, de matrícula brasilera, había ingresado al país el 20 de junio de 2003, y que había llegado al aeropuerto de Medellín procedente de Cartagena. Que ni el piloto, ni la avioneta, cumplían con varias de las exigencias que estaban establecidas para el ingreso al país, no obstante, lo cual, la Aeronáutica Civil incurrió en el error de permitir su tránsito aéreo.

2.2. Trámite procesal relevante

2.2.1.- Admitida la demanda², la notificación del admisorio se practicó en debida forma.

2.2.2.- La demandada contestó, oponiéndose a la prosperidad de las pretensiones³ y formuló llamamiento en garantía contra la aseguradora Colseguros S.A. y contra Néstor Eduardo Arbeláez Marín.⁴

La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil presentó contestación de la demanda con oposición a las pretensiones y manifestó que las actuaciones de la entidad estaban ajustadas a sus obligaciones constitucionales y

¹ Folios 1 a 14, C1.

² Folio 123, C.1.

³ Folios 135 a 144, C1.

⁴ Folios 151 a 154, C1.

legales, razón por la que no es responsable de los hechos por los que se impetró la acción⁵.

Los llamados en garantía.

Néstor Eduardo Arbeláez⁶, por medio de apoderado, contestó con oposición el llamamiento en garantía, en primer lugar, aduciendo que no estaban satisfechos los requisitos dispuestos por la norma para su vinculación, pues este tuvo por fundamento único, el hecho de haber sido él, como funcionario, quien autorizó el vuelo siniestrado. Por tanto, a su juicio, no se observaron los requisitos establecidos en la Ley 678 de 2001 para hacerlo responsable ante la demandada, por una eventual condena, máxime si se considera que, según el informe final de la investigación del accidente, indica que la responsabilidad de lo ocurrido residió en el piloto, quien tomó decisiones erradas determinantes del fatídico accidente.

La Aseguradora Colseguros S.A.⁷ contestó el llamamiento en garantía y propuso las excepciones de “ausencia de responsabilidad por parte de la Aerocivil”, “culpa exclusiva de un tercero”, “cobro de lo no debido o más de lo debido”, “aplicación del deducible”, “inexistencia de la obligación de Colseguros: “el amparo contenido por la póliza no cubre la responsabilidad que se reclama de la AEROCIVIL”, “terminación del contrato por violación de garantía”, “culpa grave del asegurado”, “prescripción de la acción” e “improcedencia de responsabilidad solidaria en cabeza de Colseguros”. Asegura que las presuntas fallas que se le endilgan a la demandada no tienen ninguna relación con el accidente sufrido por la aeronave, y que los perjuicios eventualmente sufridos por los accionantes serían imputables únicamente al explotador u operador de la aeronave, teniendo en cuenta el régimen propio aplicable a los daños causados a terceros en la superficie como consecuencia de la operación de una aeronave. Considera que de resultar estimada la existencia de responsabilidad de la AEROCIVIL, indefectiblemente, habría de reconocerse la ocurrencia de una “conurrencia de culpas”.

2.2.3.- Agotada la etapa probatoria, se corrió traslado a las partes para alegar de conclusión y al Ministerio Público para que presentara concepto de fondo.

2.2.4.- El Tribunal Administrativo de Antioquia, Sala de Descongestión, profirió **sentencia de primera instancia** el 17 de septiembre de 2012^[8], parcialmente favorable a las pretensiones de la demanda.

Consideró, en algunos de sus apartes, lo siguiente:

“*Ab initio*, se precisa que el único “daño” reportado que encuentra sustento suasorio en el expediente, es el concerniente a la afectación del inmueble, en tanto se demostró la titularidad del mismo y que éste resultó afectado con ocasión de la colisión de la aeronave de matrícula brasilera PT-CEA, el

⁵ Folios 135 a 143, C1.

⁶ Folio 213 a 222, C1.

⁷ Folios 343 a 353, C1.

⁸ Folios. 671 a 742, C.P.

día 07 de julio de 2003, como se verá enseguida, los otros dos supuestos que exhibe la parte actora, esto es la destrucción de los enseres y mercancía que se encontraban en el interior de la edificación y las lesiones de las señoras Clara Inés Espinel Bedoya y Rosalina Bedoya de Espinel, no fueron demostrados debidamente por quien promueve la Litis.
(...)

Ahora bien, en torno a la “falla del servicio” que se le imputa a la Administración, es una premisa incuestionable, que la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil omitió su deber legal, el de verificar que los documentos presentados para la aprobación del “plan de vuelo” (licencia del piloto, certificado de aeronavegabilidad, y permiso de permanencia en el país), estuvieran en regla; y de contera, no impidió que, ante la ausencia de uno o alguno de ellos, la aeronave volara sobre el territorio nacional.

Sin duda, obra en el proceso un elemento probatorio de gran importancia para la contienda que acredita la existencia de esa “falla” en el servicio que se le imputa a la entidad, el cual mirado en conjunto con la prueba restante, en especial, con la testimonial, permite constatar que en efecto, se presentaron irregularidades en la autorización del plan de vuelo a la aeronave PT-CEA, pues como se demostrará con los elementos obrantes, era imprescindible la exhibición por parte del piloto al mando de la aeronave o explotador de la misma, de una serie de documentos, los cuales en el caso concreto, no se encontraban en regla.

Con lo anterior, deja claro la Sala que no se comparten en manera alguna los argumentos esbozados por quienes resisten la Litis, en la medida en que consideran que estas causas no son imputables a la Aeronáutica Colombiana por no ser de su competencia la constatación de estos datos, pues como se precisó, el incumpliendo de la entidad no puede ser excusado en la ausencia de información o información errada brindada por un tercero, pues las funciones de control, y vigilancia de la seguridad aérea estaba en cabeza del Estado Colombiano, de suerte que era éste a quien correspondía confirmar la veracidad de la información que ofrecen los particulares, máxime tratándose de una actividad catalogada como actividad peligrosa para quien hace uso de este transporte, como para quienes se encuentran en tierra.”

2.2.5.- Contra esta decisión, las **partes y la aseguradora Colseguros S.A.** presentaron **recurso de apelación**⁹.

La parte demandante, porque considera que el *A quo* debió valorar las pruebas aportadas en copia simple, en particular la historia clínica, toda vez que ésta no es un documento público, sino privado conforme a lo dispuesto en la Ley 23 de 1981. De igual manera, porque aduce que se le debe dar valor probatorio a las fotografías que fueron aportadas al proceso, y a la experticia en la relación de bienes que aportó con la demanda para demostrar el valor de las reparaciones del inmueble, ya que son documentos privados de contenido declarativo, respecto de los cuales se surtió el debido traslado con el libelo de demanda. Protesta también,

⁹ Folios. 745 a 815, C.P

esta recurrente, que no se haya dado valor probatorio a la copia de la investigación que adelantó la Fiscalía por el accidente aéreo bajo el errado entendimiento de que se trataba de prueba trasladada, ya que esta se solicitó como prueba documental.

Para finalizar, reitera su pretensión de condena en los términos de la demanda.

La parte demandada, a su vez, estima probada la excepción de “hecho de un tercero”, porque todas las irregularidades que se le imputan a la demandada son atribuibles al piloto de la avioneta accidentada, ya que fue éste quien presentó un plan de vuelo con una licencia inexistente para la entidad; operó la aeronave sin estar en condiciones de aeronavegabilidad; presentó el plan de vuelo a sabiendas de que el permiso para su operación en el país había vencido el 30 de junio de 2003; y no operó adecuadamente la aeronave para salvar la emergencia. Además, arguye que ella, como autoridad aeronáutica, permitió la operación de la aeronave, pues esta llegó a la ciudad de Medellín procedente del país de origen, circunstancia que permitía presumir que estaba en condiciones de aeronavegabilidad.

Para finalizar, manifiesta que no está de acuerdo en el reconocimiento de los cánones de arrendamiento, porque resulta dudoso que se presenten dos contratos en razón a que madre e hija, después del accidente, vivan en viviendas distintas.

La llamada en garantía¹⁰, en su escrito de apelación, reiteró lo dicho en la contestación de la demanda y, en síntesis, manifestó que el *A quo* erró al atribuir responsabilidad a la Aeronáutica por cuanto, por una parte, el permiso de permanencia era irrelevante desde el punto de vista de la causalidad, y, por otra, la Aeronáutica no fue informada oportunamente de la revocación del certificado de aeronavegabilidad de la avioneta, y, por lo tanto, éste se presumía válido. Era el piloto al mando el responsable primario de determinar la licencia requerida para operar la aeronave, por lo que reitera que el centro de imputación reside en el tercero.

Respecto de la condena que profirió el *a quo* a la llamada en garantía, dice que constituye un error, toda vez que el deducible de la póliza sería suficiente para cubrir el monto de la indemnización y, por ende, resulta inocua dicha condena.

Insiste en que se presentó una terminación del contrato de seguros por violación de la garantía, en tanto que la Aeronáutica Civil se obligó, clara e inequívocamente, al “cumplimiento de todas las reglamentaciones internacionales y gubernamentales y con las instrucciones civiles” y como incumplió, la aseguradora optó por la terminación del contrato de seguro instrumentado en la póliza N°9501867 por incumplimiento de la garantía, terminación que operaría desde el momento mismo de la infracción si el *ad quem* confirma la condena a la AEROCIVIL, conforme las pretensiones de la demanda.

¹⁰ Aseguradora Colseguros S.A.

Añade que en este caso operó la prescripción e improcedencia del llamamiento en garantía, toda vez que el artículo 1081 del C. de Co establece un término dos años para efectos de la prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguros, además de que para el momento en que se la vinculó como llamada en garantía, ya se había superado el término de suspensión de los 90 días que señala el artículo 56 del C.P.C.

2.2.6.- Admitida la apelación¹¹, se decretaron pruebas¹² y, posteriormente, se corrió traslado a las partes y al representante del Ministerio Público para alegaciones y concepto de segunda instancia, respectivamente.

2.3.2. La demandada y la aseguradora presentaron alegatos¹³, la parte demandante y el Ministerio Público guardaron silencio.

3. CONSIDERACIONES

La Sala procede a dictar sentencia de segunda instancia, teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 357 del Código de Procedimiento Civil, aplicable por remisión del artículo 267 del Código Contencioso Administrativo¹⁴.

1. Competencia

Esta Sala es competente para desatar el recurso de apelación formulado por las partes contra la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia, en proceso con vocación de segunda instancia por razón de la cuantía¹⁵.

2. Caducidad de la acción

En cuanto a la oportunidad para formular la presente acción indemnizatoria, advierte la Sala que la acción se ejerció dentro de los dos años que establece el numeral 8 del artículo 136 del C.C.A., modificado por el artículo 44 de la Ley 446 de 1998, toda vez que el hecho dañoso y el daño por cuya indemnización reclama la parte demandante, esto es, la afectación a su patrimonio y las lesiones sufridas, acaecieron el 7 de julio de 2003 y la demanda se interpuso el 20 de mayo de 2005.

3. Legitimación en la causa

¹¹ Folio 831, C.P.

¹² Folio 833, C.P.

¹³ Folios 839 a 889, CP.

¹⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 9 de febrero de 2012, rad. 21.060.

¹⁵ La pretensión mayor, correspondiente a la indemnización por perjuicios materiales a favor de la parte actora, se estimó en trecientos sesenta y cuatro millones setecientos cincuenta y tres mil doscientos ochenta y cinco (\$364.753.285), monto que supera la cuantía requerida en 2005, año de presentación de la demanda, para que un proceso adelantado en acción de reparación directa fuera considerado como de doble instancia. Para la fecha de presentación de la demanda la norma aplicable para determinar la cuantía, era la Ley 954 de 2005 que había entrado en vigencia el 28 de abril de ese año.

Rosalina Bedoya de Espinel se encuentra legitimada en la causa por activa, como propietaria que era a 7 de julio de 2003 del inmueble contra el que colisionó la aeronave PT-CEA¹⁶. También está legitimada Clara Inés Espinel Bedoya, quien, con los testimonios recaudados logró acreditar que hacía presencia en la vivienda para el momento en que ocurrió el accidente que aduce, le causó lesiones en su cuerpo.

Por pasiva, lo está la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, como persona con interés en controvertir las pretensiones de la demanda en los términos del artículo 90 de la Constitución Política, dado que a su conducta se atribuye al daño.

4. Problema jurídico

La Sala examinará si en el presente asunto se configuraron los elementos para declarar la responsabilidad de la Administración Pública por una supuesta falla en el servicio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, la cual estaría relacionada directamente con el accidente aéreo que ocasionó las lesiones a las demandantes y la destrucción de sus bienes. Posteriormente, si a ello hay lugar, la Sala revisará la condena en perjuicios.

Establecido lo anterior, la Sala estudiará lo que atañe a la llamada en garantía – Aseguradora Colseguros S.A.

5. Análisis de la Sala

5.1. Consideración sobre los medios de prueba

En primer lugar, en cuanto al valor de los medios de prueba aportados al proceso, la Sala advierte que los documentos traídos como medios de convicción fueron decretados y aportados válidamente. Para su recepción e incorporación se respetaron los principios de contradicción y publicidad. Los aportados en copia auténtica, serán tratados como medios hábiles y su eficacia probatoria será valorada conforme a las reglas de la sana crítica. De igual manera, las copias simples aportadas al proceso serán apreciadas en su eficacia probatoria con fundamento en lo decidido por la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, en sentencia de unificación de jurisprudencia, proferida el treinta (30) de septiembre de dos mil cuatro (2014), por cuanto estuvieron a disposición de la parte contra la cual se aducen, sin que fueran tachadas de falsas¹⁷.

En segundo lugar, a propósito del tema de la prueba trasladada que fue objeto de pronunciamiento por parte de la primera instancia, la Sala, de ser el caso, observará el precedente según el cual procede su valoración en el proceso contencioso administrativo, siempre que se cumpla lo exigido en el artículo 185 del C.P.C., esto es, en la medida en que el proceso del que se trasladan se hubieren

¹⁶ Folio 62, C1.

¹⁷ Sentencia de 30 de septiembre de 2014, exp. 11001-03-15-000-2007-01081-00. El pleno de la Sección Tercera había unificado su jurisprudencia en el mismo sentido en sentencia de 28 de agosto de 2013, exp. 25022.

practicado a petición de la parte contra quien se aduce o, con su audiencia, pues así lo demanda el derecho de contradicción y lo exige el principio de publicidad de la prueba¹⁸⁻¹⁹. En esos términos, de haberse solicitado y decretado como prueba trasladada la investigación adelantada por la Fiscalía, para este caso se le daría pleno valor probatorio, porque el derecho de contradicción se garantizó.

Ahora, la Sala, al revisar los documentos que obran en el expediente, observa que estos pueden ser valorados en esta oportunidad, porque tales medios de prueba han permanecido a disposición de las partes durante el curso del proceso y ninguna de ellas ha controvertido su autenticidad. Por tanto, tales pruebas serán apreciadas en el *sub lite* con el valor legal que les corresponde²⁰.

5.2. El daño antijurídico

5.2.1. En relación con el daño cuya reparación se pretende por las demandantes (las lesiones padecidas por Rosalina Bedoya de Espinel y Clara Espinel Bedoya, y la afectación al patrimonio de cada una de éstas), obran las siguientes pruebas:

5.2.1.1. En primer lugar, la parte demandante aportó la historia clínica de cada una de las lesionadas, documentos que se trajeron al proceso en copia simple y, por esta razón, no fueron valorados por la primera instancia, pero que, como ya se dijo, la Sala las apreciará en su eficacia probatoria, porque estuvieron a disposición de la parte contraria sin que se tacharan de falsas²¹.

La historia clínica está definida por la ley como “**el registro obligatorio** de las condiciones de salud del paciente. Es un documento privado, sometido a reserva, que únicamente puede ser conocido por terceros previa autorización del paciente o en los casos previstos por la Ley”²². En ella se registran “cronológicamente las condiciones de salud del paciente, los actos médicos y los demás procedimientos ejecutados por el equipo de salud que interviene en su atención”²³. La Resolución 1995 de 1999, emanada del Ministerio de Salud estableció las normas para el manejo de las historias clínicas, las cuales cobijan a “todos los prestadores de servicios de salud y demás personas naturales o jurídicas que se relacionen con la atención en salud”²⁴. Entre tanto, la epicrisis, es “el resumen de la historia clínica del paciente que ha recibido servicios de urgencia con observación o de hospitalización”²⁵.

¹⁸ Sección Tercera, Subsección C, veinticinco (25) de mayo de dos mil once (2011), exp. 18747.

¹⁹ Sobre las excepciones a la ratificación de los testimonios ver: Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 11 de septiembre de 2013, exp. 20601.

²⁰ Sentencia del 26 de marzo de 2008, expediente: 34.038.

²¹ Sentencia de 30 de septiembre de 2014, exp. 11001-03-15-000-2007-01081-00. El pleno de la Sección Tercera había unificado su jurisprudencia en el mismo sentido en sentencia de 28 de agosto de 2013, exp. 25022.

²² Ley 23 de 1981, artículo 34.

²³ Resolución 1995 de 1999, artículo 1, literal a).

²⁴ Resolución 1995 de 1999, artículo 2.

²⁵ Resolución 3374 de 2000 del Ministerio de Salud, artículo 1, numeral 5.

5.2.1.2. Pues bien, la historia clínica N° 104742^[26] de Rosalina Bedoya de Espinel registra como fecha de ingreso a la Clínica Conquistadores S.A. el 23 de junio de 2003, y como fecha de alta el 3 de agosto del mismo año, con quemadura de 2° grado en la pierna izquierda. Consta allí que aquella se había quemado con gasolina 15 días antes del registro. Para la Sala este único documento no permite evidenciar que la lesión descrita haya sido producto del accidente ocurrido el 7 de julio de 2003, cuando la avioneta PT-CEA colisionó contra su vivienda, sin embargo, lo allí consignado constituye un indicio contingente que visto en conjunto con el oficio UBM- 146 del 22 de febrero de 2005, emanado de la Unidad de Bomberos de Medellín, en el que consta que en dicho accidente las ahora demandantes resultaron lesionadas, y con la copia del dictamen médico legal de lesiones no fatales²⁷, en el que el médico legista da cuenta de la lesión, y la manera como esta ocurrió, permite inferir que Rosalina Bedoya de Espinel, efectivamente, sufrió esa lesión el día del accidente.

5.2.1.3. Clara Inés Espinel Bedoya aportó, con el objeto de probar la lesiones que derivó el accidente aéreo, la copia de la historia clínica N° 350519 del Hospital Pablo Tobón Uribe, en la que se registra que ella estuvo ingresada en esa institución desde el 8 hasta el 12 de septiembre de 2003, que ingresó para terapia física intensiva y colocación de catéter para analgesia continua por las lesiones padecidas dos meses antes. El diagnóstico fue “distrofia simpática”, y aunque en esta se describen las lesiones que padeció Clara Inés, viene también insuficiente para generar certeza en la Sala sobre la relación de causalidad que se predica, entre estas lesiones y el accidente ocasionado por la avioneta, porque, por un lado, no se relacionan en la historia clínica las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron las lesiones, y, por otro, la fecha del registro no permite inferir que este corresponda a la atención que aquella recibió inmediatamente las sufrió. No obstante, si se aprecia este documento en conjunto con el oficio UBM-146, con la copia de la epicrisis que sí fue aportada, y con la copia del dictamen médico legal de lesiones no fatales²⁸, la Sala logra establecer que Clara Inés Espinel Bedoya resultó así lesionada en el accidente acaecido el 7 de julio de 2003.

5.2.1.4. En segundo lugar, para probar el daño consistente en el menoscabo al patrimonio económico de cada una de las demandantes, se trajo al proceso: i) el certificado de tradición y libertad, junto con la copia de la escritura del inmueble ubicado en la calle 63 N° 47-52 del barrio Prado en la ciudad de Medellín²⁹; ii) el certificado de registro mercantil con matrícula N° 21-308495-01 de febrero 1 de 2003^[30]; y iii) el “*informe final accidente de aviación*”³¹ realizado por el Grupo de

²⁶ Folios 84 a 89, C1.

²⁷ Proferido por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Dirección Regional Nororiental- Seccional Antioquia –este documento obra en la copia del expediente de la investigación penal adelantada por la fiscalía en razón a la ocurrencia del accidente- (folio 450, cuaderno de pruebas).

²⁸ Emanado del Instituto de medicina legal y Ciencias Forenses, Dirección Regional Nororiental- Seccional Antioquia (folio 418, cuaderno de pruebas).

²⁹ Folios 62 a 69, C1.

³⁰ Folios 80 a 83, C1.

³¹En lo que respecta a la prueba de la falla del servicio, debe tenerse en cuenta que también le corresponde a la autoridad aeronáutica investigar todo accidente de aviación, “con el objeto de determinar sus causas

Investigación de Accidentes de la Aeronáutica Civil, documento que da cuenta de la destrucción de la edificación con la que colisionó la aeronave.

5.2.1.4.1. En el certificado de tradición y libertad consta que la propietaria del bien inmueble es Rosalina Bedoya de Espinel. Por consiguiente, este documento, junto con la copia del informe general³² de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – Oficina de Control y Seguridad Aérea-, y el informe final³³ emanado del grupo de investigaciones de dicha entidad, permite a la Sala tener por probado que el inmueble de propiedad de Rosalina Bedoya de Espinel resulta ser el que recibió el impacto de la avioneta PT-CEA.

5.2.1.4.2. Ahora, en el certificado de registro mercantil N° 21-308495-01 del 1 de febrero de 2003, consta que Clara Inés Espinel Bedoya pertenece al régimen simplificado y que su actividad comercial es la “venta de ropa”. En este documento aparecen referenciadas tres direcciones en las que funciona su establecimiento de comercio, pero ninguna de estas corresponde al inmueble involucrado en el siniestro ocurrido con la avioneta PT-CEA, y, si bien en la demanda se plantea que el menoscabo a su patrimonio estaría representado por la pérdida de la “mercancía” que ella tenía embodegada en su residencia, en el interrogatorio de parte que rindió ante la primera instancia, se le preguntó: “Informe si para el 7 de julio de 2003, había dentro de la casa donde usted habitaba, mercancía perteneciente a sus hermanos”, y ella respondió: “**Sí**, había ropa de bebe y de adulto”. Posteriormente, en la misma declaración, hizo mención a que la actividad económica que ella realizaba era la de “empacar la ropa”³⁴. Por su parte, Rosalina Bedoya Espinel, en el interrogatorio de parte que rindió dentro del proceso, declaró que la “mercancía” –refiriéndose a la ropa- era suya y no de sus hijos, aserto este que infirma lo atestado por su hermana Clara Inés Espinel Bedoya.

5.2.1.5. Por tanto, como el daño debe ser cierto y estar probado de manera fehaciente, la Sala no encuentra probado el menoscabo que en su patrimonio económico aduce haber padecido Clara Inés Espinel Bedoya a causa de los hechos que son objeto de la presente acción de reparación directa, pues su declaración permite tener como hecho confeso que la mercancía que había en la

probables y la adopción de las medidas tendientes a evitar su repetición”, conforme a lo dispuesto en los artículos 1847 a 1850 del Código de Comercio³¹. Deber establecido igualmente en el referido Decreto 2171 de 1992, en cuanto atribuye a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil las funciones de “asegurar el cumplimiento y seguimiento de las normas sobre investigación de los accidentes de aviación y las medidas para su prevención, adelantar las investigaciones sobre accidentes aéreos y suministrar las informaciones correspondientes”, asimismo, le impuso el deber de “efectuar la investigación de los accidentes de aviación civil producidos en el país, establecer sus causas, producir los dictámenes necesarios y proponer o adoptar las medidas que se deriven de las investigaciones, para evitar que se repitan” -arts. 86 y 88-

En ese orden de ideas, se infiere que el informe rendido por la Aeronáutica Civil, en el marco de la investigación de un determinado accidente de aviación, resulta un elemento probatorio sustancial en el proceso contencioso administrativo en aras de probar las circunstancias de tiempo, modo y lugar de un determinado accidente aéreo y determinar el posible incumplimiento de los deberes de un operador aeronáutico. Sobre el particular, ver las sentencias del 3 de mayo de 2013, exp. 25.774 y del 31 de julio de 2017, exp. 36.557.

³² Informe preliminar del accidente (folio 107, C1).

³³ Folios 224 a 240, C1.

³⁴ Folio 513, C1.

casa en la que habitaba y que habría resultado deteriorada no era de su propiedad, sino de alguno de sus hermanos³⁵, y tal confesión, al menos en cuanto la ajenidad de tales bienes, fue confirmada por Rosalina Bedoya de Espinel. Lo cierto es que no se encuentra acreditada la propiedad sobre tal mercancía.

5.2.2. En ese orden de ideas, la Sala encuentra probado el daño antijurídico que sufrió Rosalina Bedoya de Espinel por causa de las lesiones que le fueron causados en su cuerpo y por la destrucción de su propiedad inmueble. Y frente a Clara Inés Espinel Bedoya encuentra probado el daño antijurídico en relación con las lesiones físicas que padeció.

5.3. La imputación

Probado como ha sido encontrado el padecimiento del daño antijurídico objeto de las pretensiones de reparación, avanza el juicio de responsabilidad a la fase de imputación con el fin de determinar, si en el caso concreto, aquel puede ser atribuido a la Administración Pública, demandada bajo la consideración de los siguientes motivos que aduce la parte demandante: que el accidente aéreo causante del daño se ocasionó por una falla del servicio a cargo de la demandada en cuanto permitió que la aeronave despegara del aeropuerto Olaya Herrera pese a que el piloto carecía de licencia, el permiso de permanencia de la aeronave en el país no estaba vigente, el certificado de aeronavegabilidad de aquella estaba suspendido para el momento de los hechos, y, además, porque permitió su ingreso al país sin contar con el amparo de una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual o de daños a terceros; o si, por el contrario, el daño sólo es imputable a un tercero: el piloto de la avioneta siniestrada.

5.3.1. Sobre los posibles factores de imputación, al proceso vinieron las siguientes pruebas relevantes:

5.3.1.1. El *“informe final accidente de aviación”*³⁶ rendido por el Grupo de

³⁵ Esto es confirmado por Rosalina Bedoya de Espinel, en la declaración que rindió al momento en que se practicó el interrogatorio de parte (folio 515, C1).

³⁶ En lo que respecta a la prueba de la falla del servicio, debe tenerse en cuenta que también le corresponde a la autoridad aeronáutica investigar todo accidente de aviación, *“con el objeto de determinar sus causas probables y la adopción de las medidas tendientes a evitar su repetición”*, conforme a lo dispuesto en los artículos 1847 a 1850 del Código de Comercio³⁶. Deber establecido igualmente en el referido Decreto 2171 de 1992, en cuanto atribuye a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil las funciones de *“asegurar el cumplimiento y seguimiento de las normas sobre investigación de los accidentes de aviación y las medidas para su prevención, adelantar las investigaciones sobre accidentes aéreos y suministrar las informaciones correspondientes”*, asimismo, le impuso el deber de *“efectuar la investigación de los accidentes de aviación civil producidos en el país, establecer sus causas, producir los dictámenes necesarios y proponer o adoptar las medidas que se deriven de las investigaciones, para evitar que se repitan”* -arts. 86 y 88-.

En ese orden de ideas, se infiere que el informe rendido por la Aeronáutica Civil, en el marco de la investigación de un determinado accidente de aviación, resulta un elemento probatorio sustancial en el proceso contencioso administrativo en aras de probar las circunstancias de tiempo, modo y lugar de un determinado accidente aéreo y determinar el posible incumplimiento de los deberes de un operador aeronáutico. Sobre el particular, ver las sentencias del 3 de mayo de 2013, exp. 25.774 y del 31 de julio de 2017, exp. 36.557.

Investigación de Accidentes de la Aeronáutica Civil (fls. 224 a 240 C.1), documento del que resulta pertinente citar los siguientes apartes:

- 1.1. “Reseña del vuelo: el día 7 de julio de 2003, la aeronave de nacionalidad brasilera y distinguida con la matrícula PT-CEA, presentó plana de vuelo en el aeropuerto ENRIQUE OLAYA HERRERA de la ciudad de Medellín, para realizar un vuelo de comprobación local a Rionegro en la ruta Bello-Guarne, transportando a bordo de la misma cuatro (4) personas y combustible para una autonomía de 02:30 horas.

A las 7:18 H.L. se inicia el despegue por la cabecera de la pista 01 en condiciones normales de acuerdo a las reglas de vuelo visual propuestas en el plan de vuelo; una vez se realiza el despegue en el momento de encontrarse en el aire, el piloto se declara en emergencia a la torre de control perdiendo toda comunicación, de inmediato el control activa los servicios de emergencia del aeropuerto, la aeronave continua en actitud de vuelo lento, posterior al reporte de emergencia hace un viraje hacia la derecha de la trayectoria, posiblemente para tratar de regresar a la pista, maniobra que no culminó por la pérdida de altura hasta precipitarse finalmente sobre la zona urbana, casi de frente contra un bloque de viviendas en el sector del Prado ubicado en el centro de la ciudad de Medellín.

5.3.1.2. También obra la declaración testimonial de Germán Fredy Marulanda, quien estaba ejerciendo funciones en la torre de control para el momento en que acaeció el suceso, manifestó:

“(…) no fui el que lo controlé pero sí estaba en la torre, y cuando el piloto notificó que tenía una falla, dijo emergencia y se hicieron todos los procedimientos y protocolos establecidos para ese caso, como son alerta de bomberos, declarar el aeropuerto cerrado, establecer un perímetro probable en donde el avión puede accidentarse, solicitar ayuda a las aeronaves en el aire, para que busquen un lugar probable donde pueda caer el avión, eso se hace a través de varias dependencias”³⁷.

5.3.1.3. Por otro lado, sobre los antecedentes y posibles causas del siniestro, obran en el expediente contencioso de reparación, estas otras:

5.3.1.4. En otro aparte, el “*informe final accidente de aviación*”, rendido por el Grupo de Investigación de Accidentes de la Aeronáutica Civil da a conocer las gestiones que adelantó ese grupo para determinar las causas probables del insuceso. De éste se puede extractar lo siguiente:

Posterior al accidente, el día 11 de julio de 2003, se envió un mensaje AFTN, a la División General de Aviación del Brasil –Oficina de Investigaciones de Accidentes, con el fin de dar cumplimiento al numeral 4.1. del anexo 13 de la OACI, invitándolos a participar en esta

³⁷ Folio 621 vto., cuaderno de pruebas 2

investigación y solicitando toda la información técnica de la aeronave y de los motores, sin que hasta la fecha se haya recibido respuesta alguna.

El día 5 de agosto del mismo año, se envió nuevamente oficio al señor director de la Aeronáutica Civil de Brasil y en respuesta se recibió un fax donde informa que el certificado de Aeronavegabilidad se encontraba suspendido desde el 26 de mayo de 2003, por incumpliendo y falta de corrección de un reporte relacionado con el flujometro de combustible; también informan sobre la extensión del TBO de los dos motores de esta aeronave.

Lo anterior nos permite concluir con exactitud, claridad y precisión que no existe documentación técnica para establecer el estado, condición y funcionamiento de la aeronave antes del accidente.” (Negrilla fuera de texto)

En ese mismo informe se concluyó que las condiciones meteorológicas no tuvieron incidencia en el accidente, ni las ayudas para la navegación, ni las comunicaciones, y que el certificado médico del piloto se encontraba vigente. Posteriormente, se plasmó el siguiente análisis:

“El piloto tenía su licencia de vuelo vigente y habilitada para volar el equipo DC-3, la experiencia de vuelo era bastante satisfactoria de acuerdo al registro de horas que aparece en la Aeronáutica Civil, las cuales corresponden exclusivamente y aplican a los equipos DC-3 y CATALINA, el último vuelo se llevó a cabo el 14 de agosto de 2002 en el equipo DC-3 con resultados satisfactorios; no se pudo conocer el record de vuelo de los últimos 90-30 y 3 días.

Revisada la documentación técnica del piloto que reposa en los archivos de la División de Licencias de la Aeronáutica Civil, no figuran ni aparecen documentos, ni requisitos que comprueben la capacitación, experiencia e idoneidad en el equipo accidentado; así mismo no figura ningún entrenamiento de vuelo ni curso de tierra en este equipo, situación ésta que influyó de manera directa en el momento de presentarse la emergencia de vuelo, como consecuencia del total desconocimiento en el manejo y operación del mismo, lo cual no le permitió sortear de manera efectiva y segura la emergencia.

(...)

En vista de lo anterior se considera que por desconocimiento total del equipo y falta de entrenamiento en el mismo, en el momento de presentarse la emergencia en vuelo el piloto no pudo solucionarla satisfactoriamente, con agravante de una pérdida de velocidad, potencia y altura, lo cual le impidió regresar al aeropuerto en condiciones normales, impactando finalmente contra una vivienda urbana”. (negrilla fuera de texto)

Ya en su parte conclusiva, el informe refiere los siguientes factores determinantes del accidente:

- “El piloto no se encontraba entrenado ni calificado en el equipo accidentado, lo cual no lo habilitaba para realizar el vuelo.
- El piloto voló una aeronave que se encontraba suspendida de actividades de vuelo.
- El piloto presentó un plan de vuelo con una licencia inexistente para la autoridad aeronáutica.
- Se desconocen las actividades de vuelo realizadas por el piloto durante los últimos 90, 30 y 3 días.
- La aeronave se encontraba suspendida de actividades de vuelo por cuanto el certificado de aeronavegabilidad fue suspendido por la autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula.
- Se desconoce el estado y condición de la aeronave por falta de información técnica.
- Los registros de mantenimiento y cumplimiento de inspecciones no fueron aportados por el Estado de matrícula, ni por el propietario que figura en el certificado de matrícula.
- Las ayudas de navegación y las comunicaciones no tuvieron incidencia en el presente accidente.
- El país de matrícula de la aeronave no participó en esta investigación, ni envió la documentación técnica de la misma.
- El representante al cual se le otorgó el permiso para el ingreso de la aeronave al país nunca se hizo presente ante la oficina de investigaciones, ni facilitó ningún tipo de documentación.
- Una vez el piloto se declara en emergencia es autorizado para la pista 19, la aeronave continua el vuelo bajo y con régimen de ascenso lento, desplazándose hacia la derecha de la trayectoria hasta impactar el tren de aterrizaje contra la parte superior de una vivienda, lo cual le hace perder el control total del avión para precipitarse finalmente de frente contra una vivienda.
- Durante el impacto final se presentó un incendio que destruyó totalmente la aeronave y la vivienda.
- Los pasajeros y el piloto fallecieron de manera instantánea.”

Como causa probable, en el informe se formula la siguiente:

“Decisión operacional por parte del piloto al mando, al volar una aeronave para la cual no estaba entrenado, calificado ni habilitado y la cual se encontraba suspendida de actividades de vuelo desconociéndose su estado de operación y funcionamiento.”

Y, finalmente, a manera de recomendación a la autoridad aeronáutica:

“Exigir a las aeronaves de matrícula extranjera que ingresen al territorio colombiano para demostración o turismo, una póliza de seguro que cubra y respalde los daños ocasionados a terceros como consecuencia de presentarse percances aéreos. Que los permisos que se otorgan para aeronaves extranjeras para el cumplimiento de labores o de turismo, se haga previo permiso y autorización del país de matrícula al cual pertenecen. Que los representantes que solicitan los permisos de ingreso de aeronaves extranjeras al territorio colombiano, se responsabilicen del desarrollo de toda la actividad aérea de la misma y concurren a responder

ante la autoridad aeronáutica cuando sean requeridos. Que las oficinas de información aeronáutica de los diferentes aeropuertos del país verifiquen en el programa al día el estado, condición y habilitación de los tripulantes cuando se presente plan de vuelo”.

5.3.1.5. Al proceso se trajo, también, el auto N° 034 del 27 de febrero de 2004, proferido por la División de Investigaciones Disciplinarias de la Aeronáutica Civil en el que, al calificar el mérito de las pruebas obrantes en ese expediente disciplinario, la División decidió el archivo definitivo de la investigación disciplinaria adelantada en razón al accidente³⁸.

Quedó consignado en el auto que ordenó el archivo de la investigación disciplinaria, que en versión libre, el coronel Víctor Plata Cáceres manifestó que

*“El 19 de junio de 2003, llegó una solicitud de permanencia y vuelo entre Cartagena, Bogotá, Tabatinga, con mensaje AFTN 191712 de la misma fecha se autorizó lo solicitado; el 20 de ese mes y año, entre las fechas 19 al 24 de junio, previo el lleno de los requisitos legales de otras autoridades ; el 20 de junio de esa anualidad, allega una nueva petición para vuelos de demostración en los aeropuertos de Bogotá, Barranquilla, Medellín, Santa Marta, Cali y San Andrés entre el 20 de junio y el 15 de julio de 2003, se autorizó mediante AFTN 202035 para vuelos de demostración, pero, solo su permanencia hasta el 30 de junio”.*³⁹

5.3.1.6. La prueba testimonial, relacionada con los antecedentes del vuelo de la aeronave el día de los hechos, recoge las declaraciones rendidas por el jefe del grupo de aeronavegación de la regional Antioquia de la Aeronáutica Civil, el director de operaciones aéreas de la Aeronáutica Civil, el controlador de tránsito aéreo, el coordinador de control y seguridad aérea de la Aeronáutica, un ingeniero aeronáutico y un ingeniero mecánico que laboran para la entidad demandada, el operador de estación aeronáutica en el área de comunicaciones y el oficial de información aeronáutica⁴⁰. Estos se revelan coincidentes en afirmar que entre los documentos que debe presentar una aeronave para ingresar al país, está el certificado de aeronavegabilidad que, si bien lo expide el país de matrícula de la aeronave, es requisito obligatorio para ingresar a espacio aéreo colombiano si aquella va a permanecer en dicho espacio por más de 48 horas, al punto que la falta de su exhibición o su condición de vencimiento determina la prohibición de su ingreso al espacio aéreo colombiano, medida que explican, por tratarse ese del documento que permite constatar que la aeronave está apta para volar. Este documento, dijeron, es uno de los tantos que debe adjuntar el piloto de la aeronave cuando presenta el plan de vuelo.

5.3.1.6.1. Además de lo anterior, German Fredy Marulanda, quien, se repite, estaba ejerciendo funciones en la torre de control, para el momento en que acaeció el suceso, manifestó que el accidente acaeció debido a fallas en el motor, manifestación que coincide con lo dicho por otro de los empleados de la demandada que se encontraba ejerciendo funciones el día del suceso. Como su

³⁸ Folio 317 a 341, C1.

³⁹ Folio 318, C1.

⁴⁰ Folios 581 a 582, 621 a 629, cuaderno de pruebas 2.

testimonio y el de Daniel Fernando Palacios fueron tachados de sospechosos⁴¹ en la audiencia de recepción por la parte demandante, por la condición de subordinación con la demandada. De acuerdo con el artículo 218 del C. de P. C., el juez *“apreciará los testimonios sospechosos, de acuerdo con las circunstancias de cada caso”*, motivo por el cual, dicha declaración será analizada de forma conjunta con las demás pruebas que obran en el proceso.

5.3.1.6.2. Por otro lado, al coronel Víctor Plata Cáceres, quien rindió testimonio durante el trámite de la primera instancia, se le formuló la pregunta *“De conformidad con el Convenio de Chicago, aprobado por Colombia, mediante la Ley 12 de 1947, indique por favor, cómo opera este convenio, cuando llega una aeronave del extranjero al país, y si se hace algún control sobre la aeronavegabilidad de la misma”*; respondió lo siguiente:

*“las aeronaves están autorizadas a ingresar al país sin permiso de permanencia, pero tienen que presentar al día, un sinnúmero de documentos que exige la AEROCIVIL cuando se trata de permanecer por más de 48 horas. Entre estos documentos, está el certificado de aeronavegabilidad, el seguro de la aeronave, el registro de la aeronave, la licencia de los pilotos e informar en qué sitio va a permanecer la tripulación”*⁴².

5.3.1.7. En el oficio del 9 de julio de 2003^[43], el técnico aeronáutico III, grado 16, da respuesta al coronel Víctor Plata Cáceres, sobre el plan de vuelo de la aeronave siniestrada, manifestando lo siguiente:

“hizo presencia en esta dependencia el capitán Geovanny Burdeos, quien presentó plan de vuelo para la aeronave PT-CEA proponiendo realizar un vuelo local con una duración de 15 minutos.

Al preguntar al piloto si tenía permiso de permanencia vigente de aeronaves extranjeras, este expresó que en razón a que llevaba menos de 15 días de permanencia en el país, él se amparaba en el numeral 3.6.3.5.11.1 del RAC referente a la admisión y permanencia de aeronaves de matrícula extranjera que operan en Colombia en donde se entiende que se requiere permiso cuando la permanencia de la aeronave en Colombia

⁴¹ Artículo 217 del C.P.C. *“Son sospechosas para declarar las personas que en concepto del juez, se encuentren en circunstancias que afecten su credibilidad o imparcialidad, en razón de parentesco, dependencias, sentimientos o interés con relación a las partes o a sus apoderados, antecedentes personales u otras causas”*.

Artículo 218 del C.P.C. *“Cada parte podrá tachar los testigos citados por la otra parte o por el juez. La tacha deberá formularse por escrito antes de la audiencia señalada para la recepción del testimonio u oralmente dentro de ella, presentando documentos probatorios de los hechos alegados o la solicitud de pruebas relativas a estos, que se practicarán en la misma audiencia. Si el testigo acepta los hechos, se prescindirá de toda otra prueba”*.

“Cuando se trate de testigos sospechosos, los motivos y pruebas de la tacha se apreciarán en la sentencia, o en el auto que falle el incidente dentro del cual se solicitó el testimonio; en los casos de inhabilidad, el juez resolverá sobre la tacha en la audiencia, y si encuentra probada la causal, se abstendrá de recibir la declaración”.

“El juez apreciará los testimonios sospechosos, de acuerdo con las circunstancias de cada caso”.

⁴² Folio 581, cuaderno de pruebas 2.

⁴³ Folio 117 del cuaderno en el que obran las copias del proceso penal.

haya de ser superior a quince días o se vayan a efectuar entradas y salidas sucesivas.

(...)

Así mismo manifiesto que no es una función del servicio conocer las llegadas de las aeronaves, dado que el AIS ejerce sus funciones en la proyección de salida de las operaciones, motivo por el cual creí en la honestidad del piloto frente a la llegada al país dentro del término permitido para ser autorizado sin permiso previo”.

Del oficio transcrito se pueden deducir dos situaciones, una, que el permiso de permanencia estaba vencido y, dos, que efectivamente no se corroboró en el sistema A.L.D.I.A. ni de ninguna otra manera, al momento de autorizar el vuelo de prueba, que el permiso de permanencia estuviera vigente, ni tan siquiera la fecha de ingreso al país de la aeronave. Información que, como lo señaló el coronel Víctor Plata Cáceres, debía ser corroborada por la Oficina de Información Aeronáutica⁴⁴.

En consideración a la forma como se concedió el permiso de ingreso de la aeronave al espacio aéreo nacional, tanto como a la forma en que se autorizó el plan de vuelo, la Sala tiene como acreditado que: el técnico que autorizó el plan de vuelo no verificó la vigencia del permiso, ni tan siquiera la fecha en que la aeronave había ingresado a espacio aéreo colombiano, menos aún intentó verificar la licencia extranjera; y que en el momento en que la aeronave ingresó a espacio aéreo colombiano y se le expidió el permiso de permanencia inicial que le permitía volar, tampoco se intentó comprobar la información reportada en los documentos que se presentaron a las autoridades aeronáuticas. Es de advertir que, según la información que entregó el Coronel Plata Cáceres, el piloto de la avioneta presentó una segunda petición para que el permiso de permanencia se extendiera hasta el 15 de julio de 2003, pero ésta solo fue autorizada hasta el 30 de junio, circunstancia que denota, sin dificultad, que si el técnico del aeropuerto Olaya Herrera, que autorizó el plan de vuelo el día del accidente, hubiese verificado si el permiso de permanencia estaba vigente, se habría percatado de que no estaba autorizado para volar y, por ende, el vuelo de prueba no se habría realizado.

Entonces, huelga decir que esta misma circunstancia, aunada a los acuerdos que suscribió el estado colombiano al adherir al Convenio de Chicago, infirman el argumento expuesto por la demandada en el recurso de apelación, en cuanto a que para el momento de autorizar el plan de vuelo no tenía contra qué comparar la licencia extranjera que estaba registrada en el país correspondiente a la matrícula de la aeronave porque no había contacto directo con dicho país.

En síntesis, apreciadas estas pruebas en forma integral y conjunta, se puede inferir, cuando menos, que la avioneta PT-CEA de matrícula brasilera, había ingresado a espacio aéreo colombiano el 17 de junio de 2003, para realizar vuelos de prueba en aeropuertos del país, con permiso de permanencia que fue otorgado por la Dirección de Operaciones Aéreas hasta el 30 de junio del mismo año; y que el 7 de julio de 2003, día de ocurrencia del accidente, el piloto de la avioneta presentó el plan de vuelo en el aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín,

⁴⁴ Folio 119 del cuaderno en el que obran las copias del proceso penal.

para comprobación local a Rionegro en las rutas Bello –Guarne. A las 7:18 H.L., inició el despegue y al momento de estar en el aire, se declaró en emergencia a la torre de control e inmediatamente quedó sin comunicación, luego, hizo un viraje a la derecha de la trayectoria, pero ya estaba perdiendo altura y se precipitó sobre zona urbana colisionando con unas viviendas del sector del Prado en la ciudad de Medellín.

5.3.2. Los hechos así demostrados serán analizados por la Subsección en línea con la jurisprudencia de la Sección Tercera⁴⁵ que ha denotado cómo, *en lo que tiene que ver con los daños derivados de muerte o lesiones a pasajeros a bordo de las aeronaves, a partir de la expedición del código de comercio (...) 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; y que, al tanto que, en relación con la responsabilidad de aquel, su régimen jurídico (que no hace distinciones respecto de la naturaleza contractual o extracontractual de los perjuicios que se reclamen), establece una presunción de responsabilidad más 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, además de hacer pesar sobre él la carga, en todos los casos, de demostrar que “*tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fué [sic] imposible tomarlas*”; la responsabilidad de la autoridad aeronáutica ha sido fundamentada siempre en la falla del servicio dada su condición de autoridad encargada de vigilar la actividad aérea en el País⁴⁶ (subrayado fuera de texto). También tomará en consideración la Sala, si a ello hay lugar, que la 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*⁴⁷”.*

⁴⁵ 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, radicación 05001-23-31-000-1995-00389-01(25179), actor: Leonel Antonio García Patiño y otros, demandado: Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil; de la misma Sala, la sentencia del 21 de noviembre de 2013, radicación 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, radicación 05001-23-31-000-1995-00791-01(25774), actor: Elda Mary Luán y otros, demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil; y de la misma Subsección, Sentencia 2000-00633 de agosto 1º de 2016, Actor: Isabel Cristina Pedraza Camargo y otros, Demandado: Departamento del Tolima, en el expediente 35.803.

⁴⁶ Consejo de Estado; Sección Tercera; Sentencia del 12 de agosto de 2014; exp. 18153.

⁴⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 12 de septiembre de 1997, radicación 11224, actor: Manuel Vicente López Palmarini y otros, demandado: Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil. *En aquella oportunidad 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 a bordo 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 atribuible 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 de las normas sobre seguridad aeronáutica.* (Cita tomada de la Sentencia 2000-00633 del 1º de agosto de 2016, Actor: Isabel Cristina Pedraza Camargo y otros, Demandado: Departamento del Tolima, en el expediente 35.803).

5.3.2.1. Para el caso, la Sala juzgará el asunto bajo el prisma de los deberes que pesaban sobre la autoridad aeronáutica, según la siguiente normativa:

5.3.2.1.1. “*Convenio sobre Aviación Civil Internacional*”, más conocido como Convenio de Chicago, suscrito el 7 de noviembre de 1944 por 54 países, entre ellos Colombia, e incorporado al ordenamiento interno mediante la Ley 12 de 1947. Según lo dispuesto en el preámbulo, ese acuerdo internacional tuvo como finalidad “*que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada*”. Regula, entre otros asuntos, la obligación de dotar a las aeronaves de certificaciones de aeronavegabilidad que den cuenta del acatamiento de estándares mínimos que les permitan ofrecer un alto grado de seguridad. Tales certificaciones, los demás Estados se obligan a reconocerlas como válidas, lo que implica, sin duda, la confianza recíproca de las partes, de la debida diligencia que ha sido desplegada a nivel interno en cada Estado en la observancia de rigurosos procedimientos de verificación del estado de aeronavegabilidad en cada caso concreto.

5.3.2.1.2. En el ámbito nacional, por su parte, se ha regulado en forma intensa la actividad de la aviación civil y se han dispuesto mecanismos de vigilancia, inspección y control sobre esa actividad consagrados en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia o RAC, que establecen las normas, requisitos, controles y restricciones de la aviación civil, bajo cuya égida ha ejercido la autoridad aeronáutica sus funciones de dirigir, regular, coordinar y controlar la aviación civil y comercial⁴⁸.

De conformidad con el Decreto-ley 2171 de 1992^[49], a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en su calidad de autoridad aeronáutica en todo el territorio nacional -art. 68-, le corresponde garantizar la utilización segura y adecuada del espacio aéreo -art 69-, para lo cual tiene a su cargo las funciones de organizar, coordinar, regular, controlar y asistir la navegación aérea en todo el espacio aéreo nacional y de prestar los servicios necesarios para garantizar la operación segura y eficaz del transporte aéreo –art. 70-.

La Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, por la cual se organiza el sector y el sistema nacional de transporte, adscribió la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil al Ministerio de Transporte y suprimió la Dirección General de Transporte Aéreo.

El Decreto 2724 de 1993^[50], por el cual se modificó su estructura, dispuso que a la Aeronáutica Civil le compete, entre otras, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de la aviación civil. Estableciendo en su artículo 5° las

⁴⁸ Decreto 2332 de 1977.

⁴⁹ “*Por el cual se reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte y se suprimen, fusionan y reestructuran entidades de la rama ejecutiva del orden nacional*”.

⁵⁰ “Artículo 2° JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA. La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional y le compete regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de aviación civil, y coordinar las relaciones de ésta con la aviación del Estado; formulando y desarrollando los planes, estrategias, políticas, normas y procedimientos sobre la materia (...)”.

funciones asignadas para el cumplimiento de su objetivo, que no es otro que el de “*garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la Administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales*”.

Entre las funciones asignadas están las siguientes:

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

1. Coordinar con el Ministerio de Transporte, la definición de las políticas y planes generales del transporte aéreo dentro del plan global del transporte.
2. Diseñar y dirigir las políticas y planes particulares sobre el transporte aéreo y buscar el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país.
3. Dirigir, organizar, coordinar, regular, supervisar y asistir la navegación aérea que se desarrolle en el espacio aéreo sometido a la soberanía nacional.
4. Prestar los servicios aeronáuticos necesarios para garantizar la operación segura y eficaz del transporte aéreo y velar por la seguridad aérea.
5. Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo y ejercer vigilancia sobre su cumplimiento.

(...)”.

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

Por otra parte, el Código de Comercio en su artículo 1774 señala que “*se entiende por ‘aeronáutica civil’ el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles*”. A su turno, el artículo 1776 ibídem, establece que “*la aeronáutica civil se declara de utilidad pública*”, y conforme al 1860 la autoridad aeronáutica reglamenta y clasifica los servicios aéreos.

5.3.2.2. Especial atención demanda, para el caso, la responsabilidad que pesaba sobre la autoridad aeronáutica, de mantener actualizado el sistema de información A.L.D.I.A., y por supuesto, de consultar dicho sistema antes de autorizar cada vuelo civil o comercial.

A ese sistema se hizo referencia en el informe final de la investigación y a él aludieron varios de los declarantes, pues estaba regulado, para la época de los hechos, por la Resolución 01450 del 28 de abril de 2003^[51], cuyos motivos (consideraciones) dan cuenta del desarrollo que hizo la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil del aludido sistema de información *como una herramienta capaz de brindar información de apoyo a los distintos servicios aeronáuticos* que esa unidad prestaba a sus usuarios, en cuanto la que allí se recoge *es oficial, fidedigna de todas las actividades inherentes a la aeronavegabilidad, actividad de vuelo, suspensión o cancelación de aeronaves que operan en el territorio nacional, expedición de licencias y autorizaciones para el personal aeronáutico, expedición de certificados médicos de aptitud psicofísica y permisos de operación y funcionamiento de empresas de aviación, talleres de mantenimiento y centros de instrucción aeronáutica, accidentes e incidentes y de aeródromos y surte efectos probatorios conforme a los alcances de la Ley 527/99.* En atención a su importancia así revelada, en el artículo 1º de esta resolución, artículo que adoptó oficialmente el Sistema de Información A.L.D.I.A. Automatización en Línea de Información Aeronáutica como fuente de información oficial de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para el control de la Aviación Civil en el territorio colombiano; y al tenor de su artículo 4, dispuso que la Dirección de Operaciones Aéreas debía actualizar toda la información relacionada con la autorización de permanencia de aeronaves extranjeras en Colombia. Importa resaltar que, conforme al artículo 12 de esta resolución, la información proporcionada por el Sistema de Información A.L.D.I.A. tenía el carácter de principal y además sería acatada de manera obligatoria por quien la consulte para la toma de decisiones en los aeropuertos incluidos dentro del plan de sistematización de la Aeronáutica.

En ese orden de ideas, una vez elaborado y presentado el Plan de Vuelo a través de cualquiera de los medios que para la época eran permitidos (físico, radio, internet, fax o telefónico), la obligación de la entidad era, por una parte, alimentar y mantener al día la información en el programa, y, por otra, cotejar la información recibida –plan de vuelo- con lo relacionado en el sistema de Automatización en Línea de Información Aeronáutica - A.L.D.I.A., con el fin de verificar: *i) que el documento contara con los requisitos previstos en el numeral 5.7.2.9 de los RAC, ii) que quien fue mencionado como piloto al mando se encontrara habilitado para operar la aeronave (habilitación tipo o licencia vigente que no aparezca en el sistema con suspensiones), iii) que la aeronave cumpliera con las condiciones de aeronavegabilidad; iv) que la aeronave contara con matrícula vigente; y v) al vigencia del permiso de permanencia, ya que dicho programa se encontraba vigente para el momento en que ingresó la avioneta PT-CEA a espacio aéreo colombiano -17 de junio de 2003- y que ocurrió el siniestro -7 de julio de 2003–, día en que se presentó el plan de vuelo en el aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín. En consecuencia, dado que en el caso concreto todos esos supuestos no se cumplieron a cabalidad, la Aerocivil no debió aprobar el Plan de Vuelo.*

⁵¹ Publicada en el Diario Oficial No. 45.178, del 5 de mayo de 2003.

Por supuesto, de acuerdo con los RAC, correspondía al titular del certificado de operación mantener su equipo en condiciones aptas para el vuelo, incluidas las reparaciones de estructuras y partes, de acuerdo con las regulaciones vigentes; y en tal sentido, al explotador de la aeronave o en general al titular del certificado de aeronavegabilidad, le obligaba mantener las condiciones de aptitud para el vuelo, conforme a las reglamentaciones vigentes, para lo cual debe sujetarse a normas estandarizadas de mantenimiento aprobadas por la autoridad aeronáutica y al cumplimiento de precisas regulaciones⁵².

Pero ¿qué responsabilidad pesaba sobre la autoridad aeronáutica en relación con él, considerando que este certificado se expide cuando se ha cumplido con los requerimientos para que la aeronave esté apta para volar? No otra que la de verificar que el certificado de aeronavegabilidad se encuentre vigente o no esté suspendido, pues su expedición y vigencia son garantía de la aptitud de la nave para su destino, pues contaba con el sistema de información que le permitía cumplir con ese cometido que se deriva de sus funciones de supervisar y asistir la navegación aérea que se desarrolle en el espacio aéreo sometido a la soberanía nacional, prestar los servicios aeronáuticos necesarios para garantizar la operación segura y eficaz del transporte aéreo y velar por la seguridad aérea; desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo, y ejercer vigilancia sobre su cumplimiento (artículo 5° del Decreto 2724 de 1993).

Por otra parte, el permiso de permanencia⁵³ que la autoridad aeronáutica colombiana le expidió a la avioneta PT-CEA, como ya se dijo, había expirado el 30 de junio de 2003^[54] y, peor aún, cuando éste fue otorgado, el certificado de aeronavegabilidad, que es uno de los documentos primordiales que se debe presentar para la expedición del permiso de permanencia, y que, por ende, la autoridad aeronáutica tenía el deber de verificar, se encontrara vigente, estaba suspendido desde el 26 de mayo de 2003, esto es, desde antes de que se autorizara el ingreso a territorio colombiano, y, por supuesto, su permanencia, ya que esta surcó espacio aéreo colombiano el 17 de junio de 2003.

Está probado con el testimonio rendido por el coronel Plata, que fue quien recibió la petición inicial junto con la documentación requerida, que no se verificó la vigencia del certificado de aeronavegabilidad, ni se corroboró la información consignada en cada uno de los documentos adjuntos.

Esta conducta resulta inexplicable a términos de lo previsto en los artículos 29 y 31 del Convenio de Chicago de 1944, toda aeronave que se emplee en la navegación internacional debe estar provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada y este forma parte de la relación de documentos que debe presentar

⁵² Los RAC prevén la forma en que debe organizarse el mantenimiento preventivo, correctivo y las alteraciones a las aeronaves, en el numeral 4.5.7.4.

⁵³ Regulado por la Resolución 04693 de noviembre de 2001, expedida por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil.

⁵⁴ El accidente ocurrió el 7 de julio de 2003.

el explotador u operador de una aeronave que ingrese a espacio aéreo de un país. Pero, sobre todo, porque la Resolución N° 04693 de noviembre de 2001, vigente para la época de los hechos, en su numeral 3.6.3.5.11, reglamentó la permanencia de aeronaves extranjeras en territorio colombiano, de modo que dicha normativa debió aplicarse en relación con el asunto que estudia esta Sala y, sin embargo, no fue aplicada, como bien lo testimoniaron varios de los empleados de la demandada, entre estos, el coronel Víctor Plata Cáceres y Azael Gil Hincapié⁵⁵.

Por consiguiente, siendo la demandada la autoridad encargada de la seguridad, control y vigilancia de una actividad riesgosa como es la aviación, debe realizar con minuciosidad el procedimiento establecido para cada una de las situaciones que se generan en torno a la aviación civil. Era una de sus funciones verificar el cumplimiento de los requisitos, que no presumir dicho cumplimiento, en este caso, para otorgar el permiso de permanencia. Y no solo eso, sino que una vez vencido dicho permiso estaba en el deber de exigirle al piloto que adelantara el trámite respectivo, antes de autorizar el vuelo de prueba para el día en que ocurrió el siniestro, porque, como se dijo, para ese día ya estaba vencido el permiso de permanencia que le permitía volar en espacio aéreo colombiano.

Por lo anterior, para la Sala no es de recibo el argumento de la demandada, planteado en el recurso de alzada en cuanto a que, como la aeronave había ingresado al país en vuelo lo presumible era que estaba en condiciones de aeronavegabilidad, comoquiera que es un deber de la autoridad aeronáutica verificar que los aerodinos de aviación civil (no comercial) con matrícula extranjera, que ingresan a espacio aéreo colombiano, cumplan con las exigencias dispuestas en la RAC y demás normas que regulan la actividad de aviación. Máxime, cuando está establecido tanto en el Convenio de Chicago de 1944, como en la RAC, que el Estado del que es originaria la aeronave, puede suspender ese certificado de aeronavegabilidad en el momento en que se incumpla con las exigencias para su vigencia. El incumplimiento (si lo hubo) de los deberes de la autoridad aeronáutica del país de matrícula de la aeronave, en modo alguno releva del cumplimiento de los deberes a la autoridad aeronáutica del país que otorga el permiso de permanencia y autoriza el ingreso a su espacio aéreo.

Tampoco resulta aceptable el argumento de la llamada en garantía, en cuanto a que la AEROCIVIL no fue informada por el país de matrícula de la aeronave sobre la revocación del certificado de aeronavegabilidad, por una parte, porque es un deber de la entidad velar por la aeronavegación en espacio aéreo colombiano y, por otra, porque está probado que la demandada no consultó con el país de origen, antes de la ocurrencia del accidente, sobre los documentos presentados para autorizar la permanencia en Colombia, ni para autorizar el plan de vuelo.

Los dos documentos a los que se ha venido haciendo referencia resultaban de importancia para dar vía libre a la operación aeronáutica de la avioneta PT-CEA de matrícula brasilera –el certificado de aeronavegabilidad por ser el documento que garantiza que la aeronave está apta para volar y el permiso de permanencia,

⁵⁵ Folio 636, cuaderno de pruebas 2.

porque indica que puede volar, en este caso, en espacio aéreo colombiano—, por lo que la entidad demandada debía corroborar su vigencia para autorizar el plan de vuelo.

Como se puede observar, están acreditadas las irregularidades en relación con la documentación que debía presentar el piloto de la aeronave para ingresar al espacio aéreo colombiano y permanecer en el país por el lapso que estuvo hasta el momento del accidente, documentación que, de haber sido exigida y revisada por la autoridad aeronáutica, como era su deber en aras de garantizar la seguridad en la aeronavegación, habría impedido la autorización del plan de vuelo y, por ende, a diferencia de lo expuesto por la llamada en garantía, en su recurso de alzada, para la Sala dicha omisión sí vino determinante del daño.

Ahora, tanto la demandada, como la llamada en garantía, insisten en argumentar que en este caso operó el eximente de responsabilidad de hecho exclusivo y determinante de un tercero. Tal eximente, sin embargo, no resulta de recibo, en este caso, pues ha dicho la jurisprudencia de la Corporación, que para ello resulta necesario demostrar que el hecho del tercero fungió como causa exclusiva del daño:

Si tanto el tercero como la entidad estatal concurren en la producción del daño, el resultado no sería la exoneración de responsabilidad, sino la existencia de solidaridad de éstos frente al perjudicado, en los términos del artículo 2344 del Código Civil, lo cual le daría derecho al perjudicado para reclamar de cualquiera de los responsables la totalidad de la indemnización, aunque quien paga se subrogue en los derechos del afectado para pretender del otro responsable la devolución de lo que proporcionalmente le corresponda pagar, en la medida de su intervención⁵⁶.

Ha quedado reseñado en el acápite precedente de esta providencia que el informe del accidente ofrece como causa probable del accidente aéreo, que ocasionó los daños a las aquí demandantes, una:

“Decisión operacional por parte del piloto al mando, al volar una aeronave para la cual no estaba entrenado, calificado ni habilitado y la cual se encontraba suspendida de actividades de vuelo desconociéndose su estado de operación y funcionamiento.”

Pues bien, esa causa probable involucra, como puede apreciarse, un factor insoslayable: el estado de suspensión en que se hallaba para el desarrollo de

⁵⁶ Ver Sentencia de 18 de mayo de 1992, exp. 2466. En sentencia de 22 de junio de 2001, exp. 13.233, dijo la Sala: “El concurso de conductas eficientes en la producción de un daño, provenientes de personas distintas a la víctima directa, genera obligación solidaria y, por lo tanto, el dañado puede exigir la obligación de indemnización a cualquiera de las personas que participaron en la producción del daño (arts. 2.344 y 1568 Código Civil). Por consiguiente, cuando la conducta del tercero no es única ni exclusiva sino coparticipada en forma eficiente y adecuada con la del demandado (s), el afectado puede pedir la declaratoria de responsabilidad de uno o de todos los deudores solidarios (art. 1571 ibídem). Esta es la situación por la cual la coparticipación del tercero no es constitutiva de exonerante de responsabilidad; para que la conducta del tercero fuera exonerante se requeriría su exclusividad y, además, que fuera determinante en la producción del daño”.

actividades de vuelo, la aeronave siniestrada. Por tanto, forzoso es preguntar si existe relación causal entre el daño y las irregularidades que quedaron develadas líneas atrás, en la actuación de la autoridad aeronáutica.

Esa relación, entre las omisiones en que incurrió la autoridad aeronáutica, y el daño, necesario es advertir que no debe establecerse en función de la ley física de la causalidad, pues la lógica formal enseña que una omisión no puede decirse causa de ningún efecto⁵⁷. Esa relación ha de establecerse con indagación de la evitabilidad del daño en caso de no haber tenido ocurrencia la conducta omisiva, esto es, en caso de haber cumplido sus deberes la referida autoridad.

Y en el presente asunto, ninguna duda cabe, de no haber omitido el cumplimiento de sus deberes la entidad demandada, el vuelo de prueba no se habría podido realizar, y el fatídico accidente no habría ocurrido.

Entonces, se impone concluir, conforme al material probatorio analizado, que, aunque el actuar del piloto de la avioneta PT-CEA satisface el elemento de exterioridad frente a la demandada, en modo alguno puede decirse imprevisible, y mucho menos irresistible, para la autoridad aeronáutica; y que, *contrario sensu*, bastaba a esta, para evitar el resultado dañoso, con haber honrado los deberes a su cargo.

Por consiguiente, no están satisfechos los elementos necesarios para que prospere el eximente de responsabilidad de hecho del tercero.

5.3. Liquidación de perjuicios

5.3.1. Perjuicios materiales

5.3.1.1. Daño emergente y lucro cesante

Como perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente, la parte solicitó que le fuera reconocido; i) el valor de la reconstrucción del inmueble afectado; ii) el valor de los muebles y enseres que se encontraban al interior de la vivienda; iii) el valor de la mercancía que se encontraba en la vivienda; iv) el valor de los arrendamientos que han tenido que cubrir desde el momento del accidente, 7 de julio de 2003, hasta el 3 de mayo de 2005, y los arriendos desde la presentación de la demanda hasta que se pague la indemnización que permita reconstruir la vivienda; y v) los gastos para su manutención y sostenimiento.

- i) **El valor de la reconstrucción del inmueble afectado.** Para tasar el perjuicio por este concepto, la primera instancia tuvo en cuenta el informe del SIMPAD⁵⁸, como quiera que resultaba ser una prueba recaudada por una autoridad el mismo día de los hechos, y descartó el documento que aportó la demandante en el que estaba relacionado el

⁵⁷ La omisión, caracterizada como está por la ausencia de energía aplicada, por la no puesta en marcha de cadenas causales en el mundo exterior, no pueda ser causa de nada.

⁵⁸ Folio 448, C1.

valor estimado del costo de la reparación, emanado de un ingeniero civil, porque consideró que, tratándose de un dictamen pericial, no se le había dado el trámite pertinente para garantizar el principio de contradicción.

Por este concepto condenó a la suma total de \$13'850.913

La parte demandante, en el recurso de alzada, consideró que el *A quo* debió tener en cuenta la prueba presentada con la demanda en razón a que se trataba de una experticia conforme al artículo 183 del C.P.C., y no del dictamen regulado en el 238 del mismo estatuto.

La Sala comparte el planteamiento de la recurrente, toda vez que conforme al artículo 183 del C.P.C.-, modificado por el artículo 18 de la Ley 794 de 2003, el legislador facultó a la parte para presentar experticias de profesionales, distintas de los dictámenes periciales regulados por los artículos 233 a 242 del C.P.C. La incorporación de esa prueba se efectúa válidamente de la misma manera que se aportan al proceso las demás pruebas documentales, puesto que el Código de Procedimiento Civil expresamente señala que podrán ser aportados en las oportunidades procesales correspondientes para solicitar pruebas, y una de estas oportunidades es con la demanda.

En cuanto a la contradicción de los conceptos técnicos se tiene que se ejerce en las oportunidades previstas en el procedimiento para que la contraparte manifieste su oposición y sus razones para restar credibilidad al mismo –en este caso en la contestación–.

Por lo anterior, la Sala, teniendo en cuenta que la experticia que obra a folio 31 a 35 del expediente fue presentada con la demanda, decretada por el juez de primera instancia y respecto de esta se garantizó el derecho de contradicción, le encuentra válidamente incorporada al proceso y la valorará conforme a las reglas de la sana crítica judicial, como las demás pruebas documentales.

Así las cosas, una vez analizada la experticia profesional, la Sala evidencia que está fue rendida dos años después de ocurridos los hechos objeto de esta demanda, y en esta se hace una breve explicación de lo observado para entrar a determinar el presupuesto en relación con la reconstrucción, no obstante, ella no ofrece certeza respecto de la debida relación entre la magnitud del daño así descrita y el accidente de la aeronave, vale decir, no permite inferir con certeza que aquella se corresponda realmente con el deterioro producido por el accidente. Además, el informe no da cuenta del fundamento de los valores relacionados para cada ítem. Como tampoco anexa documento alguno que acredite la profesión ingenieril de quien lo suscribe, o que de fe del grado de experiencia que acumula en este tipo de trabajos.

Distinto es el predicado que pueda hacerse respecto del documento que tuvo en cuenta la primera instancia para determinar el valor de este perjuicio, toda vez que como el *A quo* lo advirtió, el informe rendido por el SIMPAD, se realizó el día de

ocurrencia de los hechos, por un ingeniero civil de la Secretaria del Medio Ambiente de la ciudad de Medellín, en el que discriminó los daños que para ese momento fueron evidenciados.

Como este documento también fue traído al proceso como prueba solicitada por la parte demandante, no resulta admisible que ella misma pretenda que sea descartada. El juez, está facultado para decidir, conforme a las reglas de la sana crítica, cuál de los trabajos traídos al proceso ofrece mayor certeza del hecho que se pretende probar. Por consiguiente, y en atención a los reparos que merece la experticia, la Sala confirmará la condena por este concepto.

Actualización

Para actualizar el valor de la suma a reconocer, se dará aplicación a lo establecido en la Ley 446 de 1998 y en el artículo 178 del C.C.A., para lo cual se despejará la siguiente fórmula:

$$Ra = Rh \frac{lpc (f)}{lpc (i)}$$

$$Rh = \$13'850.913$$

lpc (f) = mes anterior a la sentencia

lpc (i) = mes de julio de 2003

$$Ra = \$13'850.913 \frac{105,53}{52,26}$$

$$Rh = \$27'969.514,8$$

El valor total actualizado, de la condena por este concepto, entonces, asciende a **veintisiete millones novecientos sesenta y nueve mil quinientos catorce pesos con ocho centavos (\$27'969.514,8)**

II) El valor de los muebles y enseres que se encontraban al interior de la vivienda. La primera instancia denegó el reconocimiento por este concepto, ya que la prueba aportada no ofrecía certeza alguna de que lo allí enlistando correspondiera a los muebles y enseres de la vivienda afectada.

La Sala considera que le asiste razón a la primera instancia, toda vez que si bien este es un documento privado que se trajo a proceso en copia auténtica, al valorarlo, éste resulta ser un listado de bienes muebles con unos valores relacionados, sin que se pueda establecer qué profesión tiene la persona que lo suscribe, ni la ciencia que le permitió elaborar dicho trabajo.

Además, la Sala observa que en la demanda no se enunciaron, tan siquiera, los bienes muebles y enseres que albergaba la edificación con la que colisionó la aeronave, y que resultaron afectados a consecuencia de ello.

Por tanto, la Sala confirmará la decisión de la primera instancia en relación con este perjuicio.

III) El valor de la mercancía que se encontraba en la vivienda. La primera instancia denegó el reconocimiento de este daño.

La Sala en el acápite del daño, se pronunció al respecto al hacer el análisis de la lesión al patrimonio de las demandantes. Este perjuicio no se tiene por probado.

IV) El valor de los arrendamientos que han tenido que cubrir desde el momento del accidente -7 de julio de 2003, hasta el 3 de mayo de 2005, y los arriendos desde la presentación de la demanda hasta que se pague la indemnización que permita reconstruir la vivienda. Por este concepto, la primera instancia reconoció el valor de los cánones de arrendamiento causados desde el 8 de julio de 2003 hasta el 18 de enero de 2004. Para este reconocimiento tuvo en cuenta el contrato suscrito con Gabriel Monsalve, que fue aportado con la demanda y desestimó los demás elementos probatorios, porque no daban cuenta de lo causado con posterioridad a esa fecha, teniendo en cuenta la contradicción surgida de estas.

Por este concepto reconoció la suma de \$10'200.000

En relación con dicho reconocimiento, la parte demandante, en el recurso de apelación, solicitó el decreto de unas pruebas que fueron aportadas para demostrar los cánones causados a partir de mayo de 2005, al tiempo que la parte demandada solicitó la revisión de este reconocimiento.

La Sala adhiere al criterio que observó el *a quo* para determinar el periodo de causación debida de esta renta toda vez que, al revisar los dos contratos de arrendamiento aportados, junto con la certificación emanada de uno de los arrendadores⁵⁹, se evidencia la contradicción advertida.

En efecto, el contrato suscrito el 18 de julio de 2003, por el término de un año, extendería su vigencia hasta el 18 de julio de 2004, durante el cual causarían la obligación de pagar un canon mensual de arrendamiento de \$1.170.000. El otro contrato indica, que su vigencia corrió desde el 9 de febrero de 2005 y que la arrendataria se obligaba a pagar un canon de arrendamiento mensual de \$850.000. Sin embargo, la arrendadora de este último contrato emitió una certificación en la que dio cuenta de que había recibido la suma de \$13.850.000 por concepto de arriendo de dicha propiedad, y que el valor del arrendamiento

⁵⁹ Folios 75 a 78, C1.

mensual causado entre el 9 de febrero de 2004 y el 9 de febrero de 2005, ascendió a \$800.000. Que de esa fecha, en adelante, por el año siguiente, ascendió a \$850.000. Salta, entonces, a la vista, la contradicción que existe entre estas pruebas, de modo que no podían tenerse por probados los cánones causados con posterioridad al mes de enero de 2004.

Ahora, las pruebas que fueron aportadas con el recurso de apelación y que se decretaron, en esta instancia, corresponden a una serie de recibos de caja que se expidieron como soporte del pago de los cánones de arrendamiento causados con posterioridad a la presentación de la demanda, al parecer en razón del contrato suscrito con Luz Elena Arciniegas Gómez, quien era la arrendadora en el segundo contrato relacionado. Estos recibos, que aluden al periodo corrido entre el mes de mayo de 2005 y el mes de octubre de 2012, sin embargo, no prestan mérito suficiente para probar el acaecimiento de dichos pagos, por lo siguiente; i) el valor inicial del canon de arrendamiento, según el contrato, ascendió a \$850.000; como la vigencia de este inició en febrero de 2005, a partir de febrero de 2006, el nuevo valor del canon ha de entenderse regido por lo establecido en el artículo 20 de la Ley 820 de 2003, y su incremento, en consecuencia, no podía exceder el 4.85 % del valor inicial, según el porcentaje de variación que había experimentado el IPC correspondiente al año anterior. No obstante, el recibo de caja que se trajo al proceso para dar cuenta del canon pagado por el mes de marzo de 2005, indica que su valor ascendió a \$ 950.000, superando el límite que la ley había fijado para su incremento; ii) en algunos de esos recibos no se especifica la persona a la cual le ha sido pagado dicho valor y, en otros, no dice cuál es el concepto del pago.

Por lo anterior, no hay lugar a que la Sala modifique la decisión de la primera instancia por este concepto.

Actualización

Para actualizar el valor de la suma a reconocer, se dará aplicación a lo establecido en la Ley 446 de 1998 y en el artículo 178 del C.C.A., para lo cual se despejará la siguiente fórmula:

$$Ra = Rh \frac{Ipc (f)}{Ipc (i)}$$

$$Rh = \$10'200.000$$

$$Ipc (f) = \text{mes anterior a la sentencia}$$

$$Ipc (i) = \text{mes de julio de 2003}$$

$$Ra = \$10'200.000 \frac{105,53}{52,26}$$

Rh= \$ 20'597.129,7

El valor total actualizado de lo reconocido por este concepto es la suma de **veinte millones quinientos noventa y siete mil ciento veintinueve pesos con siete centavos (\$20'597.129,7)**

V) Los gastos para su manutención y sostenimiento. El *A quo* negó el reconocimiento del perjuicio por este concepto, dado que los documentos allegados para probar no daban cuenta de lo reclamado.

La parte demandante en el recurso de apelación insiste en que se le deben reconocer los \$3.850.000 que fueron cancelados por la señora Rosalina Bedoya de Espinel, a Eumelia Espinosa Bedoya, y que, aduce, corresponde al valor de algunos muebles que esta adquirió para reponer los que se habían perdido a raíz del accidente.

Para el efecto, la Sala entra a analizar la certificación expedida por Eumelia Espinosa Bedoya (fol. 120, C1), en la que dice: "*Recibí de ROSALINA BEDOYA DE ESPINEL la suma de \$3.850.000 por las diligencias realizadas a raíz del accidente que ocurrió el 7 de julio de 2003 cuando su casa fue destruida por la avioneta brasilera de matrícula PTCEA modelo 080*".

Revisada esta certificación se observa, por una parte, que ella no hace referencia a mueble alguno, y, por otra, que no hace alusión a las diligencias que ocasionaron esta erogación. Por consiguiente, la Sala no encuentra que este documento dé cuenta de la reclamación formulada por la parte demandante y se abstendrá de variar la decisión de la primera instancia.

El total de los perjuicios materiales reconocidos y actualizados corresponde a la suma de **cuarenta y ocho millones quinientos sesenta y seis mil seiscientos cuarenta y cuatro pesos con cinco centavos (\$48'566.644,5)**

5.3.2. Perjuicios inmateriales

5.3.2.1. Daño moral

Solicitan que se reconozca como perjuicio moral el equivalente a 100 S.M.L.M.V, para cada una de las demandantes. La primera instancia negó la indemnización por este concepto.

La reparación del daño moral en caso de lesiones tiene su fundamento en el dolor o padecimiento que se causa a la víctima directa, familiares y demás personas allegadas.

Para el efecto, la Corporación, en sentencia de unificación del 28 de agosto de 2014^[60], fijó como referente en la liquidación del perjuicio moral, en los eventos de

⁶⁰ Expediente 31172.

lesiones, la valoración de la gravedad o levedad de la lesión reportada por la víctima. Su manejo se ha dividido en seis (6) rangos:

GRAFICO No. 2					
REPARACION DEL DAÑO MORAL EN CASO DE LESIONES					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
GRAVEDAD DE LA LESIÓN	Víctima directa y relaciones afectivas conyugales y paterno-filiales	relación afectiva del 2º de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)	Relación afectiva del 3º de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4º de consanguinidad o civil.	Relaciones afectivas no familiares - terceros damnificados
	SMLMV	SMLMV	SMLMV	SMLMV	SMLMV
Igual o superior al 50%	100	50	35	25	15
Igual o superior al 40% e inferior al 50%	80	40	28	20	12
Igual o superior al 30% e inferior al 40%	60	30	21	15	9
Igual o superior al 20% e inferior al 30%	40	20	14	10	6
Igual o superior al 10% e inferior al 20%	20	10	7	5	3
Igual o superior al 1% e inferior al 10%	10	5	3,5	2,5	1,5

Deberá verificarse la gravedad o levedad de la lesión causada a la víctima directa, la que determinará el monto indemnizatorio en salarios mínimos. Para las víctimas indirectas se asignará un porcentaje de acuerdo con el nivel de relación en que éstas se hallen respecto del lesionado, conforme al cuadro.

La gravedad o levedad de la lesión y los correspondientes niveles se determinarán y motivarán de conformidad con lo probado en el proceso.

Indemnización del daño moral causado a Rosalina Bedoya de Espinel

La Sala, con los documentos allegados al expediente contencioso administrativo, logró establecer que la señora Rosalina Bedoya de Espinel resultó lesionada en el incendio ocasionado por el impacto de la avioneta PT-CEA contra la vivienda de su propiedad, sin embargo, teniendo en cuenta la copia del dictamen médico legal de lesiones no fatales⁶¹, en la que se reportó “**SIN SECUELAS MÉDICO LEGALES**”⁶², no encuentra prueba cierta de la lesión definitiva padecida por la señora Bedoya de Espinel, ni elementos para establecer su gravedad. Por tanto, la Sala denegará el reconocimiento deprecado.

⁶¹ Proferido por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Dirección Regional Nororiente- Seccional Antioquia –este documento obra en la copia del expediente de la investigación penal adelantada por la fiscalía en razón a la ocurrencia del accidente-. (folio 450, cuaderno de pruebas).

⁶² Folio 450, cuaderno de copias del expediente penal.

Indemnización de Clara Inés Espinel Bedoya

La Sala, con los documentos allegados al expediente contencioso administrativo, logró establecer que la señora Clara Inés Espinel Bedoya resultó lesionada en el incendio ocasionado por el impacto de la avioneta PT-CEA. A diferencia de lo que ocurrió con Rosalina Bedoya de Espinel, la copia del dictamen médico legal de lesiones no fatales⁶³ sufridas por Clara Inés indica: **“SECUELAS MEDICO LEGALES. Perturbación funcional de miembro superior izquierdo, de carácter permanente; perturbación funcional de órgano de la pinza izquierda, de carácter permanente, deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente.”**⁶⁴

En este caso, si bien no reposa en el expediente una prueba pericial que determine el grado de invalidez que efectivamente debía repararse, el dictamen médico legal aludido sí especifica las secuelas de carácter permanente que afectan orgánica y funcionalmente a la señora Clara Inés Bedoya Espinel. Además, la prueba testimonial recrea la angustia, la congoja que el suceso causó a ésta.⁶⁵

Al punto, compete al juez administrativo la determinación, a discreción, del monto de la compensación por el perjuicio moral causado a la víctima, conforme a los siguientes parámetros: a) el juez debe obrar bajo el entendido de que la indemnización del perjuicio se hace a título de compensación, -pues “la suma establecida no se ajustará nunca al monto exacto del perjuicio, pero buscará, de alguna manera, restablecer el equilibrio roto con su ocurrencia”-, más no de restitución, ni de reparación; b) debe desarrollar su labor con observancia del principio de equidad previsto en el artículo 16 de la Ley 446 de 1998; c) su estimación del valor de la compensación debe estar sustentada en los medios probatorios que obran en el proceso respecto de perjuicio y su intensidad y d) la tasación debe armonizar, cuando sea del caso, con lo dispuesto en otras providencias para efectos de garantizar el principio de igualdad.

Para el caso, los principios de igualdad y de equidad resultan honrados con la aplicación de los baremos que han sido fijados por la Sección y que quedaron descritos en el cuadro referido precedentemente. Por tanto, y en consideración a la descripción del menoscabo físico, que dejó una lesión permanente, según el dictamen médico legal de lesiones no fatales, y atendiendo a la incapacidad médico legal, que se fijó en “cincuenta (50) días”, reconocerá a la señora Clara Inés Bedoya Espinel, la suma equivalente a 100 SMLMV.

Daño a la salud

La parte solicita como daño a la salud que se reconozca por este daño el equivalente a 100 SMLMV, para cada una de las demandantes. La primera instancia denegó esta pretensión.

⁶³ Proferido por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Dirección Regional Nororiente- Seccional Antioquia –este documento obra en la copia del expediente de la investigación penal adelantada por la fiscalía en razón a la ocurrencia del accidente-. (folio 450, cuaderno de pruebas).

⁶⁴ Folio 418, cuaderno de copias del expediente penal.

⁶⁵ Folio 496, C1 (testimonio de Luz Amparo Nieto).

Frente a la liquidación del daño a la salud, la Sala reitera los lineamientos planteados en sentencia del 28 de agosto de 2014, Rad. 31.170, en la que se unificó la jurisprudencia en relación a la tasación, en los siguientes términos:

“Para la reparación del daño a la salud se reiteran los criterios contenidos en las sentencias de unificación del 14 de septiembre de 2011, exps. 19031 y 38222, proferidas por esta misma Sala, en el sentido de que la regla en materia indemnizatoria es de 10 a 100 SMMLV, sin embargo, en casos de extrema gravedad y excepcionales se podrá aumentar hasta 400 SMMLV, siempre que esté debidamente motivado.

Lo anterior, con empleo del *arbitrio iudice*, para lo cual se tendrá en cuenta la gravedad y naturaleza de la lesión padecida, para lo que se emplearán –a modo de parangón– los siguientes parámetros o baremos:

GRAVEDAD DE LA LESIÓN	Víctima
Igual o superior al 50%	100 SMMLV
Igual o superior al 40% e inferior al 50%	80 SMMLV
Igual o superior al 30% e inferior al 40%	60 SMMLV
Igual o superior al 20% e inferior al 30%	40 SMMLV
Igual o superior al 10% e inferior al 20%	20 SMMLV
Igual o superior al 1% e inferior al 10%	10 SMMLV

Indemnización de Rosalina Bedoya de Espinel

Por las mismas razones que en el perjuicio moral, la Sala denegará el reconocimiento por daño a la salud de la señora Rosalina Bedoya de Espinel.

Indemnización de Clara Inés Espinel Bedoya

La Sala, frente a este perjuicio, decidirá con el mismo criterio que en el daño moral, porque se probó que la lesión padecida por Clara Inés Espinel Bedoya reviste gravedad, teniendo en cuenta la copia del dictamen médico legal de

lesiones no fatales⁶⁶, en la que se reportó **“SECUELAS MEDICO LEGALES. Perturbación funcional de miembro superior izquierdo, de carácter permanente; perturbación funcional de órgano de la pinza izquierda, de carácter permanente, deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente.”**⁶⁷ Aunque no haya una prueba pericial para establecer el porcentaje de pérdida de capacidad.

Es evidente que en este caso existe un daño que le impide a Clara Inés Bedoya Espinel seguir realizando las labores materiales del oficio que conocía, como era el empacar ropa, en la misma forma como lo hacía antes del suceso. La falla le produjo entonces un daño que reviste gravedad en sus posibilidades de relacionarse con el mundo personal, familiar y social que le era propio. En consecuencia, la Sala condenará a la demandada por concepto del daño a la salud a favor de Clara Inés Espinel Bedoya por el valor equivalente a 40 SMLMV.

Llamamiento en garantía de la aseguradora Colseguros S.A.

Obra en el expediente contencioso administrativo, la póliza N°23-9501867^[68] extendida por la aseguradora Colseguros S.A., en la que aparece como asegurada la Aeronáutica Civil. Como la póliza tenía vigencia desde el 4 de julio de 2003 hasta el 3 de marzo de 2004, se tiene que el siniestro ocurrió – 7 de julio de 2003- durante su vigencia.

En el recurso de apelación, la llamada en garantía argumenta que el *A quo* erró: i) respecto del concepto y consecuencias del deducible; ii) respecto de no tener en cuenta las condiciones generales de la póliza; iii) al no valorar las demás excepciones de mérito, como son; terminación del contrato de seguros por violación de garantía, culpa grave del asegurado, prescripción e improcedencia del llamamiento en garantía e improcedencia de responsabilidad solidaria en cabeza de la aseguradora llamada en garantía.

Para el caso ha de tomarse en consideración que el siniestro es la materialización del riesgo asegurado conforme a los artículos 1072 y 1131 del Código de Comercio; es decir, el hecho acaecido configura el suceso incierto contenido en la póliza de seguro y es responsabilidad del asegurado; que, en un seguro de responsabilidad civil, el siniestro es generado cuando ocurre el hecho dañoso y este afecta a un tercero, lo que da lugar a una indemnización al afectado; y que el “deducible” lo define el Código de Comercio en su artículo 1103 como “*el valor fijo o porcentaje que la compañía de seguros descuenta de la indemnización de la cual es acreedor el asegurado*”. Corresponde, entonces, a la participación que tiene el asegurado en el riesgo o en la pérdida sufrida.

⁶⁶ Proferido por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Dirección Regional Nororiente- Seccional Antioquia –este documento obra en la copia del expediente de la investigación penal adelantada por la Fiscalía en razón a la ocurrencia del accidente-. (folio 450, cuaderno de pruebas).

⁶⁷ Folio 418, cuaderno de copias del expediente penal.

⁶⁸ Folio 379 y siguientes del C1

El deducible, en el caso de la póliza de responsabilidad extracontractual, tiene como tope máximo el 10% del valor de cada pérdida, sin que en ningún caso puedan ser superiores a 2000 salarios mínimos legales mensuales vigentes. Así, el asegurador no puede tomar un valor arbitrario como deducible, sino que se debe regir por los parámetros que regulan una póliza en general o el que se haya pactado en el contrato conforme a la legislación colombiana⁶⁹.

En esos términos, para la Sala es claro que sólo en el evento en que la indemnización que debe asumir la Aeronáutica Civil en este caso supere el valor del deducible pactado en la póliza N° 23-9501867, la aseguradora Colseguros S.A. estará obligada a reconocer a la asegurada ese mayor valor que supere el porcentaje pactado como deducible. Es decir, la aseguradora pagará a la asegurada no la indemnización total a que haya lugar, sino la que corresponda, a partir de ese determinado monto que establecieron las parte contratantes como deducible.

Veamos entonces, en qué condiciones se pactó el deducible en la póliza N° 23-9501867.

En la póliza se pactó como valor total asegurado “Límite único combinado (Lesiones Corporales/Daño a Bienes/Lesiones personales USD 200.000.000 por evento)

Deducible

Monto de la pérdida	Deducible
Entre USD1' y USD 50 millones	40% del valor de la pérdida, mínimo USD 1 millón
Superior USD 50 millones y hasta USD 125 millones	30% del valor de la pérdida
Superior USD 125 millones y hasta USD 200 millones	20% del valor de la pérdida

Cláusula AVN52G USD\$5.000.000 toda y cada pérdida

Gastos suplementarios 10% del valor de la pérdida, mínimo USD 100.000

Por lo anterior, la Sala considera, teniendo en cuenta los ítems relacionados en el cuadro en el que se establecieron los parámetros del deducible, que la totalidad de la condena en este caso corresponde a la participación que tenía la asegurada en el riesgo o en la pérdida sufrida, por tanto, no hay lugar a condenar a la llamada en garantía Aseguradora Colseguros S.A.

6. Costas

Toda vez que para el momento en que se profiere este fallo, el artículo 55 de la Ley 446 de 1998 indica que solo hay lugar a la imposición de costas cuando

⁶⁹ Díaz-Granados, J. (2012). *El seguro de responsabilidad*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.

alguna de las partes haya actuado temerariamente y, debido a que ninguna procedió de esa forma en el *sub lite*, no habrá lugar a su imposición.

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

R E S U E L V E

MODIFICAR la sentencia del 17 de septiembre de 2012, dictada por el Tribunal Administrativo de Antioquia, Sala de Descongestión, la cual quedará así:

PRÍMERO: DECLÁRASE no probada la excepción de “hecho de un tercero”, formulada por la demandada y la llamada en garantía Aseguradora Colseguros S.A., conforme a lo expuesto en la parte motiva

SEGUNDO: DECLÁRESE la responsabilidad administrativa de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, conforme a lo expuesto en la motiva.

TERCERO: CONDÉNASE como consecuencia de la declaración anterior, a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil a pagar a Clara Inés Bedoya Espinel, por concepto de perjuicios morales la suma equivalente a 100 S.M.L.M.V.

CUARTO: Por concepto de daño a la salud, **CONDÉNASE** a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil a pagar a Clara Inés Espinel Bedoya, la suma equivalente a 40 S.M.L.M.V.

QUINTO: Por concepto de perjuicios materiales, **CONDÉNASE** a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil a pagar a Rosalina Bedoya de Espinel la suma total de **cuarenta y ocho millones quinientos sesenta y seis mil seiscientos cuarenta y cuatro pesos con cinco centavos (\$48'566.644,5)**.

SEXTO. DENIÉGUESE las demás pretensiones de la demanda, conforme a lo antes expuesto.

SÉPTIMO. Sin condena en costas.

OCTAVO. Ejecutoriada la presente sentencia, **DEVUÉLVASE** el expediente al Tribunal de primera instancia para lo de su cargo.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

GUILLERMO SÁNCHEZ LUQUE
Presidente

Aclaración de voto Cfr. Rad. 36.557-17#1, 52.892-15#4, 38.106-18#1, 55.350-19
y 34.952-15#2

JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS
Magistrado

NICOLÁS YEPES CORRALES
Magistrado

ACLARACIÓN DE VOTO DEL DOCTOR GUILLERMO SÁNCHEZ LUQUE

DAÑO CAUSADO POR ACCIDENTE DE VEHÍCULOS, NAVES O AERONAVES / DAÑO CAUSADO POR ACCIDENTE AÉREO / FALLA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO / ACCIDENTE AÉREO / FALLA EN EL SERVICIO AERONÁUTICO / DAÑO DERIVADO DE LA FUNCIÓN DE INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL / ACTIVIDAD DE LA AERONÁUTICA CIVIL / TRANSPORTE AÉREO / OPERACIONES DE AERONAVES / RESPONSABILIDAD DE LA AERONÁUTICA CIVIL

Acompañé el fallo condenatorio porque, a mi juicio, si bien el accidente aéreo al parecer se produjo porque el piloto, que operaba la aeronave bajo las reglas de vuelo visual –VFR- siguió la ruta trazada, a pesar que las condiciones climáticas no lo permitían, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (...) incurrieron en falla del servicio, la primera al permitir la realización de un vuelo comercial que no reunía los requisitos para ello y el segundo al contratar el transporte aéreo con una empresa que no estaba autorizada para prestar ese servicio.

PRUEBA TRASLADADA / VALORACIÓN DE LA PRUEBA TRASLADADA / PRUEBA TRASLADADA DE PROCESO PENAL / DECLARACIÓN DE TERCEROS PROCESALES / VALOR PROBATORIO DE LA VERSIÓN LIBRE / JURAMENTO / FALTA DE JURAMENTO

El artículo 227 del Código de Procedimiento Civil exige que las declaraciones de terceros sean recibidas bajo la gravedad del juramento. Sin embargo, como las declaraciones contenidas en versiones libres e indagatorias no cumplen con este imperativo legal, no es procedente su valoración en procesos como este.

FUENTE FORMAL: CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 227

TRASLADO DE LA PRUEBA / PRUEBA TRASLADADA / NORMATIVIDAD DE LA PRUEBA TRASLADADA / APLICACIÓN DEL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL / VALORACIÓN DE LA PRUEBA TRASLADADA / VALIDEZ DE LA PRUEBA TRASLADADA / PRESUPUESTOS DE LA PRUEBA TRASLADADA / REQUISITOS DE LA PRUEBA TRASLADADA / CRITERIO DE PRUEBA TRASLADADA

El artículo 185 del CPC, aplicable al asunto por remisión del artículo 267 del CCA,

establece como requisito para valorar la prueba trasladada que en el proceso primigenio se hubiere practicado a petición de la parte contra quien se aduce o con audiencia de ella y prescribe también que, en el evento en que esto no ocurra, las partes expresamente deben dar su consentimiento para su valoración.

FUENTE FORMAL: CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 185 /
CÓDIGO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - ARTÍCULO 267

**PERJUICIO INMATERIAL / CLASES DE PERJUICIO INMATERIAL /
EVOLUCIÓN JURISPRUDENCIAL DEL PERJUICIO INMATERIAL /
APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE REPARACIÓN INTEGRAL / REPARACIÓN
INTEGRAL DEL DAÑO / REPARACIÓN INTEGRAL DE LA VÍCTIMA /
REITERACIÓN DE LA JURISPRUDENCIA**

La jurisprudencia de la Sección Tercera, desde hace más de una década, ha reconocido diversas tipologías de perjuicios inmateriales diferentes del daño moral, bajo las denominaciones de “daño fisiológico”, “daño a la vida de relación”, luego “alteración grave a las condiciones de existencia”, que a su vez fueron sustituidos por el “daño a la salud” o la “afectación grave a bienes e intereses constitucional y convencionalmente amparados”, cuando estén demostrados en el proceso. No desconozco el esfuerzo de la jurisprudencia por perfilar la denominada “reparación integral”, de que trata el artículo 16 de la Ley 446 de 1998, como tampoco su preocupación por encontrar una solución equitativa para indemnizar perjuicios en diferentes eventos, tales como las lesiones a la integridad sicofísica o la violación a derechos relacionados con la honra y el buen nombre. Sin embargo, esta sucesión de tipologías del daño inmaterial despiertan interrogantes de diversa naturaleza (...)

FUENTE FORMAL: LEY 446 DE 1998 - ARTÍCULO 16

Aclaración de voto

(...)

1. Acompañé el fallo condenatorio porque, a mi juicio, si bien el accidente aéreo al parecer se produjo porque el piloto, que operaba la aeronave bajo las reglas de vuelo visual –VFR- siguió la ruta trazada, a pesar que las condiciones climáticas no lo permitían, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (...) incurrieron en falla del servicio, la primera al permitir la realización de un vuelo comercial que no reunía los requisitos para ello y el segundo al contratar el transporte aéreo con una empresa que no estaba autorizada para prestar ese servicio.

(...)

4. (...) El artículo 227 del Código de Procedimiento Civil exige que las

declaraciones de terceros sean recibidas bajo la gravedad del juramento. Sin embargo, como las declaraciones contenidas en versiones libres e indagatorias no cumplen con este imperativo legal, no es procedente su valoración en procesos como este.

(...)

1. (...) El artículo 185 del CPC, aplicable al asunto por remisión del artículo 267 del CCA, establece como requisito para valorar la prueba trasladada que en el proceso primigenio se hubiere practicado a petición de la parte contra quien se aduce o con audiencia de ella y prescribe también que, en el evento en que esto no ocurra, las partes expresamente deben dar su consentimiento para su valoración.

Como los elementos probatorios recaudados de la investigación penal no se aportaron al proceso con arreglo a lo dispuesto en el artículo 185 del CPC, no era procedente darles valor probatorio.

(...)

2. (...) La jurisprudencia de la Sección Tercera, desde hace más de una década, ha reconocido diversas tipologías de perjuicios inmateriales diferentes del daño moral, bajo las denominaciones de “daño fisiológico”, “daño a la vida de relación”, luego “alteración grave a las condiciones de existencia”, que a su vez fueron sustituidos por el “daño a la salud” o la “afectación grave a bienes e intereses constitucional y convencionalmente amparados”, cuando estén demostrados en el proceso.

No desconozco el esfuerzo de la jurisprudencia por perfilar la denominada “reparación integral”, de que trata el artículo 16 de la Ley 446 de 1998, como tampoco su preocupación por encontrar una solución equitativa para indemnizar perjuicios en diferentes eventos, tales como las lesiones a la integridad sicofísica o la violación a derechos relacionados con la honra y el buen nombre.

Sin embargo, esta sucesión de tipologías del daño inmaterial despiertan interrogantes de diversa naturaleza:

¿Es conveniente que el juez esté sometido a cambios constantes de la jurisprudencia en las categorías de perjuicios inmateriales? ¿La jurisprudencia, sin proponérselo claro está, propicia el surgimiento de categorías efímeras en detrimento de la necesaria predictibilidad del derecho? ¿Vamos camino al surgimiento de infinitas tipologías en donde no sería posible distinguir los eventos indemnizatorios de sus fundamentos?

¿Es lo mismo indemnizar o no el daño a la vida de relación, solicitado en la demanda, y conceder o negar en la sentencia una indemnización por daño a la salud? ¿Cuál es el límite del juez en la interpretación de la demanda? ¿Son admisibles esos complejos ejercicios de interpretación? ¿El principio de congruencia permite el cambio de una tipología a otra, cuando el fundamento conceptual de estas es diferente?

¿Las categorías tradicionales del perjuicio material, y sus modalidades, como del perjuicio moral, no son suficientes para dar por cumplido el denominado “principio de reparación integral”? ¿No bastaba con reevaluar los máximos determinados por la jurisprudencia como se ha hecho con los daños causados por violaciones a derechos humanos, en materia de perjuicios morales?

¿Cuál es el rol del juez: responder satisfactoriamente a eventos de daños en que corresponde indemnizar o su atención se dirige a encontrar la respuesta última en el fundamento correcto de las diversas tipologías del daño inmaterial?

¿El juez puede crear discrecionalmente categorías de perjuicios y maneras de reparar que a bien tenga, o estas deben encontrar su sentido y límite en la ley?

¿La reparación del daño inmaterial debe limitarse a eventos hasta ahora tratados por la jurisprudencia, como el de las lesiones sicofísicas, o en este contexto pronto se ampliará a nuevos escenarios como el de la libertad personal o de cualquier otro derecho fundamental?

Cualquiera que sea la respuesta a estos interrogantes, ¿no es hora de volver a reflexionar sobre las conclusiones de la histórica providencia de febrero 8 de 1873 del Tribunal de Conflictos Francés en cuanto que la responsabilidad del Estado no es general, ni absoluta?

GUILLERMO SÁNCHEZ LUQUE