



CONSEJO DE ESTADO
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
SECCIÓN TERCERA
SUBSECCIÓN A

Consejero ponente: JOSÉ ROBERTO SÁCHICA MÉNDEZ

Bogotá, D.C., diecisiete (17) de octubre de dos mil veintitrés (2023)

Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL–
Referencia: Acción de reparación directa

Temas: DAÑOS CAUSADOS POR ACCIDENTE AÉREO – En el presente caso se configuró una falla en los servicios de infraestructura aeronáutica por parte de la Aerocivil, la cual fue una de las causas del accidente aéreo / LLAMAMIENTO EN GARANTÍA – supone la existencia de un derecho legal o contractual que ampara a la persona frente al tercero a quien solicita sea vinculado – no se probó dicho vínculo en este asunto / INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS MATERIALES – reiteración jurisprudencial.

Procede la Sala a resolver el recurso de apelación interpuesto por la parte demandada contra la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia, a través de la cual accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda.

Se solicita declarar la responsabilidad patrimonial de la demandada por la muerte de una persona ocurrida el 19 de mayo de 1993, en un accidente aéreo en el municipio de Urrao, Antioquia.

I. SENTENCIA APELADA

1. Corresponde a la sentencia del 16 de octubre de 2013, mediante la cual se decidió la demanda presentada el 19 de mayo de 1995¹ por los señores María Sofía Novoa Romero (madre del fallecido), Clímaco Medina Arciniegas (padre), la menor Lina María Medina Vanegas² (hija) Eduardo y Oscar Medina Novoa (hermanos); Mónica Maritza, Andrés Javier, Oscar Iván y Carolina del Pilar Medina Sánchez³ (sobrinos), contra la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil –en adelante Aerocivil-, con el fin de que se le declare patrimonialmente responsable de la muerte del señor Henry Medina Novoa. Como consecuencia, solicitó que se condenara a las demandadas a pagar una indemnización por concepto de perjuicios morales y materiales causados a los demandantes, tal como resulte probado en el proceso.

La demanda

¹ Folio 52 del cuaderno 1.

² Representada legalmente por su madre Evelia Vanegas Gutiérrez.

³ Representada legalmente por sus padres Oscar Medina Novoa y María Rosa Mery Sánchez Sánchez.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

2. Como fundamento fáctico de sus pretensiones, los demandantes narraron que el 19 de mayo de 1993, el avión Boeing 727 de propiedad de la Sociedad Aeronáutica de Medellín Consolidada S.A. –en adelante SAM S.A.– despegó del aeropuerto Tocumen de la ciudad de Panamá, con destino al aeropuerto José María Córdova del municipio de Rionegro, Antioquia, para continuar a la ciudad de Bogotá, destino final; sin embargo, durante el trayecto la aeronave colisionó con el cerro “El Burro”, ubicado en el municipio de Urrao, Antioquia, accidente en el que murieron sus 125 pasajeros y toda la tripulación, entre estos últimos, el señor Henry Medina Novoa.

3. Sostuvo que el accidente tuvo como causa la carencia de ayudas técnicas adecuadas como los radiofaros y radionavegación aeronáuticas, dado que no se encontraba instalado el VOR/DME⁴, que había sido dinamitado meses atrás por la guerrilla en el municipio de Abejorral, situación que hacía casi nugatorias las posibilidades de volar cuando las condiciones climáticas eran adversas, razón por la cual la Aerocivil estaba llamada a responder por una falla en la prestación del servicio⁵.

La defensa

4. La Aerocivil se opuso a las pretensiones; para tal efecto, formuló las excepciones de falta de legitimación en la causa por pasiva, pago⁶ e inepta demanda, todas fundadas en los artículos 1003 y 1880 del Código de Comercio, pues la empresa SAM S.A., en su calidad de transportadora, era la única llamada a reconocer y pagar a los demandantes los perjuicios causados con ocasión del accidente aéreo.

5. Agregó que la unidad aérea y sus controladores obraron con acatamiento de las normas de seguridad aérea e informaron a las empresas usuarias del aeropuerto de las condiciones de ingreso al mismo; además, la situación meteorológica aparecía como posible causa del accidente, aunado a los errores cometidos en la cabina que los llevó a desubicarse totalmente. El hecho de no existir el VOR-DME, ciertamente incidía en las operaciones aéreas, pero no era indispensable para su realización, comoquiera que el mismo día y en los siguientes se llevaron a cabo arribos y decolajes sin que se presentaran siniestros⁷. Finalmente, llamó en garantía a SAM.

⁴ Es un sistema de radioayuda combinada para aeronaves, la cual consta de dos radiobalizas, colocadas juntas, un radiofaro omnidireccional VHF (VOR) y el equipo medidor de distancia (DME). Administration United States Federal Aviation. [How to Become a Pilot: The Step-by-step Guide to Flying](#). Consultado el 17-02-2023.

⁵ Folios 40 a 52 del cuaderno 1.

⁶ Así se fundamentó la citada excepción: “EXCEPCIÓN DE PAGO: y con base en el hecho que LA SOCIEDAD AERONÁUTICA DE MEDELLÍN CONSOLIDADA S.A., SAM S.A. en su calidad de transportador del señor HENRY MEDINA NOVOA, debió reconocer y pagar a los demandantes, los perjuicios causados con ocasión del accidente sufrido por él mismo, como se demostrara en el curso del proceso”.

⁷ Folios 65 a 75 del cuaderno 1.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

6. SAM S.A. dio respuesta al llamamiento efectuado por la Aerocivil⁸, escrito en el cual aseguró que no existía fundamento jurídico o contractual que permitiera reconocer el pago a la Aerocivil en caso de una eventual condena en su contra, en tanto dicha condena estaría fundada en una falla del servicio imputable a la entidad. Señaló que, según el informe DAAC - causas del accidente, los registros de radioayudas, el informe de la Procuraduría General de la Nación y las demás pruebas, las causas del siniestro fueron las deficiencias en las radioayudas, en la ruta de vuelo, en los servicios de información aeronáutica y en los servicios de tránsito aéreo, fallas que resultaban atribuibles a la Aerocivil y, por ello, era la única llamada a responder patrimonialmente⁹.

7. Surtido el debate probatorio¹⁰, la parte actora manifestó que el copioso material probatorio acreditaba que fueron diversos los factores que concurrieron a la

⁸ Mediante auto del 13 de junio de 1996 el Tribunal admitió dicho llamamiento.

⁹ Folios 95 a 114 del cuaderno 1.

¹⁰ Mediante auto del 6 de septiembre de 1996, el Tribunal decretó las siguientes pruebas: **Documentales:** 1) Registro civil de defunción del señor Henry Medina Novoa, de nacimiento de cada uno de los demandantes y partida eclesiástica del matrimonio de los señores María Sofía Novoa Romero y Clímaco Medina Arciniegas; 2) declaraciones extra proceso rendidas ante el señor Alcalde Municipal de Espinal, por las siguientes personas: Adolfo Castañeda, Noel Alberto Rivera González, Luis Suarez Rodríguez, Lucía Suarez Rodríguez, Leonardo Montealegre Salas, María Felisa Moreno Rodríguez, Ernesto Calle Aguilar, Ernesto Rangel Quintero, Aristóbulo Saavedra Perdomo, Y Alberto Navarro Cartagena; 3) Certificación suscrita por el Gerente General de Fumigaciones Áreas De Colombia – FARCA; 4) certificaciones suscritas por el Tesorero Municipal de Espinal (Tolima). **Oficios:** 1) a la Aerocivil para que allegue: 1.1. informe técnico evaluativo y conclusiones de la investigación adelantada por dicha entidad, sobre el siniestro del avión HK 2422, ocurrido en el municipio de Urao (Antioquia), el día 19 de mayo de 1.993, cuando realizaba el vuelo 501 entre las ciudades de Panamá y Medellín. 1.2. certificación sobre los equipos y ayudas técnicas que se requieren para la operación normal y corriente de un aeropuerto de las condiciones del José María Córdoba de Rionegro, y cuáles de dichos equipos no existían o no se encontraban en normal funcionamiento para el día 19 de mayo de 1993. 1.3. certificación sobre el hecho de si para el día 19 de mayo de 1993, en el aeropuerto José María Córdoba de Rionegro, se encontraban en funcionamiento los equipos denominados VOR y ILS, y en caso negativo las causas y el momento desde el cual se presentaba tal novedad. 1.4. certificación sobre los requerimientos de carácter judicial que le fueron realizados a la entidad, en el periodo comprendido entre enero de 1993 y diciembre de 1994, con el fin de que se instalarán o reparará equipos técnicos de radio ayudas en los aeropuertos a cargo de la Aeronáutica Civil; 1.5. la lista oficial de pasajeros fallecidos en el siniestro de HK 2422, el día 19 de mayo de 1993; 1.6. copia de los reportes que, sobre el estado de los aeropuertos y sus condiciones de operación, han sido presentados a la entidad, por entidades particulares, tales como la ACDAC, en el período comprendido entre enero de 1993 y diciembre de 1994, 1.7. los vuelos realizados desde y hacia ese terminal aéreo los días 18, 19 y 20 de mayo de 1993, indicando en lo posible el tipo de aeronave que realizó la operación; 2. a la Cámara de Comercio de la ciudad de Espinal (Tolima), para que sirva certificar sobre la existencia y composición del capital social de la sociedad denominada ESPINALTOUR LIMITADA, para el día 19 de mayo de 1993; 3. a la Superintendencia Bancaria, para que remita copia de las tablas actuariales sobre cálculo de vida probable para los colombianos, vigentes para el mes de mayo de 1993; 4. a la Asociación Bancaria Colombiana, para que certifique sobre la existencia y comportamiento crediticio del señor Henry Medina Novoa, aclarando obligaciones vigentes, créditos concebidos y capacidad de endeudamiento del citado señor, tomadas al mes de mayo de 1993; 5) a la Sociedad Aeronáutica De Medellín Consolidada S.A (SAM), para que allegue: 5.1 copia del informe y las conclusiones de la investigación que sobre el siniestro del avión HK 2422, ocurrido el día 19 de mayo de 1993, realizó la empresa y 5.2. copia de los requerimientos o estudios que sobre el estado de los aeropuertos en que opera la aerolínea en Colombia y su funcionamiento, haya realizado la compañía, en el período comprendido entre junio de 1992 y diciembre de 1993, 5.3. certificación sobre las indemnizaciones realizadas por la aseguradora o aseguradoras que amparaban la aeronave siniestrada, en la que se indique el nombre de la víctima, nombres de quienes recibieron la indemnización y monto de la misma; 6) al Banco Cafetero – Agencia Espinal y Villas Agencia Espinal (Tolima), para que remita copia autenticada de los extractos de las cuentas que a nombre del señor Henry Medina Novoa existían para el mes de mayo de 1992. 7) a COOPDESARROLLO- agencia Espinal (Tolima), con el fin de remita copia autenticada de los extractos de las cuentas que a nombre del señor Henry Medina Novoa, existían para el mes de mayo de 1993, información que es suministrada a partir del mes de mayo de 1992. 8) a la DIAN, para que allegue copia auténtica de las declaraciones que por concepto de impuesto de renta y correspondiente a los años de 1990, y 1991, presentó el señor Henry Medina Novoa; 9) a la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (ACDAC), par que remita: 9.1. copia de los informes y estudios realizados por la asociación, en relación al estado de los aeropuertos y su funcionamiento en el



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

ocurrencia del hecho; no obstante, lo que influyó en mayor medida fueron las fallas en la seguridad de tránsito aéreo atribuibles a la Aerocivil¹¹; por manera que era esta entidad la llamada a responder por los perjuicios causados, más aún si se tenía en cuenta el precedente jurisprudencial¹². La demandada y la llamada en garantía reiteraron los argumentos plasmados en las respectivas contestaciones.

La sentencia objeto de apelación

8. Mediante sentencia proferida el 16 de octubre de 2013, el Tribunal Administrativo de Antioquia accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda en los siguientes términos (se transcribe literal):

“PRIMERO. DECLARESE FRACASADA LA EXCEPCIÓN DE ‘FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA’, e ‘INEPTA DEMANDA’, formulada por la entidad demandada, con fundamento en los razonamientos que fueron expuestos en el curso de esta providencia.

“SEGUNDO. CONSECUENTEMENTE, DECLÁRASE LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, conforme a los argumentos que sirvieron de vórtice argumentativo de la decisión que previamente fueron despojados.

“TERCERO. CONDENASE, a LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, a pagar los perjuicios INMATERIALES Y MATERIALES conforme a la argumentación plasmada en esta providencia, los que se sintetizan de la siguiente forma:

- Por concepto de perjuicios morales:

período comprendido entre junio de 1992 y diciembre de 1993 y de manera especial, los realizados sobre el terminal José María Córdoba; 9.2. estudio sobre las posibles causas del siniestro del avión HK 2422, de la compañía SAM, acaecido en el municipio de Urrao, el día 19 de mayo de 1993; 9.3. informe sobre las condiciones técnicas de operación del aeropuerto José María Córdoba, para el mes de mayo de 1993, y sobre si estas condiciones son las aconsejables para su utilización en forma segura; 9.4. informe sobre los equipos y ayudas necesarias para el desarrollo normal y seguro de la actividad aérea en el aeropuerto José María Córdoba. 10) al (DANE) para que remita copia de los informes de índices de precios al consumidor, a partir del mes de mayo de 1993 y hasta la fecha en que se suministre la información; 11) al Tesorero Municipal de Espinal y Tesorero Municipal de Guamo (Tolima), para que certifique si para los años 1992 y 1993, el municipio realizó compras o adquisición de equipos al señor Henry Medina Novoa, y en caso afirmativo a cuanto ascendieron las adquisiciones; 12) al Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Espinal, para que certifique sobre la vinculación a esa institución del señor Henry Medina Novoa, su condición, permanencia y labores; 13) a Fumigaciones Aéreas De Colombia (FARCA), para que certifique la existencia de relaciones laborales y contractuales con el Señor Henry Medina Novoa, y el monto de las sumas a él canceladas durante los años de 1992 y 1993; 14) a la Dirección de Mantenimiento de la empresa Avianca para que envíe copia auténtica de la certificación sobre los trabajos efectuados a aeronave HK-2422 X en el mes de marzo de 1993, especificando las labores realizadas a la misma. **Pericial:** 1) Nómbrase peritos idóneos en aeronavegabilidad, que tenga conocimiento sobre las condiciones de aeronavegabilidad en Colombia, con el fin de que absuelvan el cuestionario visible en el numeral 3 literales a, b, c y d a folio 110 del cuaderno 1. 2) designar peritos actuarios y/o contadores para que rindan dictamen sobre los perjuicios causados a los demandantes, de acuerdo a los ingresos mensuales de la víctima directa. **Testimonios:** 1) Fabio Navarro Peña, 2) Gerardo Artunduaga Vargas, 3) Ernesto Calle Aguilar, 4) Luis Ernesto Benavides; 5) Jairo Borray Zabala; 6) Aristóbulo Saavedra, 7) Joaquin Guzmán Saavedra y Alfredo Barreto (pilotos de la oficina de Control y Seguridad Aérea), 8) Capitán Saul Pertuz Galofre, 9) Jimmy Enrique Lux, 10) Rector Facundo Rincón y 11) el representante legal de Legis con exhibición de documento. Interrogatorio de parte -todos los demandantes- (folios 124 a 126 del cuaderno 1).

¹¹ Folios 506 a 510 (apoderada de Lina María Medina - hija) y folios 511 a 519 del cuaderno 1.

¹² Otras sentencias dictadas con ocasión del mismo accidente aéreo.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

• Para LINA MARÍA MEDINA VANEGAS el ponderado equivalente a CIEN (100) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES VIGENTES, en el momento en que cobre ejecutoria esta sentencia, que para la fecha representan CINCUENTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS (\$58'950.000,00).

• Para la sucesión de MARÍA SOFÍA NOVOA DE MEDINA y CLÍMACO MEDINA ARCINIEGAS el ponderado equivalente a CIEN (100) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES VIGENTES, en el momento en que cobre ejecutoria esta sentencia, que para la fecha representan CINCUENTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS (\$58 '950.000,00), por cada uno de ellos.

• Para EDUARDO MEDINA ARCINIÉGAS y OSCAR MEDINA NOVOA el ponderado equivalente a VEINTICINCO (25) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES VIGENTES, en el momento en que cobre ejecutoria esta sentencia, que para la fecha representan CATORCE MILLONES SETECIENTOS TREINTA Y SIETE MIL QUINIENTOS PESOS (\$14.737.500,00).

- Por concepto de perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante pasado o consolidado:

• Para la sucesión de MARÍA SOFÍA NOVOA DE MEDINA y CLÍMACO MEDINA ARCINIEGAS el equivalente a CUATROCIENTOS VEINTIDOS MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MIL VEINTE PESOS (\$422.644.020) por cada uno de ellos.

• Para LINA MARÍA MEDINA VANEGAS, el equivalente CUATROCIENTOS VEINTIDOS MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MIL VEINTE PESOS (\$422.644.020).

-Por concepto de perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante futuro:

• Para LINA MARÍA MEDINA VANEGAS el equivalente a CUATROCIENTOS ONCE MILLONES SEISCIENTOS DIEZ MIL SEISCIENTOS SETENTA Y DOS PESOS CON OCHENTA Y DOS CENTAVOS (\$411.610.672,82)

“CUARTO. ABSUÉLVASE a la llamada en garantía Sociedad Aeronáutica de Medellín Consolidada S.A. -SAM-, de conformidad con la parte considerativa de esta sentencia.

“QUINTO. DENIÉGANSE las demás súplicas demandatorias.

“SEXTO. Conforme a lo dispuesto en el artículo 171 del C.C.A., subrogado por el art. 55 de la Ley 446 de 1998, no se condena en costas.

“SÉPTIMO. De conformidad con el artículo 184 del CCA, en caso de no ser apelado este proveído, remítase ante el H. Consejo de Estado en el grado jurisdiccional de consulta”¹³.

9. Para arribar a la anterior decisión, el Tribunal consideró a partir de las pruebas allegadas al proceso, que la falla que comportó la omisión en el control y vigilancia

¹³ Folios 659 a 713 del cuaderno principal.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

de la actividad aérea por parte de la Aerocivil fue determinante en el siniestro del avión Boeing con matrícula HK 2422 en el que murió el señor Henry Medina Novoa, pues de haber existido la radioayuda VOR/DME, durante la realización del vuelo, sin duda se hubiera logrado evitar la colisión de la aeronave contra el cerro “*El Burro*”, pues la precisión de ese equipo no hubiera permitido la desorientación de la tripulación; aunado al descuido mostrado por los controladores aéreos de Bogotá y Medellín, al no comunicar los puntos de reporte obligatorio e ignorar avisar a la tripulación la diferencia de seis minutos para la llegada a la verdadera posición de Abejorral - Antioquia. Agregó que para la época de los hechos la Aerocivil se encontraba en un estado general de crisis administrativa, que se reflejaba en el defectuoso manejo del sector y una carencia total de calidad en materia de infraestructura, ayudas de navegación y capacitación del recurso humano, pese a estas irregularidades el vuelo se permitió, y fue precisamente las deficiencias anotadas las que contribuyeron a la ocurrencia del siniestro, falla del servicio que resultaba atribuible a la entidad demandada.

10. De otro lado, declaró improcedente el llamamiento en garantía formulado en contra de SAM S.A. toda vez que no existía entre esta sociedad y la Aerocivil ningún vínculo legal o contractual en virtud del cual ésta pudiera exigir a aquélla el reembolso de las sumas de dinero a las que sería condenada. Aclaró que el artículo 1880 del Código de Comercio consagra una protección para el usuario del servicio de transporte aéreo y no para la autoridad aeronáutica, ya que los perjuicios causados por las fallas del servicio a ella imputables no pueden ser resarcidos por la empresa transportadora, a menos de que hubiese sido demandada principal, caso en el cual podría haber hecho efectiva la cláusula de responsabilidad prevista en ese estatuto en contra de SAM.

11. Finalmente, el Tribunal reconoció perjuicios materiales, en la modalidad de lucro cesante, en favor de la hija de la víctima directa y la sucesión de sus padres, y perjuicios morales en favor de estos mismos y sus dos hermanos, en los montos que se dejaron transcritos anteriormente y, con base en los parámetros para el reconocimiento y liquidación de estos últimos perjuicios¹⁴.

II. EL RECURSO INTERPUESTO

12. En su apelación, la Aerocivil cuestionó los motivos que llevaron a declararla responsable, para cuyo efecto arguyó que el aeropuerto de Rionegro no contaba con VOR/DME por causa de los grupos terroristas, lo cual constituía un hecho de fuerza mayor y, en todo caso, se dispuso de un sistema de comunicación alterno y varios puntos de control idóneos para el vuelo, tanto es así que el día del siniestro se realizaron más de una decena de vuelos con la misma disponibilidad de ayudas de aeronavegación sin las consecuencias fatales del objeto de *litis*.

¹⁴ Folios 659 a 713 del cuaderno principal.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

13. Agregó que el sistema ADF¹⁵ de la aeronave Boeing 501 se encontraba defectuoso y ello indujo en error a los controladores, por lo que una tripulación diligente debió haber orientado al personal que la guiaba en tierra y no esperar que ellos organizaran la ruta y les comunicaran la ubicación; además, conforme a los reglamentos aeronáuticos, era la empresa transportadora la que debió negarse a operar la aeronave, máxime cuando presentaba problemas en sus localizadores ADF (era su obligación el mantenimiento) y conocía de las condiciones meteorológicas adversas, lo que denotaba que fueron las fallas de la empresa transportadora y su tripulación las que causaron el siniestro.

14. Con base en lo anterior, controversió la negativa del *a quo* de aceptar el llamamiento en garantía a SAM S.A., toda vez que como transportadora del fallecido era la directa responsable de los hechos ocurridos el 19 de mayo de 1993. Indicó que si bien no existía una relación contractual entre esta entidad y SAM, lo cierto era que mediaba una relación legal derivada del Código de Comercio -arts. 1003 y 1880- y los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos -RAC- y, en esa calidad -llamada en garantía-, le asistía la obligación de indemnizar el daño por el cual se demandaba.

15. Por último, cuestionó la tasación del lucro cesante a favor de la sucesión de los padres del fallecido, pues partió de afirmar que su expectativa real de vida era muy inferior frente a la que se tuvo en cuenta para realizar la liquidación y, además, según la jurisprudencia los hijos auxilian a sus padres solo hasta los 25 años, dado que aquéllos entran a formar parte de otro grupo familiar adquiriendo sus propias obligaciones familiares¹⁶.

16. En la oportunidad para alegar de conclusión, la parte actora solicitó confirmar la sentencia apelada¹⁷; la Aerocivil insistió en que el accidente aéreo se produjo porque la aeronave carecía de un sistema alternativo de navegación y el ADF que tenía disponible abordó presentaba inconsistencias, aduciendo, en esta etapa, el "*hecho de un tercero*"¹⁸. SAM reiteró los argumentos en los que fundó su defensa.

17. Finalmente, el Ministerio Público manifestó que debía confirmarse la declaratoria de responsabilidad de la Aerocivil por la falla en el servicio en que incurrió y modificarse lo relacionado con la liquidación del lucro cesante, el cual debía reconocerse a favor de la sucesión de los padres desde la fecha del accidente, hasta el fallecimiento de cada uno de ellos¹⁹.

¹⁵ Instrumento instalado en la aeronave que utiliza estaciones en tierra (NDB: Non-Directional Beacon) que son simples antenas de radio que transmiten en AM (Amplitud Modulada) en frecuencias bajas (LF) y medias (MF) que generalmente se encuentran en la banda de 190 a 450 KHz. Consultado en https://www.vatsur.org/uploaddata/5/Instrumentos_de_navegacion.pdf 17-02-2023.

¹⁶ Folios 718 a 731 del cuaderno principal.

¹⁷ Folios 823 a 830 del cuaderno principal.

¹⁸ Folios 783 a 822 del cuaderno principal.

¹⁹ Folios 880 a 901 ibidem.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

18. Mediante auto del 24 de abril de 2023, se dispuso oficiar a Aerovías del Continente Americano S.A. (Avianca S.A.), que absorbió a la Sociedad Aeronáutica de Medellín Consolidada S.A. (SAM S.A.), para que certificara si directamente, o través de una póliza de seguros, habría pagado alguna indemnización total o parcialmente o, si transó, acordó o convino con los aquí demandantes, por los perjuicios derivados del accidente aéreo donde murió el señor Henry Medina Novoa; asimismo, para que constatará si cualquier otra compañía de seguros, distinta a La Nacional de Seguros S.A. cubría total o parcialmente los riesgos derivados por la responsabilidad civil en que incurriera SAM S.A. por daños personales causados a terceros en desarrollo de la actividad área desarrollada en la aeronave siniestrada, para la época del accidente (19 de mayo de 1993)²⁰.

19. Ante el silencio de la sociedad requerida, y vencido el término otorgado en el anterior proveído, el 4 de julio del presente año se requirió oficiar por última vez a Avianca S.A. y ALLIANZ S.A. (que absorbió a Colseguros S.A., que previamente se había fusionado con la Nacional de Seguros); así como también se ordenó a los apoderados gestionar la obtención de los documentos e información requerida²¹.

20. En su respuesta, los apoderados de la parte actora aseguraron no haber suscrito ningún tipo de acuerdo o transacción por los hechos objeto del presente litigio, ni mucho menos haber recibido indemnización alguna por ese concepto²². Por su parte, Avianca²³ y el apoderado de la Aerocivil²⁴ indicaron que luego de revisar los respectivos sistemas de información y documentación no encontraron transacciones ni pago alguno por concepto de indemnizaciones a favor de los demandantes dentro de este proceso derivadas del accidente aéreo ocurrido en 1993. Finalmente, ALLIANZ S.A. guardó silencio.

III. CONSIDERACIONES

21. Sin que se observe causal de nulidad o vicio que impida dictar sentencia, procede la Sala a resolver el recurso interpuesto.

²⁰ SAMAI: índice 44.

²¹ SAMAI, índice: 56

²² SAMAI: índices: 49, 54, 72 y 73.

²³ Del siguiente tenor fue su respuesta: “1. informo que ni SAM S.A. (luego fusionada con Avianca S.A.) ni Avianca S.A. han suscrito con los parientes del Sr. Henry Medina Novoa, ni con quienes los representen, ningún acuerdo para el pago de indemnizaciones relacionadas con el accidente de la aeronave con matrícula HK-2422, ocurrido el 19 de mayo de 1993.

2. Al respecto, manifiesto que, según el conocimiento que tiene Avianca S.A., la aseguradora Nacional de Seguros S.A. (hoy Colseguros S.A.) era la única que cubría los riesgos por la eventual responsabilidad civil de SAM S.A. relacionados con la aeronave con matrícula HK-2422 (mediante la póliza No 19-001055)”. SAMAI: índices: 55 y 63.

²⁴ Así contestó: “Revisado el expediente físico que reposa en poder de mi representada y conforme a información recibida por parte del Grupo Representación Jurídica informo que no se tiene noticia sobre documentos los que consten acuerdos para el pago de cualquier tipo de indemnización a los familiares de los demandantes de quien, lamentablemente perdió la vida en el accidente aéreo acontecido el 19 de mayo de 1993 en el Municipio de Urao, Departamento de Antioquia... ”

“Revisado en nuestro anterior sistema JDE que el AUTOR DE LA DEMANDA, María Sofía Novoa Romero, fue inscrita en ese aplicativo, pero no le aparece traza de ningún documento radicado para pago alguno”. SAMAI: índice: 67.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

Problema jurídico

22. El objeto del recurso se circunscribe a dilucidar si la Aerocivil está llamada a responder patrimonialmente, en tanto sostiene la demandada que la causa del accidente aéreo se originó en las deficiencias de la empresa transportadora y su tripulación²⁵. Igualmente se procederá a analizar si la Sociedad Aeronáutica de Medellín Consolidada S.A. -SAM S.A.- y la compañía de seguros, deben responder por la eventual sentencia que se imponga en calidad de llamadas en garantía.

Falla del servicio atribuible a la Aerocivil

23. En los casos en que se imputa a las autoridades la omisión en el cumplimiento de sus deberes –*como sucede en el sub examine*–, es preciso identificar los preceptos de orden constitucional, legal y reglamentario que hubieren fijado el alcance de sus obligaciones. Una vez determinado el contenido obligacional a cargo de la entidad pública en el caso concreto, debe proceder a establecerse si el sujeto accionado defraudó las expectativas de actuación que se desprendían de su rol²⁶.

24. En el caso de la actividad aérea, el artículo 1860 del C. Co. establece que “*la autoridad aeronáutica*”, es decir, el entonces Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil²⁷, tiene las funciones de regular, certificar, vigilar y controlar los servicios aéreos, los explotadores, las rutas y las condiciones que deben llenarse para obtener los respectivos permisos de operación, con la finalidad de “*lograr la prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos*”²⁸, es un servicio en cuya prestación sólo se responde por la “*falla del servicio*” o “*falla de la administración*”²⁹.

25. Así, además de sus funciones de carácter general vinculadas con el servicio público aeronáutico, por mandato legal, ese Departamento Administrativo cumplía

²⁵ Consejo de Estado, Sala Plena Sección Tercera, sentencia del 6 de abril de 2018, exp. 46005.

²⁶ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 25 de agosto de 2011, exp. 17613, M.P. Mauricio Fajardo Gómez. En relación con supuestos en los cuales se analiza si procede declarar la responsabilidad del Estado como consecuencia de la producción de daños en cuya ocurrencia ha sido determinante una falla de servicio, es necesario efectuar el contraste entre el contenido obligacional que, en abstracto, las normas pertinentes fijan para el órgano administrativo implicado, de un lado, y el grado de cumplimiento u observancia de este por parte de la autoridad demandada en el caso concreto. Así, la falla del servicio tiene como presupuesto el reconocimiento de la existencia de mandatos de abstención -deberes negativos- y de acción –deberes positivos- a cargo del Estado; empero, para que se genere responsabilidad con fundamento en cualquiera de esas obligaciones es menester acreditar el incumplimiento o deficiente cumplimiento de deberes normativos o la omisión o inactividad de la administración pública.

²⁷ “ARTÍCULO 1782 C. Co. DEFINICIÓN DE AUTORIDAD AERONÁUTICA Por ‘autoridad aeronáutica’ se entiende el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones que actualmente desempeña dicha Jefatura”.

²⁸ Mediante Decreto 1721 del 18 de julio de 1960 se creó el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC).

²⁹ El hecho de que éste es un régimen en el cual la responsabilidad estatal se sujeta a la demostración de falla en el servicio de la administración fue sustentado, entre otras, en la sentencia del 18 de noviembre de 1.986 (exp. 2807), precisándose, además, que dicha falla del servicio debía ser causa eficiente del daño cuya indemnización se reclamaba.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

una función de policía administrativa que no sólo se traducía en la expedición de reglamentos tendientes a dirigir, coordinar y controlar las actividades de Aeronáutica Civil, privada o estatal, nacional o internacional, que se desarrollaba en espacios sometidos a la soberanía nacional, sino también orientada a la dirección, organización y operación de las comunicaciones aeronáuticas; a la ejecución de las obras necesarias para conformar y mantener la infraestructura aeronáutica de la Nación; a la administración, operación y vigilancia de los aeropuertos y demás instalaciones y servicios de esa infraestructura; a la prestación de servicios necesarios para garantizar la seguridad y eficacia del transporte aéreo; a la imposición de sanciones a quienes infringieran los reglamentos expedidos por el Departamento, entre otras, relacionadas con la fijación de tasas y tarifas por los servicios que prestaba este organismo³⁰.

26. Teniendo en cuenta que la Aerocivil era la obligada a garantizar que los servicios aéreos se prestaran de manera segura y eficaz, de mantener en idóneas condiciones las instalaciones e infraestructura aeronáutica, así como dirigir, organizar y operar en debida forma las comunicaciones aéreas, procederá la Sala a analizar si las causas del accidente que se le atribuyen correspondieron a hechos constitutivos de fuerza mayor y, si como lo asegura, no fueron determinantes en la causación del siniestro aéreo.

27. En el *sub examine*, se acreditó que el 19 de mayo de 1993, la aeronave marca Boeing, identificada con matrícula HK-2422 de propiedad de Latin American Air Service Company INC y explotada por la empresa SAM S.A. fue programada para cumplir el itinerario Bogotá-Rionegro-Panamá-Rionegro-Bogotá. En cumplimiento del vuelo SAM-501, que programó la ruta Panamá-Rionegro-Bogotá, despegó del aeropuerto Tocumen a las 14 horas y 15 minutos, manteniendo comunicación con control hasta las 15:06, pues minutos después el control de Medellín llamó al SAM 501, sin obtener respuesta, razón por la cual se solicitó a una aeronave de la empresa Avianca que estaba en ruta hacia Rionegro que hiciera un llamado a aquella tripulación, pero no hubo respuesta.

28. Ante falta de respuesta, se alertó a los controles de Bogotá, Pereira, Cali y Bucaramanga; a las 15:30 se declaró la fase de “*Alerfa*”³¹ y a las 16:00 horas se declaró el avión en “*Detresfa*”³², procediendo de inmediato a la búsqueda dentro del área del posible accidente, operación que se llevó a cabo hasta las 18:00, con resultados negativos. Al día siguiente se continuaron las labores de búsqueda encontrando la aeronave HK-2422 en el cerro “*El Burro*”, jurisdicción del municipio de Urrao, departamento de Antioquia, completamente destruida y los 125 pasajeros y 7 tripulantes fallecidos³³.

³⁰ Decretos 1721 del 18 de julio de 1960 y 2332 del 7 de octubre de 1977.

³¹ Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes. RAC 16.

³² Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato. RAC 16.

³³ Informe accidente de aviación suscrito por la Aerocivil – información contenida a folios 2 a 6 C. 2.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

29. En cuanto a las “probables” causas del siniestro aéreo, se cuenta con el informe oficial del accidente suscrito por el personal integrante de la comisión investigadora de la Aerocivil³⁴, integrado por siete pilotos, un médico cirujano, un psicólogo, dos controladores, dos ingenieros electrónicos, dos meteorólogos, dos técnicos de aeronaves y un investigador. La utilidad de esta prueba radica en que el juez, por su desconocimiento natural de los protocolos que deben seguirse en estos casos, no está en capacidad de emitir juicios de valor concluyentes ni puede juzgar, por sí solo, si la Aerocivil incurrió en una falla del servicio por deficiencias en el manejo del control de un vuelo, por el nivel de especialización del conocimiento. En el referido informe se arribó a las siguientes conclusiones:

(i) Las condiciones meteorológicas reinantes durante el desarrollo del vuelo, por la presencia de una intensa actividad convectiva, que trajeron como resultado la caída de las agujas de los ADF en lo cual pudo incidir la baja calidad de las radioayudas de tierra y de vuelo, desorientando especialmente al comandante en la cabina, quien cometió errores en los procedimientos de navegación, no condujo en forma eficiente la tripulación y entregó el manejo de los controles al copiloto para conducir el vuelo en las condiciones adversas en que este se desarrollaba, debiendo haber asumido el control de la aeronave ante la situación crítica existente. Estas circunstancias desencadenaron en una falta de reacción por parte de la tripulación que no tomó una determinación adecuada y segura para ascender en forma inmediata como medida de emergencia.

(ii) Los controladores de Bogotá y Medellín no efectuaron un control positivo de la navegación, pues no verificaron los informes de posición de los puntos de reporte obligatorio; asimismo “dentro de la coordinación de transferencia, se omitieron las partes apropiadas del plan de vuelo actualizado” y se olvidaron de advertir a la tripulación sobre la diferencia de seis minutos para la llegada a la verdadera posición de Abejorral.

(iii) La falta de un VOR-DME en el área de control Medellín, que impidió a la tripulación efectuar una navegación con marcaciones y distancias casi exactas respecto del aeropuerto de destino, que hubiera permitido a la tripulación ubicarse geográficamente³⁵.

³⁴ La ley le otorgó a la autoridad aeronáutica la función de investigar todos los accidentes de aviación con el objeto de determinar sus causas probables (art. 1.847 del C. Co.), emitiendo luego de dichos accidentes el correspondiente informe (que tiene la condición de documento público). Según la jurisprudencia de esta Corporación cuando se trate de comprometer la responsabilidad de la propia autoridad aeronáutica y el informe la haya descartado, la carga de probar la falla del servicio del demandante es aún más exigente, en la medida en que a él le corresponderá desvirtuar las conclusiones que el mencionado informe contenga; sin perjuicio de lo anterior, dicho informe no está amparado por intangibilidad alguna ni constituye excepción al régimen general de la prueba. Por consiguiente, su valoración está sometida al principio general de la sana crítica cometido en el cual, se debe tener en consideración su firmeza, su precisión, la calidad de sus fundamentos; así como su relación de concordancia con las otras pruebas que obren legalmente en el proceso. Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del tres (03) de mayo de dos mil trece (2013), expediente: 25774, C.P. Stella Conto Díaz; del 18 de noviembre de 1986, expediente 2807, C. P. Carlos Betancur Jaramillo (de las primeras sentencias que introdujo el referido criterio).

³⁵ Folios 98 del cuaderno 2.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

30. Seguidamente, se anotaron como factores contribuyentes, los siguientes:

(i) Falta de supervisión por parte de la empresa en el despacho antes de la iniciación del vuelo, al no suministrar la información meteorológica disponible y existente en la ruta; la cual afectó en forma notoria la atención y condición anímica de la tripulación durante el vuelo, por la presencia de condiciones meteorológicas de intensa actividad convectiva, con desarrollo de nubosidad compacta, actividad eléctrica, granizo y formación de hielo.

(ii) Falla en el mantenimiento de los ADF'S instalados y en servicio de la aeronave, que demostraban baja calidad y poca confiabilidad, debido a los reportes de carácter repetitivo de funcionamiento defectuoso, los cuales fueron afectados por las condiciones meteorológicas desfavorables y la emisión de la señal del radiofaro, presentando marcaciones falsas que pudieron originar duda e indujeron en error a la tripulación.

(iii) Falta de un radiofaro de mayor potencia con el cual hubiera podido establecerse debidamente el alcance para poder sustentar la aerovía desde la posición Azapa.

(iv) Falla en la elaboración del plan de vuelo interno de la empresa SAM, al omitir editar en el mismo las posiciones obligatorias del área de control de Medellín (KOTIN), publicada en la Carta No. 100 del 3 de abril de 1993.

(v) Exceso de asignaciones en los turnos de los controladores de Medellín, encargados del manejo del HK 2422³⁶.

31. Lo anterior, tuvo como soporte las pruebas recopiladas por la comisión investigadora, que coligió que durante el desarrollo del vuelo existieron factores en el triángulo: Hombre-Maquina-Medio Ambiente, que llevaron a configurar la llamada "cadena de error", en los siguientes términos literales:

*"Dentro del contexto de la cadena de error en el accidente que nos ocupa existe evidencia de la presencia de los siguientes elementos: 1. **Ambigüedad:** En el análisis de la transcripción del voice recorder es evidente el hecho de la falta de precisión del Comandante de la aeronave para determinar su situación geográfica. 2. **Fijación o Preocupación:** Factores como condiciones meteorológicas de mal tiempo, gasto de combustible versus disponibilidad del mismo, recepción inadecuada de las radioayudas disponibles, constituyen sin duda factores causales de preocupación en la tripulación. 3. **Nadie volando el avión:** Atribuible a la falta de liderazgo en los momentos críticos de vuelo, demostrado por el Comandante. Éste se limitó a formular interrogantes y acertijos al copiloto, sin que al parecer fueran resueltos oportuna y adecuadamente. (...) Además de lo anterior, en las grabaciones del voice recorder se registran una serie de silbidos en forma intermitente, lo cual puede interpretarse como una negación a la situación que se estaba presentando y exteriorizando una falsa sensación de seguridad que conllevó a un bloqueo en*

³⁶ Folio 98 y 99 del cuaderno 2.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

la toma de decisiones, reaccionando en forma tardía. **En lo referente al controlador del centro de Bogotá, puede comentarse lo siguiente:** En su consideración de ordenar alturas de separación entre tráficos convergentes y por no tener referencia precisa de la posición permanente de las aeronaves, optó por ampliar los márgenes de seguridad y ordenó al SAM 501 descender prematuramente, pero no tuvo en cuenta que una vez cumplida la restricción de 27.000 pies y de haber tenido riguroso control en los tiempos estimados, **hubiera sido más seguro y conservador el asignar un nivel superior a 16.000 pies al SAM 501, por un tiempo prudencial hasta transferir a MDE basado no solamente en la altura sino en la distancia.** Es lógico, que si la aeronave por ejemplo, hubiese estado a un nivel apto para recibir marcaciones VOR-MDE de BOG, tanto para el control recibir reportes (sic) de distancia del SAM 501, como para la aeronave utilizar radiales y marcaciones de millas del VOR de Bogotá, **las deficiencias normales de los ADF se habrían minimizado con la utilización del VOR.**

“Se aprecia también que el trabajo del controlador fue más mecanizado u operacional de costumbre que de vigilancia para ser soporte al acercamiento del vuelo 501 a RNG y se limitó solo a efectuar la separación de los tráficos más no a su desplazamiento. **El controlador de MDE, demuestra también un sistema mecanizado, sin notarse evaluación alguna de su parte para guiar o controlar el progreso del SAM 501.** Acepta el reporte de próximo KOTIN, por parte de la aeronave, sin que se precise un estimado ni él mismo lo solicita. **Puede considerarse que el manejo por parte de los controladores, dado el tráfico aéreo el citado día fue equivocado.** Debe tenerse en cuenta además que el automatismo que se nota en los controladores, o que en ellos prima lo acostumbrado a la rutina, disminuye en un buen porcentaje el aporte de lógica e iniciativa esenciales en esta profesión que soporta una altísima responsabilidad en la Seguridad Aérea”³⁷ (énfasis añadido)

32. En lo atinente a las ayudas a la navegación, el informe estableció que (se transcribe de manera literal):

“Los NOTAM³⁸ Clase C-315 – 316 y 0030 de febrero de 1992, informan del retiro del radar de ruta LP-23 primario (SPR) y secundario (SSR) único operable en esa fecha en el país, publicaciones que a la fecha del accidente se encontraban vigentes. **El VOR/DME de Rionegro fue destruido entre el 4 y 5 de junio de 1992, inicialmente y después un nuevo equipo que se instaló, fue dinamitado el 5 de diciembre del mismo año, razón por la cual también dejó de operar el ATIS³⁹,** puesto que esta información se envía a través del canal de voz de VOR. El VOR de Pereira fue destruido por la guerrilla el 04 de diciembre de 1992 y después de su nueva instalación se dio al servicio en período de prueba mediante publicación NOTAM C-0357 el 8 de marzo de 1993, previo vuelo de calibración se dio al servicio en forma definitiva el 7 de abril del mismo año, según NOTAM C-0541. En el momento en que la tripulación seleccionó la frecuencia del VOR de Pereira, no recibió información de marcación porque de acuerdo con el principio de propagación de ondas electromagnéticas, no es

³⁷ Folios 84 y 85 del cuaderno 2.

³⁸ Aviso que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualesquiera de las instalaciones, servicios, procedimientos o peligros aeronáuticos que es indispensable conozca oportunamente el personal que realiza operaciones de vuelo.

³⁹ Automatic Terminal Information Service. Contiene información esencial como: información meteorológica, qué pistas están operativas, aproximaciones disponibles y cualquier otra información que los pilotos puedan necesitar, como NOTAMs. Consultado en <https://escuelaaeronavalvirtual.wordpress.com/2018/08/01/automatic-terminal-information-service-atis-2/> el 17-02-23.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

posible que en la intersección KOTIN la aeronave recibiera la señal de estas radioayudas, ya que la frecuencia 112.9 MHz está en la gama VHF y se necesita visibilidad directa entre emisor y receptor para poder recibir la información, condición que no se cumplió en el caso, por la presencia de obstáculos laterales existentes entre el sistema VOR y la posición real de la aeronave. **Las radioayudas instaladas y en servicio tipo NDB (radiofaro no direccionales), disponibles en el área para el día del accidente se encontraban en condiciones normales de operación y funcionamiento;** además los monitores ubicados en la torre de control y en la sala técnica del aeropuerto José María Córdova de Rionegro, indicaron en forma ininterrumpida que la operación y funcionamiento de las mismas estaban en condiciones normales.

“(…) Si bien **los NDB son radioayudas para la navegación** comparativamente económica y relativamente simples de instalar y mantener, **tienen no obstante inconvenientes importantes, las marcaciones derivadas de los NDB no son demasiado exactas y los rayos, la precipitación estática, producen oscilaciones intermitentes o que merecen poca confianza y, en consecuencia marcaciones erróneas y/o grandes oscilaciones en las agujas del radiocompás.** En casos de tormenta las oscilaciones pueden ser fuertes, pero en ningún caso la aguja del radiocompás ADF girará 180 grados quedándose estable como si la aeronave hubiera cruzado la estación. (…) **En cuanto a los equipos ADF que tenía instalados la aeronave, no ofrecían máxima garantía por el tipo de tecnología de los sistemas,** considerando que la sintonización se hace en forma análoga por dial, esto demuestra **la obsolescencia y por ende la baja confiabilidad en la marcación y que en determinado momento puede presentarse confusión y duda en cuanto a la selección de determinada estación, además durante los meses de febrero, marzo, abril y mayo de 1993, los reportes técnicos de estos equipos específicamente el ADF No. 2, se presentan en forma repetitiva y las correcciones llevadas a cabo no se ajustan a la periodicidad de la anotación, lo cual permite concluir que a estos equipos no se les dio el tratamiento técnico requerido, hasta el punto de que el copiloto a las 14:54:41 HL en el momento en que están sintonizando diferentes radiofaros, le comenta ‘el ADF’ no es muy confiable presentando dudas y confusión en cuanto a la operación se refiere.**

“Con fundamento en lo descrito anteriormente, y teniendo en cuenta las condiciones y características del equipo abordado (ADF), sumado al mal tiempo que se tenía en la ruta, **las agujas presentaron una caída momentánea de 180° que indujeron a la tripulación en ‘error’ al creer que efectivamente habían cruzado la estación, lo cual creó una confusión en la cabina, sin que se tomaran decisiones al respecto hasta el punto de que se inician una serie de cambios de frecuencias de los ADF, ILS⁴⁰ y marcadores, sintonizando por último el ADF de Abejorral. A las 1504:11, el piloto dijo: ‘no entra hermano, estamos sin navegación’, frase que se vuelve a repetir a las 1505:17 HL y el copiloto le comenta a las 1505:50 ‘más confiable el No. 2’⁴¹ (negrilla adicionada)**

⁴⁰ Instrument Landing System (sistema instrumental de aterrizaje). Guía al piloto horizontalmente y verticalmente hacia la pista del aeropuerto hasta que pueda conseguir suficientes referencias visuales para poder continuar la aproximación mirando fuera de la cabina y aterrizar. Consultado en <https://www.hispaviacion.es/sistema-instrumental-de-aterrizaje-el-ils/> el 17-02-23.

⁴¹ Folios 91 a 93 del cuaderno 2.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

33. Respecto del comportamiento de las condiciones meteorológicas⁴² el informe indicó que los datos recepcionados en los registradores de voz permitían concluir que la información meteorológica suministrada durante el despacho no fue debidamente conocida por la tripulación o no fue la más completa ni amplia, razón por cual durante el desarrollo del vuelo se destaca una concentración permanente en efectuar correctivos con variaciones de rumbo para bordear el mal tiempo y que posiblemente tuvo efecto en el estado anímico de la tripulación y el desarrollo normal del vuelo.

34. Finalmente, el informe del accidente concluyó (se transcribe de manera literal):

“Resultados: 3.1. La tripulación reunía los requisitos técnicos y físicos, sin ningún tipo de limitación para la realización del vuelo. 3.2. La aeronave estaba debidamente certificada y había sido objeto del mantenimiento necesario de conformidad con los procedimientos aprobados. Cuando fue despachada de Tocumen (Panamá) estaba en condiciones de servicio y aeronavegabilidad. Las tripulaciones sin embargo, habían efectuado en varias ocasiones reportes sobre deficiencias en la recepción de los equipos ADF, con acciones correctivas por parte del servicio de mantenimiento, según consta en los records correspondientes. El funcionamiento del radar y demás sistemas de navegación, fueron normales. 3.3. El despacho no utilizó la información meteorológica oficial, existente en la Oficina de Meteorología del aeropuerto Internacional de Tocumen-Panamá y la suministrada por el despacho de la Empresa, no fue la más adecuada para el desarrollo del vuelo. 3.4. La hora de salida del vuelo se realizó dentro del tiempo más o menos programado por la Empresa SAM, y había permitido que llegara a la hora estimada a Rionegro... 3.6. La tripulación solicitó 14 minutos después del despegue desviación al ‘sierra/sierra’ por las malas condiciones meteorológicas, poniendo rumbo 170°, durante 2’43’ minutos, situándose al Sur de la aerovía UA 317, y aunque corrigió la desviación, se mantuvo todo el tiempo del ascenso en posición, lateral a la aerovía UA-317, inclusive la posición ASAPA la cruzó al Sur aproximadamente 10 N.M. 3.7. Control Panamá no tuvo observación alguna respecto a la posición ASAPA y transfirió el vuelo al ACC de Bogotá... 3.11. El ACC Bogotá autoriza al SAM-501 abandonar nivel 330, 10 minutos antes de lo programado en el plan de vuelo, con el fin de mantener separación con el vuelo 502 de la misma empresa que estaba en ruta BOGOTÁ-SAN ANDRÉS- a nivel 31.0, con la restricción de cruzar intercepción ‘KOTIN’ a nivel 27.0 o inferior. 3.12. El controlador de Bogotá no precisó ni informó al control de aproximación Medellín el cruce real y notificación obligatoria de la aeronave sobre la posición KOTIN. 3.13. A pesar de haber recibido la información de próximo a KOTIN, el control de aproximación Medellín, no verificó el cruce sobre esta posición obligatoria, lo cual le hubiera permitido actualizar y/o revisar los tiempos de la faja de progreso de vuelo... 3.15. La posición KOTIN no aparece registrada en el plan de vuelo utilizado por la empresa SAM para el trayecto PANAMA-RIONEGRO, a pesar de que figura publicado en Manual de Normas, rutas y procedimientos ATS, como punto de notificación obligatorio... 3.17. La tripulación no tomó en cuenta como dato importante la indicación de 180 millas DME de Bogotá, ni consideró la hora punto importante en la hora estimada para Abejorral de las 20:06z (15:06 HL),

⁴² Efectuados los análisis de superficie, de altura, sinópticos, nefoanálisis y fotos de satélite, para el 19 de mayo de 1993, en la ruta Tocumen – Rionegro entre las 13:00 y 15:00 horas, presentaba características definidas de mal tiempo por la presencia de cumulonimbus que son nubes caracterizadas por un gran desarrollo vertical y dentro de las cuales es frecuente encontrar fuertes corrientes de aire, turbulencia severa, regiones con temperaturas muy inferiores a las de la congelación, actividad eléctrica, chaparrones, ráfagas, granizo, errores altimétricos, marcaciones variadas y formación de hielo fuerte dando lugar a una intensa actividad convectiva (folios 95 a 97 del cuaderno 2).



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

efectuando el descenso sobre el supuesto Abejorral 6 minutos antes (1500:03 HL), inducidos por error en la indicación momentánea de la caída de las agujas de ADF. 3.18. La tripulación inicia y efectúa el procedimiento de Holding controlando tiempo, velocidades, reglamentarias para la maniobra en descenso hasta la altura 12.000' en condiciones de mal tiempo (lluvia, turbulencia y nubosidad compacta). 3.19. Durante todo el desarrollo de esta maniobra de Holding en descenso, por falta de las marcaciones que esperaban tener tanto del radiofaro de Abejorral como las del localizador y marcadores de aproximación ILS, se produce un descontrol total en la tripulación, y confusión operacional en la cabina, durante un tiempo decisivo para que hubieran tomado una acción de emergencia. 3.20. La tripulación trató en los últimos instantes de tomar acción correctiva, iniciando viraje hacia la marcación del radiofaro de AJL, y sin alcanzar ascenso alguno, sucedió el impacto. 3.21. El controlador de la posición de aproximación del aeropuerto de Rionegro, no confrontó ni revisó la hora reportada, con el estimado real sobre la posición de Abejorral (15:06 HL). 3.22. Las radioayudas, estado y operación de que se disponía en tierra para el desarrollo del vuelo, eran plenamente conocidas por la tripulación y no se obtuvieron reportes de mala operación para la fecha del accidente, que afectaran la seguridad del vuelo. 3.23. La falta de un VOR-DME en la posición de Abejorral hubiera podido ayudar a la tripulación a establecer con precisión el proceso de navegación, evitando de alguna forma la desorientación de la navegación”⁴³.

35. Por su parte, el testigo Luis Alfredo Barrero Ramírez, piloto jubilado que trabajó en la Aerocivil de 1987 a 1995, manifestó que participó en la investigación del accidente y que en ese vuelo se pudo determinar que estuvo *“soportado por la radioayuda (ADF) ubicada en Abejorral y en la hora en que se realizó había condiciones atmosféricas muy difíciles, la recepción de ese radiofaro se dificultó ocasionando descontrol en la ubicación y posición real de la aeronave en las posiciones de Astor y Kotin”*, agregó que pese a esas dificultades ni la tripulación ni los controladores aéreos tomaron las medidas necesarias para evitar la desorientación de la aeronave, lo que indujo *“a error a la tripulación al considerar la caída de agujas de los ADFs e indicar el descenso de 16 mil pies para 12 mil pies en el supuesto patrón de esa radioayuda”*, lo que posteriormente derivó en el impacto del avión.

36. Anotó, además, que eran evidentes las deficiencias en las radioayudas y que en esas condiciones particulares de navegación, donde no había radar vigilado, el control de seguimiento de los vuelos que se transmiten por NDB, debía ejercerse de manera cuidadosa y constatando las respectivas posiciones con mayor exactitud, por lo que *“a los controladores de ese vuelo les faltó tener más cuidado respecto al seguimiento y desplazamiento del vuelo en cuanto se refiere a los estimados de la ruta y especialísimamente en la llegada en el estimado al radiofaro o NDB de Abejorral que como todos conocemos se desfasó en 6 minutos*. Por último, sostuvo que la ruta seguida por NBD es segura si confluyen marcaciones de estaciones en óptimas condiciones de transmisión, pero con condiciones de mal tiempo disminuía su recepción y precisión, por lo que las rutas en que había servicio de radar y VOR eran adecuadas y sus factores de seguridad mayores⁴⁴.

⁴³ Folio 95 a 97 del cuaderno 2.

⁴⁴ Folios 192 a 199 del cuaderno 1.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

37. A su turno, Jimmy Juan Enríquez Lux, cuya declaración fue solicitada por la llamada en garantía debido a que por su condición de especialista, controlador e instructor de procedimientos de tráfico aéreo y ex funcionario de la Aerocivil conocía el estado de los instrumentos aeronáuticos del país, la condición de las radioayudas, aerovías, procedimientos de aproximación, control de tráfico, infraestructura de radares y capacitación de personal de la Aerocivil y quien era considerado en el medio como experto en aviación civil, por lo que se consideró una declaración pertinente para el caso, manifestó que realizó un estudio detallado del caso “SAM 501”. En su análisis encontró que las causas concretas del siniestro aéreo fueron: (i) imprecisión de la navegación aérea por un sistema llamado NDB, “categorizado como navegación de no precisión”; (ii) los procedimientos utilizados para la coordinación entre las dependencias aeronáuticas que intervinieron en el manejo del control aéreo y, (iii) la infraestructura aeronáutica y su utilización en la seguridad de la navegación aérea. Luego, a la pregunta realizada por el llamado en garantía -SAM S.A.- relativa a explicar en qué incidió cada uno de esos tres factores, contestó (se transcribe literal):

*“La primera... es que, un piloto dentro de una cabina y bajo condiciones meteorológicas adversas ‘solamente’ puede establecer su posición relativa de acuerdo a lo que sus instrumentos de cabina le muestran, en este caso los instrumentos llamados ADF que reciben señal del NDB y que por su característica operacional se considera inexacto, **bajo éste principio cualquier posición geográfica real de la aeronave con respecto a lo que los instrumentos muestran permiten generar un error de alta imprecisión.** Segundo, si a esto adicionamos un manejo del flujo del tránsito aéreo en esta ruta que fue manejada como si hubiese existido un VOR permite que, **la tripulación no tenga la posibilidad de tener un punto de comparación entre lo que un controlador aéreo debe calcular y lo que calculó el piloto,** esto hubiera dejado claro la posibilidad que entre pilotos y controladores existiera diferencia generándose obligatoriamente la necesidad de precisar y corregir cualquier error producido en la navegación y tercero, **si la infraestructura aeronáutica que existía y no fue utilizada como es el caso del radar de Medellín situado en el cerro verde hubiera sido utilizada habría permitido a los controladores de Medellín determinar con exactitud la posición geográfica de la aeronave informando al piloto su error de posición geográfica que seguramente con las indicaciones de los instrumentos de cabina el capitán consideró correctas la infraestructura de ayudas a la navegación, comunicaciones aeronáuticas, personal suficiente para el manejo del tránsito de ser completas y precisas habrían a toda costa impedido que la aeronave estuviera desviada de su posición geográfica real a diferencia de su posición por instrumentos”**⁴⁵ (énfasis agregado).*

38. Adicionó que esa ruta contaba con las tres características más graves de la navegación aérea: a) ruta de alta densidad de tránsito; b) caracterizada por fenómenos atmosféricos y meteorológicos adversos y c) terreno montañoso. Por ello, era de gran importancia dotarla de ayudas a la navegación que no fueran afectadas por la imprecisión en un terreno plano, por lo que era “*de prioridad inmediata mantener las ayudas a la navegación y la infraestructura aeronáutica lo más precisa posible para garantizar la seguridad aérea*”. En ese sentido, aseguró que las rutas operadas por VOR, dada su precisión, permiten al piloto establecer

⁴⁵ Folios 75 a 81 del cuaderno 1.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

una ubicación casi coincidente con la geografía del terreno, de modo que no se hubieran *“presentado errores de más de un minuto a dos en los puntos de cruce sobre las posiciones que debería cruzar”*; incluso, este equipo a bordo le dice al piloto cuando va hacia una radioayuda con una indicación, por manera que si hubiera existido no habría posibilidad de que el piloto creyera que estaba sobre una radioayuda sin estarlo realmente.

39. Finalmente, al testigo se le pregunta si aun con el VOR de Rionegro fuera de servicio, se habría producido esa desubicación *“si hubieran estado en funcionamiento los radares de Bogotá o de Medellín”*, respecto de lo cual puntualizó que el radar de Bogotá sí estaba fuera de servicio pero el de Medellín estaba operando, solo que no estaba siendo utilizado para el control del tránsito aéreo. *“En respuesta a su pregunta con que uno solo de los dos hubiera sido tenido en cuenta... el accidente nunca se hubiera producido porque los controladores aéreos haciendo uso de la función de comprobación y vigilancia que no requieren de certificación para su uso habrían podido ver la aeronave en la pantalla teniendo su posición geográfica sobre la montaña en la que se estrelló y no hubieran emitido un permiso de descenso de la altitud 16 mil pies hacia 12 mil pies que fue el factor que determinó el impacto con la montaña”*⁴⁶.

40. Bajo ese designio probatorio, la Sala concluye que no hubo una única causa del accidente aéreo ocurrido el 19 de mayo de 1993, pues, resulta común, que en los accidentes aéreos se presente la denominada *“cadena de error”*⁴⁷, lo que en materia de aviación se estudia a través del modelo SHELL⁴⁸, donde son varias deficiencias concatenadas de humano, máquina y medio ambiente que conllevan al siniestro de la aeronave.

41. Como lo revelan las pruebas referidas, el accidente del avión Boeing 727, se produjo, entre otros, por fallas en la prestación del servicio imputables a la Aerocivil⁴⁹. En efecto, la imprecisión de la navegación aérea por un sistema de

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ Los accidentes no ocurren por un solo error, son producidos por una serie de errores que se enlazan como los eslabones de una cadena. Entendiéndolo de este modo, cada error tiene que ocurrir para que un accidente ocurra. Según la UAEAC, la cadena del error tiene de 3 a 7 eslabones y el último eslabón en la cadena del error es la tripulación. También se conoce como el *“modelo del queso suizo de causalidad de los accidentes”* es un modelo utilizado en el análisis de riesgos y gestión de riesgos, usado en la aviación y la ingeniería. Compara los sistemas humanos a varias rebanadas de queso suizo, que se apilan. Después de estudiar las causas de varios desastres, James T. Reason propuso el modelo en 1990. *“Swiss Cheese”* es una forma de explicar por qué ocurren fallas, accidentes, desastres y fallas en sistemas complejos.

⁴⁸ El modelo SHELL es una herramienta de análisis fundamental que adoptó la OACI, donde admite que el hombre es el centro del sistema sociotécnico aeronáutico, y debe ser abordado en su entorno de vida y trabajo. El nombre de este modelo se deriva de las letras iniciales de sus componentes en el idioma inglés: Software. Corresponde al soporte lógico, como por ejemplo los procedimientos para llevar a cabo una tarea, los manuales, las listas de chequeos, las reuniones de coordinación, las instrucciones, etc. Hardware. Es el soporte físico, como puede ser cualquier tipo de máquina. Un computador, una grúa, una guillotina, etc. Environment. Corresponde al entorno sobre el que se mueve la persona, ejemplo, la temperatura, la humedad, la presión del lugar de trabajo, el resto de las personas. Liveware. Corresponde al elemento humano y el más importante de todos. Indudablemente es el factor Liveware el componente más importante del enfoque. La clave es la interacción, la complementación que se produce entre el elemento humano y los demás componentes del sistema:

⁴⁹ En el mismo sentido se pronunció esta Corporación en sentencia del 7 de noviembre de 2012, exp: 25179, M.P. Enrique Gil, en la cual se analizó la responsabilidad de la Aerocivil por el mismo accidente.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

radioayuda⁵⁰ llamado NDB –*radiofaro no direccional*–, fue una de las causas de la desorientación de la nave y de que se haya quedado sin navegación aérea por un momento, pues tal y como se precisó en el informe, si bien los NDB son radionavegadores económicos y relativamente simples de instalar y mantener, tienen serios inconvenientes, en tanto que sus marcaciones no son exactas y los rayos, la precipitación estática y los cambios atmosféricos producen oscilaciones intermitentes que merecen poca confianza, por lo que ofrecen resultados erróneos; tanto así que en el mundo de la aviación se conocen como “*navegación de no precisión*”.

42. Sumado a la imprecisión que ofrecía el referido sistema, se acreditó que la aeronave tenía instalado un localizador conocido como ADF⁵¹, equipo que tampoco ofrecía una máxima garantía por el tipo de tecnología, ya que su sintonización se realiza en forma análoga por dial⁵², y durante los meses de febrero a mayo de 1993 aparecían reportes de carácter repetitivo con acciones correctivas relacionadas con dichos equipos ADF, especialmente el No. 2, que tenía señal “*muy débil*”⁵³, lo que seguramente dificultó aún más la ubicación del avión.

43. Así, el piloto dentro de cabina y bajo condiciones meteorológicas adversas, solo podía establecer su posición “*relativa*” conforme a lo que sus instrumentos de cabina le mostraban, en este caso, los ADF que recibían señal del NDB y que por sus características operacionales⁵⁴ generaron un error de alta imprecisión en la llegada estimada al radio faro de Abejorral o NDB que se desfasó seis minutos⁵⁵, ocasionando la colisión con el cerro “*El Burro*”⁵⁶.

44. Inclusive, como lo señalaron los testigos Luis Alfredo Barrero Ramírez y Jimmy Enríquez Lux, de haber contado la tripulación con esta radioayuda –VOR/DME–, no se hubieran presentado errores de más de un minuto a dos en los puntos de cruce sobre las posiciones que debía pasar y, ciertamente el siniestro se podía haber evitado, pues “*las deficiencias normales de los ADF se habrían minimizado con la utilización del VOR*”.

⁵⁰ “19.2.2.1. Todo sistema de Radionavegación Aeronáutica, que sea desarrollado, adquirido, instalado u operado en Colombia, deberá poseer todo el conjunto de características técnicas señaladas por la Aerocivil en el capítulo de la parte 19 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”.

⁵¹ Automatic Direction Finder, que traduce “*Buscador de dirección automático*”.

⁵² Lo que implica en la aeronavegación la obsolescencia y baja confiabilidad en la marcación, dado que en determinado momento puede presentarse confusión y duda en cuanto a la selección de determinada estación.

⁵³ Folios 23 a 25 del cuaderno 2.

⁵⁴ Con el agravante de que en condiciones de mal tiempo disminuía su recepción y precisión -NDB-.

⁵⁵ Es un tiempo muy largo en materia aviación. En el Boeing 727 pudo haber representado un recorrido aproximado de 45 millas, que en tierra equivale a unos 81 kms (conforme las características tomadas del informe del accidente).

⁵⁶ Dadas las condiciones topográficas y meteorológicas de la ruta del SAM 501, se había programado como ruta de precisión, es decir, operada a través de señales VOR/DME como las que emitía el de Rionegro. Ante la inexistencia de esa radioayuda, los protocolos debieron adaptarse a las señales de tipo NDB, y orientado el vuelo de esta manera, se convirtió en ruta de no precisión. Ahora, no se puede deducir con certeza la causa de la caída de las agujas ADF del avión, que indicaron su paso por el radiofaro de Abejorral, pero la causa que se presenta como más probable debe ubicarse en las condiciones de mal tiempo, pues el sistema NDB es muy susceptible a ello, aunada su connatural imprecisión.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

45. Ahora, aunque la Aerocivil arguye que la falta del VOR/DME, el cual, como ya se indicó, impidió a la tripulación de SAM 501 efectuar una navegación con marcaciones y distancias casi exactas que hubiera permitido a la tripulación ubicarse geográficamente y evitado el accidente, fue producto de un hecho constitutivo de fuerza mayor, dado que fueron grupos al margen de la ley quienes lo dinamitaron (lo que concuerda más con el hecho de un tercero), lo cierto es que su última destrucción data del 5 de diciembre de 1992 y, por ende, lo que debía ser una medida provisional, esto es, la operación con los radiofaros de Abejorral y Alejandría (NDB), se convirtió en la solución permanente, pues después de 5 meses no se había efectuado la reparación o reemplazo, a pesar de las condiciones a las que estaban expuestos los tripulantes y pasajeros que viajaban en esas rutas.

46. Por tal motivo, no resultaría viable aceptar que dicha omisión constituye un hecho de fuerza mayor o de un tercero, toda vez que no se trató de un hecho imprevisible⁵⁷ y mucho menos irresistible⁵⁸, pues, aun teniendo conocimiento de que desde hace 5 meses no estaba en funcionamiento y de su apremiante necesidad en las rutas que servía de apoyo, no fue nuevamente instalado. El hecho de que hubiere sido detonado por un grupo guerrillero, no es una causa exculpatoria para la Aerocivil; por el contrario, consciente de esa realidad, tenía el deber de extremar su control sobre la ruta seguida por los NBD y el desempeño de los controladores aéreos.

47. Ante esa realidad, la Aeronáutica Civil no adecuó sus procedimientos, y a pesar de que las operaciones se harían con la señales emitidas por los radiofaros (NDB) de Abejorral y Alejandría, no reforzó la seguridad de los vuelos, pues, para ello, era necesario que los controladores, tanto el inicial (Bogotá) como el final (Rionegro), solicitaran al piloto información sobre su paso por los puntos intermedios y su tiempo estimado para la llegada al siguiente punto, todo ello para facilitar la corrección de las informaciones ambiguas, especialmente, el desfase de seis minutos que le dio una orientación errada a la tripulación.

48. Bajo estas razones, se pueden explicar las conclusiones 3.12 y 3.13 del informe oficial del accidente, que ponen de presente que el controlador de Bogotá no precisó ni informó al control de Medellín el cruce real y la notificación obligatoria de la aeronave sobre la posición KOTIN (punto de ruta). Asimismo, el controlador de Medellín no verificó el cruce sobre esa posición, lo que le hubiera permitido actualizar los tiempos de la faja de progreso, esto es, la ubicación y distancia real del avión.

49. Estos hechos son justificativos de la calificación que el informe oficial les da a los controladores (personal vinculado legal y reglamentariamente a la Aerocivil), al

⁵⁷ Cuando el suceso escapa a las previsiones normales, esto es, que ante la conducta prudente adoptada por quien lo alega, era imposible pronosticarlo o predecirlo.

⁵⁸ Esto es que ocurrido el hecho el ofensor se encuentra en tal situación que no puede actuar sino del modo que lo ha hecho.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

estimar que su trabajo fue mecanizado y que no fungió como soporte al acercamiento del vuelo 501 a Rionegro. En suma, el manejo que los controladores le dieron al vuelo fue equivocado, y su automatismo redujo la aplicación de lógica e iniciativa, vitales para la seguridad aérea, al punto que ambos testigos hicieron énfasis en el yerro en que incurrieron ambos controladores, pues el señor Barrero afirmó que a éstos *“les faltó tener más cuidado respecto al seguimiento y desplazamiento del vuelo en cuanto se refiere a los estimados de la ruta y especialísimamente (sic) en la llegada en el estimado al radio faro o NDB de Abejorral que como todos conocemos se desfasó en 6 minutos”*.

50. Por su parte, el señor Enríquez Lux explicó que, a pesar de que el controlador de Medellín contaba con un radar situado en cerro verde no lo utilizó, pues esto *“habría permitido a los controladores de Medellín determinar con exactitud la posición geográfica de la aeronave informando al piloto su error de posición geográfica”* y evitando el desvío de su posición.

51. En este contexto, para la Sala resulta claro que se configuró una omisión por parte de la Aerocivil respecto de su deber de control de la actividad aérea, así como de su rol de garante frente a la seguridad de los usuarios del servicio, pues la operación se llevó a cabo sin cumplir con los estándares mínimos de seguridad y desconociendo las funciones previstas en los numerales 2 a 5 del artículo 1 del Decreto 2332 de 1977⁵⁹ –vigente para la época de los hechos–, los RAC⁶⁰; así como las obligaciones previstas en el artículo 1860 del Código de Comercio, lo que sin lugar a dudas, contribuyó en la producción del daño por cuya indemnización se demanda y, por ende, resulta atribuible la responsabilidad a esta entidad.

52. Ahora, es preciso advertir que si bien la actuación de la Administración fue decisiva en la generación del daño, lo cierto es que tal actuación no fue exclusiva, es decir, no fue la única causa del accidente aéreo en el que perdió la vida el señor Henry Medina Novoa⁶¹, habida cuenta que la empresa transportadora (que

⁵⁹ “ARTÍCULO 1° De las funciones del Departamento. Al Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil corresponde la formulación y adelanto de la política aeronáutica del país, dentro del marco de los planes generales de desarrollo. Para el cumplimiento de su objetivo, el Departamento tendrá las siguientes funciones:

“(…)

“2. Dirigir, organizar y operar las comunicaciones aeronáuticas, con exclusividad;

“3. Ejecutar, directamente o mediante la celebración de contratos, los estudios y las obras necesarias para conformar y mantener la infraestructura aeronáutica de la Nación, para lo cual contará con la financiación del Fondo Aeronáutico Nacional;

“4. Administrar, operar y vigilar los aeródromos y demás instalaciones y servicios constitutivos de la infraestructura aeronáutica nacional;

“5. Prestar los servicios necesarios para garantizar la seguridad y eficacia del transporte aéreo...”.

⁶⁰ Especialmente, el RAC 19 “Telecomunicaciones Aeronáuticas”. 19.2.2.2.1 En los lugares y en las rutas donde la intensidad de tráfico y la poca visibilidad requieran una radioayuda de corto alcance para la navegación instalada en tierra, para el ejercicio eficaz del control de tránsito aéreo, o donde se requiera tal ayuda para la operación segura y eficiente de las aeronaves, la ayuda reglamentaria será el radiofaro omnidireccional VHF (VOR) del tipo de comparación de fase de onda continua.

⁶¹ Inclusive, bajo un régimen objetivo de responsabilidad como el previsto para estos casos en el artículo 1880 del Código de Comercio, el daño alegado resulta atribuible a la empresa transportadora; en tanto que el citado art. dispone que *“El transportador es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión del pasajero, con la sola prueba de que el hecho que lo causó se produjo a bordo de la aeronave”*; no obstante, como



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

comprende la aeronave y su tripulación) también contribuyó en su producción, pues no se puede desconocer que en el informe oficial del siniestro aéreo, información que concuerda con el dicho de los testigos Enríquez Lux y Barrero Ramírez, se coligió que sumado a la imprecisión que ofrecía el sistema de radioayuda NBD, la aeronave tenía instalado un localizador conocido como ADF, equipo que tampoco ofrecía una máxima garantía por el tipo de tecnología, ya que su sintonización se realiza en forma análoga por dial⁶², y durante los meses de febrero a mayo de 1993 aparecían reportes de carácter repetitivo con acciones correctivas relacionadas con dichos equipos ADF, especialmente el No. 2, que tenía señal *“muy débil”*⁶³, lo que, sin duda, dificultó la localización del avión y, produjo la colisión.

53. En ese sentido, la baja calidad de las radioayudas tanto de tierra como de vuelo, las cuales fallaron debido a las condiciones meteorológicas reinantes durante el desarrollo del vuelo, trajeron como resultado la caída de las agujas de los ADF, desorientando especialmente al comandante de cabina, *“quien cometió errores en los procedimientos de navegación, no condujo en forma eficiente la tripulación y entregó el manejo de los controles al copiloto para conducir el vuelo en las condiciones adversas en que este se desarrollaba”*⁶⁴, cuando lo que debió haber hecho era asumir el control de la aeronave ante la situación crítica existente. Lo que denota una falta de reacción por parte de la tripulación quien no tomó una determinación adecuada y segura para ascender en forma inmediata como medida de emergencia.

54. Se agrega a lo anterior, que la empresa transportadora omitió editar en el plan de vuelo las posiciones obligatorias del área de control de Medellín⁶⁵ dejando de supervisar en el despacho de la aeronave que no se contaba con información meteorológica, lo cual fue determinante en la desubicación de la aeronave y, consecuentemente, en la colisión de esta contra el cerro *“El Burro”*.

55. Las circunstancias anotadas acreditan una concausalidad⁶⁶ en la materialización del daño cuya indemnización se solicita.

56. No obstante lo anterior, como la referida empresa transportadora no fue

en la demanda no se le imputó dicho daño a la Aerolínea, esta no está llamada a resarcir el daño en el presente asunto.

⁶² Lo que implica en la aeronavegación la obsolescencia y baja confiabilidad en la marcación, dado que en determinado momento puede presentarse confusión y duda en cuanto a la selección de determinada estación (informe del accidente).

⁶³ Folios 23 a 25 del cuaderno 2.

⁶⁴ Informe oficial del accidente suscrito por el personal integrante de la comisión investigadora de la Aerocivil -ver párrafo 29, numeral 1-.

⁶⁵ Que había sido publicada en la Carta No. 100 del 3 de abril de 1993.

⁶⁶ Sobre el tema de la concausa, la Sección ha sostenido que el comportamiento de la víctima o de un tercero que habilita al juzgador para reducir el *quantum* indemnizatorio es aquel que contribuye, de manera cierta y eficaz, en la producción del hecho dañino, es decir, es el que se da cuando la conducta de la persona participa en el desenlace del resultado, habida consideración de que contribuyó realmente a la causación del daño que se reclama. Sentencia del Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera del 11 de julio de 2012, expediente: 24.445, M.P. y sentencia de 13 de septiembre de 1999, expediente: 14. 859.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

demandada no puede está judicatura imputarle de forma directa el daño padecido por la parte actora.

Llamamiento en garantía

57. En el recurso de alzada la apelante aseguró que entre la Aerovicil y la transportadora mediaba un vínculo legal derivado de los artículos 1003 y 1880 del Código de Comercio y los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos -RAC-, que obligaban a SAM S.A. como empresa transportadora a responder por los perjuicios originados en el accidente aéreo objeto de *litis*.

58. El artículo 57 del Código de Procedimiento Civil -aplicable por remisión expresa del artículo 267 del CCA⁶⁷- disponía:

“LLAMAMIENTO EN GARANTIA. Quien tenga derecho legal o contractual de exigir a un tercero la indemnización del perjuicio que llegare a sufrir, o el reembolso total o parcial del pago que tuviere que hacer como resultado de la sentencia, podrá pedir la citación de aquél, para que en el mismo proceso se resuelva sobre tal relación. El llamamiento se sujetará a lo dispuesto en los dos artículos anteriores”.

59. Conforme a la norma transcrita el llamamiento en garantía procede cuando entre el llamado y llamante existe una relación de garantía de orden legal o contractual, de la que surge la obligación, a cargo de aquél, de resarcir un perjuicio o de efectuar un pago que pudiera ser impuesto en la sentencia que decida el respectivo proceso. En ese sentido, se ha precisado que la procedencia del llamamiento en garantía está supeditada a la existencia de un derecho real o personal que ampara a la persona frente al tercero a quien solicita sea vinculado al proceso, en orden a que en la misma *litis* principal se defina la relación que tienen aquellos dos, de esa forma es que debe existir una prueba del vínculo jurídico en razón del cual el llamado pueda exigir al tercero el reintegro del perjuicio del pago que estuviere obligado a hacer en virtud de la sentencia condenatoria⁶⁸.

60. Por tal motivo, cuando se presenta la intervención de un tercero, vía llamamiento en garantía, son dos relaciones autónomas las que debe resolver el juez. La primera se refiere a la relación jurídico sustancial demandante-demandado, y la segunda, busca determinar la existencia del vínculo legal o contractual que le permita al demandado, que ha sido condenado, repetir contra el tercero.

61. Comoquiera que el llamamiento se funda en la responsabilidad que contemplan los artículos 1003 y 1880 del Código de Comercio y los RAC, la Sala advierte que estos últimos lo que hacen es establecer las reglas y procedimientos

⁶⁷ “ARTÍCULO 267. En los aspectos no contemplados en este código se seguirá el Código de Procedimiento Civil en lo que sea compatible con la naturaleza de los procesos y actuaciones que correspondan a la jurisdicción en lo contencioso administrativo”.

⁶⁸ Consejo de Estado, Sección Tercera, auto del 12 de agosto de 1999, exp. 15871.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

adoptados por la Aerocivil, con la finalidad de implementar las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional u otras normas aeronáuticas para Colombia, tales como: (i) normas de aeronavegabilidad y operación de aeronaves; (ii) servicios aéreos comerciales; (iii) el régimen sancionatorio (descripción de las infracciones, regulación de las sanciones, facultad sancionatoria de la Aerocivil, etc.); (iv) matrícula de registro e identificación de aeronaves; (v) mantenimiento de aeronaves, entre otras⁶⁹. Como se observa, estas normas nada disponen respecto de un vínculo legal en virtud del cual la Aerocivil pueda exigir de las empresas transportadoras el reintegro del pago que aquella estuviere obligada a realizar.

62. Por su parte, el artículo 1003 del C. de Co. prevé que el transportador responde por *“todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste”* y se exonera únicamente demostrando la ausencia de toda autoría, por acción o por omisión (hecho de un tercero, fuerza mayor, culpa de la víctima etc.). En concordancia con este artículo el 1880 *ejusdem* establece:

“RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR DAÑO EN CASO DE MUERTE O LESIÓN DEL PASAJERO. El transportador es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión del pasajero, con la sola prueba de que el hecho que lo causó se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, a menos que pruebe hallarse en cualquiera de las causales de exoneración consagradas en los ordinales 1o. y 3o. del artículo 1003 y a condición de que acredite, igualmente, que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.

Dichas operaciones comprenden desde que los pasajeros se dirigen a la aeronave abandonando el terminal, muelle o edificio del aeropuerto hasta que ellos acceden a sitios similares”.

63. Como se observa, las normas transcritas establecen un principio de responsabilidad del transportador frente a la muerte o lesiones que sufra el pasajero a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque; sin duda es una responsabilidad que surge del contrato de transporte, que además está limitada a 25 mil gramos de oro por pasajero, en virtud del artículo 1881 de la normativa comercial⁷⁰. De la disposición referida no se deduce, ni de su tenor literal ni de una interpretación exhaustiva, un vínculo obligacional entre el transportador y la autoridad aeronáutica, pues, por el contrario, la norma se contextualiza en la relación transportador-usuario⁷¹.

⁶⁹ Manual de reglamentos vigente para la fecha del accidente y plan de la Aeronáutica Civil para el desarrollo de la seguridad del transporte aéreo (folios 109 a 601 del cuaderno 2).

⁷⁰ “Art. 1881. Límite en la indemnización en caso de responsabilidad del transportador aéreo. La indemnización en caso de responsabilidad del transportador no excederá de veinticinco mil gramos de oro puro por pasajero”.

⁷¹ En materia de transporte aéreo, el Consejo de Estado ha señalado que la responsabilidad del transportador es diferente a la de la administración; en el primer caso se aplica el régimen previsto en los artículos 1880 y siguientes del Código de Comercio, derivado del contrato de transporte y, en el segundo, se rige por el sistema de la falla del servicio, respecto de las actividades de control y vigilancia de la Aeronáutica Civil, previstas en el artículo 1773 del mismo ordenamiento. Es clara, entonces, la diferencia que existe entre las responsabilidades del operador aéreo, que es objetiva y en virtud del contrato de transporte, y la de la administración, en la que debe probarse la falla del servicio en el cumplimiento de sus funciones legales.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

64. Los preceptos normativos antes referidos consagran una protección para el usuario del servicio de transporte aéreo y no para la autoridad aeronáutica. El artículo 1880 del C. de Co. no prescribe un vínculo legal que permita a la Aerocivil exigir el reintegro de la condena hecha en virtud de una falla en el servicio por omisión en el cumplimiento de sus funciones.

65. Se reitera, entonces, que en materia de responsabilidad estatal, cuando medie un llamamiento en garantía, deben diferenciarse dos relaciones jurídicas y juicios de responsabilidad patrimonial: una, la relación en la cual se controvierte y se persigue la responsabilidad directa del Estado por el daño antijurídico ocasionado por la acción u omisión de las autoridades públicas y cuyas partes son la entidad pública en calidad de demandada y la víctima en calidad de demandante y, la otra, la que existe entre el llamante y la persona natural o jurídica llamada en garantía, en la que se debe definir la existencia de la relación sustancial que haga procedente el reintegro del valor de la indemnización que la demandada llegue a cancelar a la víctima del daño en razón de la condena.

66. En suma, no procede declarar que la empresa SAM S.A. esta llamada a atender el pago de la condena que se imponga bajo la figura del llamamiento en garantía, toda vez que no existe entre esta sociedad y la Aerocivil ningún vínculo legal o contractual en virtud del cual ésta pueda exigir a aquélla el reembolso de las sumas de dinero que deberá cancelar a los demandantes a título de indemnización.

Responsabilidad solidaria

67. Sin perjuicio de lo anterior, la Sala no puede soslayar que ha quedado probado que en la causación del daño medió la acción y omisión de la empresa SAM S.A, pero ante la circunstancia de que esta última no fungió como demandada, no puede imputársele en el presente proceso una responsabilidad y el consecuencial pago de una condena. Tampoco resulta procedente reducir el *quantum* indemnizatorio de la condena que será impuesta a la Aerocivil, por cuanto se está ante una obligación solidaria en los términos del artículo 2344 del Código Civil⁷², y los demandantes eran quienes tenían la posibilidad de dirigir la demanda contra ambas o una de ellas, y optaron por demandar únicamente a la Aerocivil⁷³.

Sobre el tema, véase, Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia del 22 de marzo de 1988. C.P. Carlos Betancur Jaramillo.

⁷² "ARTÍCULO 2344. <RESPONSABILIDAD SOLIDARIA>. Si de un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa, salvo las excepciones de los artículos 2350 y 2355".

⁷³ La concurrencia de conductas puede presentarse entre las acciones u omisiones propias de la entidad y de terceros (no vinculados al proceso), contexto en el cual se trae la premisa clásica del derecho de la responsabilidad según la cual si "el ejercicio de muchas personas, de actividades similares, no puede más que atender a un resultado global limitado, parecería que cada una pierde eficacia en los que las otras lo ganan", supuesto que permite comprender que en los casos en los que en la producción del daño interviene el Estado y un tercero, y no fue exclusivo - determinante, se configura una concausalidad, lo que supone una atribución fáctica de la responsabilidad de todo aquello en lo que contribuyó el sujeto sobre el que recae el juicio de imputación y, en términos de atribución jurídica, como lo ha afirmado pacíficamente la jurisprudencia



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

68.

69. Así, como la demanda fue dirigida exclusivamente contra la Aerocivil, se confirmará la sentencia objeto de apelación que condenó a esta entidad; sin perjuicio de que la entidad condenada pueda perseguir judicialmente el reembolso de lo que judicialmente resulte probado frente a los demás causantes del daño.

Indemnización de perjuicios

70. Con observancia tanto del límite de la competencia en segunda instancia fijado en sentencia de unificación por la Sala Plena de esta Sección del Consejo de Estado⁷⁴, como de la garantía de la *no reformatio in pejus*, la Sala procede a revisar todos aquellos aspectos de la indemnización que resultan desfavorables para la entidad demandada.

Perjuicios morales

71. El daño moral comprende el aspecto interno del individuo, la afección directa a los sentimientos del ser humano y para que haya lugar a su indemnización, resulta necesario que dicho daño esté acreditado, pues, debe recordarse que solo los perjuicios derivados de la afectación a la vida o integridad psicofísica de la persona se presumen respecto de la víctima directa y de sus familiares más cercanos.

72. Como se demostró en el proceso, el señor Henry Medina Novoa falleció el 19 de mayo de 1993⁷⁵ por traumas múltiples en accidente de aviación. Es común, esperable y comprensible, que los seres humanos sientan tristeza, depresión, angustia, miedo y otras afectaciones de los sentimientos, cuando un ser querido muere en las condiciones acreditadas en este caso. El Tribunal *a quo* reconoció por este concepto, en favor de la hija Lina María Medina Vanegas, la sucesión de su madre María Sofía Novoa de Medina y la sucesión de su padre Clímaco Medina Arciniegas, la suma de 100 SMLMV para cada uno; así como 25 SMLMV en favor de sus hermanos Eduardo Medina Arciniegas y Oscar Medina Novoa.

73. La Sala encuentra probada la legitimación material en la causa para acceder al reconocimiento de perjuicios en favor de los referidos demandantes, cuya calidad de hija, padres y hermanos se acreditó con los correspondientes registros civiles de nacimiento⁷⁶, prueba suficiente para reconocer perjuicios morales en los niveles de cercanía afectiva 1 (hija y padres) y 2 (hermanos).

—en vigencia del CCA— y la doctrina “*la solidaridad de la responsabilidad*”. Al respecto, ver: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA. Tratado de derecho administrativo, tomo V: Derecho de víctimas y responsabilidad del Estado. Noviembre de 2017, Universidad Externado de Colombia, página 132.

⁷⁴ Consejo de Estado, Sala Plena Sección Tercera, sentencia del 6 de abril de 2018, exp. 46005.

⁷⁵ Folio 19 del cuaderno 1.

⁷⁶ Folios 12 (hija), 13 (Eduardo - hermano), 14 (Oscar – hermano), 11 (padres), cuaderno 1 y los respectivos registros civiles de defunción de estos últimos que fallecieron después de iniciado el proceso.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

74. En aplicación de los parámetros fijados por la Sala Plena de la Sección Tercera del Consejo de Estado en sentencias de unificación del 28 de agosto de 2014⁷⁷, se reconocerá por concepto de perjuicio moral para la hija de la víctima directa -Lina María Medina Vanegas-, la sucesión de su madre -María Sofía Novoa de Medina- y la sucesión de su padre -Clímaco Medina Arciniegas- la suma equivalente a 100 SMLMV para cada uno de ellos. De otro lado, aunque los hermanos del fallecido según los parámetros jurisprudenciales tenían derecho al reconocimiento del 50 SMLMV, lo cierto es que esta decisión no fue cuestionada por la parte actora, por lo que en virtud de la garantía de la *no reformatio in pejus* no resulta procedente que, en esta instancia, se modifiquen situaciones en contra del apelante único (Aerocivil), motivo por el cual se confirmará el monto reconocido a cada uno de los hermanos de la víctima directa, señores Eduardo Medina Arciniegas y Oscar Medina Novoa, en la cuantía de 25 SMLMV, como lo dispuso el *a quo*.

Lucro cesante

75. La parte actora solicitó en la demanda que se reconociera los perjuicios materiales que resultaran probados en el proceso. En la sentencia de primera instancia se reconoció la suma de \$422'644.020, a título de lucro cesante consolidado en favor de las sucesión del señor Clímaco Medina Arciniegas (padre de la víctima directa) y, otro tanto, en favor de la sucesión de la señora María Sofía Novoa de Medina (madre); sin embargo, la Aerocivil cuestionó esa decisión aduciendo que la jurisprudencia del Consejo de Estado ha señalado que se presumía que los hijos ayudaban a sus padres hasta los 25 años, pues era normal que a esa edad hayan formado su propio hogar, lo que impedía atender las necesidades económicas frente a otros familiares, a menos que se probara lo contrario, por lo que solicitó negar dicho perjuicio.

76. Conforme con los testimonios rendidos en el proceso por los señores Fabio Navarro Peña, Jairo León Borry Zabala, Ernesto Calle Aguilar, Aristóbulo Saavedra Perdomo y Luis Ernesto Benavidez, las certificaciones allegadas y las declaraciones de parte, el señor Henry Medina Novoa laboraba como piloto de fumigación aérea, tenía una agencia de viajes e importaba electrodomésticos (comerciante); con el fruto de su trabajo, le ayudaba económicamente a sus padres Clímaco Medina Arciniegas y María Sofía Novoa de Medina⁷⁸. Según su registro civil de nacimiento, para el momento de su muerte, el señor Medina Novoa tenía 40 años⁷⁹.

77. Esta Corporación ha entendido que el lucro cesante debido a los padres se calcula desde el momento en que los hijos alcanzan la mayoría de edad hasta cuando cumplen 25 años, pues a partir de esa edad abandonan la casa

⁷⁷ Sala Plena de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo. Sentencia de unificación del 14 de septiembre de 2011. Exp. 19031, M.P. Ramiro Pazos Guerrero.

⁷⁸ Folios 21, 141 a 144, 157 a 168 del cuaderno 1.

⁷⁹ Nació el 7 de febrero de 1953. Folio 11 del cuaderno 1.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

paterna/materna para formar su propio hogar⁸⁰. De manera similar, en jurisprudencia unificada reciente de esta Sección, se señaló que no puede presumirse que la muerte de una persona menor de 25 años genera una pérdida de ingresos cierta a favor de sus padres⁸¹, pues para ello deberá demostrarse (i) que los hijos contribuyen económicamente con el sostenimiento del hogar paterno o materno, porque materialmente están en condiciones de hacerlo, es decir, porque ejercen una actividad productiva que les reporta algún ingreso, y (ii) que los padres son beneficiarios de la obligación alimentaria porque no tienen los medios para procurarse su propia subsistencia, bien porque están desempleados, enfermos o sufren de alguna discapacidad.

78. En el *sub examine*, el señor Henry Medina Novoa tenía 40 años al momento de su fallecimiento, por manera que había sobrepasado el límite de edad con el que se calcularía un eventual lucro cesante debido a sus padres; además, tampoco se demostró que sus padres no tuviesen los medios para procurarse su propia subsistencia a la fecha en que ocurrieron los hechos, pues, incluso, ambos afirmaron que recibían unos ingresos provenientes de “*dos apartamentos que nos dejó Henry*”. Así respondió la señora María Sofía Novoa al interrogatorio de parte solicitado por la llamada en garantía (se transcribe de manera literal):

“PREGUNTADA: sírvase manifestar si es cierto o no que usted percibía ingresos y percibe unos arrendamientos para la época en que falleció su hijo Henry. CONTESTÓ: Si es cierto... lo que pregunta... seguimos recibiendo los arriendos ya que como él era quien nos sostenía a nosotros... PREGUNTADA: sírvase manifestar cuáles otros ingresos percibe usted en este momento. CONTESTÓ: El arriendo de los dos apartamentos que nos dejó Henry... y una casa que tenemos arrendada, nada más de ingresos”.

79. A su vez, el señor Clímaco Medina Arciniegas manifestó que él trabajaba en un granero, pero que por sus complicaciones de salud no pudo seguir laborando, por lo que su hijo Henry Medina se hizo cargo de la mayor parte de la subsistencia de él y su esposa María Sofía. Afirmó que era cierto que recibía unos ingresos por concepto de arrendamientos, a lo cual agregó que: “*(...) respecto de los arrendamientos, si recibía... pero no era cosa de gran cuantía (sic), no me alcanzaba para cubrir los gastos indispensables de sostenimiento del hogar*”.

80. Bajo ese escenario probatorio, la sala no tiene evidencia clara, directa y objetiva que acredite que los señores Clímaco Medina Arciniegas y María Sofía Novoa de Medina no tuvieran los medios para procurarse su propia subsistencia al momento en que falleció su hijo, pues el lucro cesante corresponde con la idea de una ganancia frustrada y, en este caso, se confesó que ellos recibían ingresos provenientes de la renta de dos apartamentos que el fallecido “*les dejó*” y, únicamente se cuenta con la propia afirmación de aquél señor de que se

⁸⁰ Sala Plena de Sección Tercera, sentencia de unificación de 28 de agosto de 2014. Exp. 27.709. C.P. Carlos Alberto Zambrano.

⁸¹ Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia de unificación del 6 de abril de 2018. Exp. 46.005. C.P. Danilo Rojas Betancourth.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

encontraba enfermo y que por tal situación no podía trabajar, lo que resulta insuficiente para reconocer indemnización alguna por este concepto, pues lo cierto es que la situación de enfermedad puede probarse por quien la alega y ninguno de los testimonios ni documentos a excepción de su propia declaración corrobora o confirma que éste estuviera enfermo, que la enfermedad fuera la causa de su desempleo y menos en qué consistía la supuesta enfermedad, pues si bien los señores Fabio Navarro Peña y Ernesto Calle afirmaron que “*Henry sostenía a los padres, a los hermanos, los sobrinos y la hija*”, no basta la simple afirmación de la dependencia, en tanto que nunca se refirieron al mal estado de salud del señor Clímaco Medina, ni mucho menos que los padres no pudieran procurarse su subsistencia, entendida como los medios mínimos y necesarios para vivir, máxime cuando ellos mismos aseguraron recibir ingresos provenientes de contratos de arrendamiento de apartamentos que Henry les dejó.

81. Así, no procede el reconocimiento del lucro cesante consolidado solicitado por la parte actora en favor de la sucesión de los padres del señor Henry Medina Novoa y, como consecuencia, se negará la correspondiente indemnización.

82. Por otra parte, el *a quo* reconoció a favor Lina María Medina Vanegas, hija del fallecido, la suma de \$422'644.020 por concepto de lucro cesante consolidado y \$411'610.672 a título de lucro cesante futuro. Sobre el particular, según el artículo 1614 del Código Civil, el lucro cesante es “*la ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumpliéndola imperfectamente, o retardado su cumplimiento*”. A partir de allí, queda claro que la indemnización de perjuicios abarca el aumento patrimonial que fundadamente podía esperar una persona de no haber sido por el hecho dañoso; por lo tanto, este perjuicio corresponde con la idea de una ganancia frustrada⁸². Sobre este punto, la jurisprudencia de esta Corporación ha razonado indicando que para que proceda el reconocimiento del lucro cesante, es necesario que se acredite la existencia de una actividad productiva lícita previa⁸³.

83. En cuanto concierne a la prueba documental que la parte demandante aportó para acreditar los ingresos que como rentas de trabajo recibía el señor Henry Medina Novoa, la Sala observa una certificación emitida por Fumigaciones Áreas de Colombia en la que se lee (se transcribe de manera literal).

⁸² “En cuanto al lucro cesante esta Corporación ha sostenido reiteradamente, que se trata de la ganancia frustrada o el provecho económico que deja de reportarse y que, de no producirse el daño, habría ingresado ya o en el futuro al patrimonio de la víctima. Pero que como todo perjuicio, para que proceda su indemnización, debe ser cierto, como quiera que el perjuicio eventual no otorga derecho a reparación alguna. Así las cosas, este perjuicio, como cualquier otro, si se prueba, debe indemnizarse en lo causado”, Consejo de Estado, sentencia del 21 de mayo de 2007, exp. 15989.

⁸³ Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 18 de junio de 2019. Exp. 44.572. C.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera. “La precisión jurisprudencial tiene por objeto eliminar las presunciones que han llevado a considerar que la indemnización del perjuicio es un derecho que se tiene per se y establecer que su existencia y cuantía deben reconocerse solo: i) a partir de la ruptura de una relación laboral anterior o de una que, aun cuando futura, era cierta en tanto que ya estaba perfeccionada al producirse la privación de la libertad o ii) a partir de la existencia de una actividad productiva lícita previa no derivada de una relación laboral, pero de la cual emane la existencia del lucro cesante”.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

“El capitán Henry Medina Novoa, trabajó con FUMIGACIONES DE COLOMBIA FARCA S.A., con diferentes contratos como piloto de fumigación, desde el 30 de septiembre de 1988 hasta el 19 de mayo de 1993 día en que falleció. Que devengó por diferentes conceptos en el año 1992 la suma de seis millones novecientos cincuenta mil quinientos sesenta y ocho pesos M/CTE. (\$6’950.668.000) y en el año 1993 el valor de dos millones quinientos cuarenta y dos mil cuatrocientos noventa y cinco pesos M/CTE (\$2.542.495, 00)”⁸⁴ (se resalta).

84. La anterior información concuerda con la registrada en la declaración de renta presentada en 1993 en nombre del señor Henry Medina Novoa, correspondiente al año gravable 1992, en la cual se visualiza unos ingresos por concepto de “salarios y otros conceptos laborales” por la suma de \$6’951.000⁸⁵; adicionalmente, los testigos Fabio Navarro Peña, Jairo León Borray Zabala, Ernesto Calle Aguilar, Aristóbulo Saavedra Perdomo y Luis Ernesto Benavidez, coinciden al afirmar que el señor Henry Medina Novoa laboraba como piloto de fumigación aérea y también se dedicaba a otras actividades de comercio en sus tiempos libres.

85. Con base en lo anterior, la Sala únicamente procederá a revisar y actualizar la condena establecida por el *a quo* por concepto de lucro cesante consolidado a favor de la hija, lo anterior, dado que luego de aplicar y liquidar con los valores correspondientes en esta instancia, la suma a reconocer resultó mucho mayor a la reconocida por el *a quo*; por ende, en virtud de la garantía de la *no reformatio in pejus*, la Sala adoptará el valor de ingreso base de liquidación establecido por el *a quo*, esto es, \$2.700.062⁸⁶ y se liquidará de la siguiente manera:

86. El lucro cesante consolidado corresponde al tiempo transcurrido desde que la víctima directa falleció –19 de mayo de 1993– hasta cuando Lina María Medina Vanegas -hija- cumplió 25 años de edad -17 de julio de 2015-, se debe aplicar la siguiente fórmula para el cálculo del lucro cesante consolidado:

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

En donde:

⁸⁴ Folio 21 del cuaderno 1.

⁸⁵ Folio 39 del cuaderno 1.

⁸⁶ Esta suma fue la obtenida luego de valorar las pruebas y restar el 25% que una persona destina a gastos propios cuando tiene hijos, regla que se ha establecido jurisprudencialmente. Para liquidar dicho valor el Tribunal consideró lo siguiente (se transcribe conforme obra en la sentencia): “Ahora bien, en el plenario se da cuenta que el fallecido se desempeñaba como piloto y trabajaba con Fumigaciones Colombia FARCA S.A., por lo que se accederá a la súplica... la Sala, haciendo uso de las pruebas arrimadas al proceso, encuentra que el estipendio con el cual se realizará el reconocimiento será un promedio de lo que devengaba el señor MEDINA NOVOA de conformidad con los valores indicados en la declaración de renta del año gravable 1992 y que fuera allegado al expediente por la Dirección de Impuestos y Aduanas y la parte demandante (fl. 39) correspondiente sólo a lo relativo a los salarios y demás ingresos laborales y a las ventas, actualizado hasta la fecha de esta sentencia y que corresponde a los \$43.201.000 dividido en 12 meses, arrojando un salario mensual \$3.600.008. No se tendrán en cuenta los valores aducidos como ingresos por la actividad de comerciante, por cuanto la misma no quedó probada dentro del proceso, pues si bien se allegó un certificado de Cámara de Comercio, el mismo sólo da cuenta de la calidad de socio del señor Medina Novoa en la sociedad”.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

S = Es la indemnización a obtener.

Ra = \$2'700.0062

N = Número de meses que comprende el período indemnizable (266⁸⁷).

I = Interés puro o técnico: 0.004867

Entonces:

$$S = 2'700.062 \frac{(1+0.004867)^{266} - 1}{0.004867}$$

$$S = 1.463'577.470,54$$

87. A la señora Lina María Vanegas le corresponde el 50% de este valor (lo que el padre destinaría a su hija), esto es, \$731'788.735, suma que debe ser actualizada a la fecha de esta sentencia, con la siguiente fórmula:

$$Ca = \frac{Ch \times \text{Índice final}}{\text{Índice inicial}}$$

En la cual:

Ca: capital actualizado a establecer.

Ch: capital histórico a traer a valor presente: \$731'788.735

Índice final: IPC vigente a la fecha de esta sentencia: septiembre de 2023

Índice inicial: IPC vigente a la fecha en que se profirió la sentencia de primera instancia: octubre de 2013

$$Ca = \$ \frac{731'788.735 \times 136,11}{79,52}$$

$$Ca = \$1.252'562.434$$

88. De acuerdo con lo expuesto, la Aerocivil deberá pagar a Lina María Medina Vanegas a título de daño material, en la modalidad de lucro cesante, la suma de mil doscientos cincuenta y dos millones quinientos sesenta y dos mil cuatrocientos treinta y cuatro pesos (\$1.252'562.434), lo anterior teniendo en cuenta que a los padres se les negó el lucro cesante consolidado y el 50% de los ingresos del señor Henry Novoa serían destinados a su hija hasta que cumplió los 25 años.

Condena en costas

89. Como no se observa en este caso temeridad o mala fe en el actuar de las partes, la Sala se abstendrá de condenar en costas, de conformidad con lo

⁸⁷ Se destaca que si bien el Tribunal liquidó por un periodo de 245 meses (menor al que aquí se tiene en cuenta), ello se debió a que cuando profirió la sentencia aun la demandante Lina María Medina no había cumplido los 25 años; sin embargo, ello no implica que se desconozca el principio de *no reformatio in pejus*, por cuanto en esta instancia no se reconocerá lucro cesante futuro (como lo hizo el Tribunal), dado que éste queda incluido en el consolidado y, por ello, se tiene como periodo indemnizable 266 meses (en julio de 2015 cumplió los 25 años).



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

previsto en el artículo 171 del CCA, modificado por el artículo 55 de la Ley 446 de 1998.

IV. PARTE RESOLUTIVA

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

RESUELVE

PRIMERO. - MODIFICAR la sentencia dictada por el Tribunal Administrativo de Antioquia, el 16 de octubre de 2013; como consecuencia, la providencia quedará, así:

PRIMERO. DECLARESE FRACASADA LA EXCEPCIÓN DE 'FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA', e 'INEPTA DEMANDA', formulada por la entidad demandada, con fundamento en los razonamientos que fueron expuestos en el curso de esta providencia.

SEGUNDO. CONSEQUENTEMENTE, DECLÁRASE LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, conforme a los argumentos que sirvieron de vórtice argumentativo de la decisión.

TERCERO. CONDENASE a LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, a pagar los perjuicios INMATERIALES Y MATERIALES conforme a la argumentación plasmada en esta providencia, los que se sintetizan de la siguiente forma:

- Por concepto de perjuicios morales:

- Para LINA MARÍA MEDINA VANEGAS el ponderado equivalente a CIEN (100) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES VIGENTES, en el momento en que cobre ejecutoria esta sentencia.*
- Para la sucesión de MARÍA SOFÍA NOVOA DE MEDINA y CLÍMACO MEDINA ARCINIEGAS el ponderado equivalente a CIEN (100) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES VIGENTES, en el momento en que cobre ejecutoria esta sentencia.*
- Para EDUARDO MEDINA ARCINIEGAS y OSCAR MEDINA NOVOA el ponderado equivalente a VEINTICINCO (25) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES VIGENTES, en el momento en que cobre ejecutoria esta sentencia.*

- Por concepto de perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante pasado o consolidado:

- Para LINA MARÍA MEDINA VANEGAS, el equivalente al valor de mil doscientos cincuenta y dos millones quinientos sesenta y dos mil cuatrocientos treinta y cuatro pesos (\$1.252'562.434)*

QUINTO. DENIÉGANSE las demás súplicas demandatorias.



Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162)
Actor: María Sofía Novoa Romero y otros
Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Referencia: Acción de reparación directa

SEXO. Conforme a lo dispuesto en el artículo 171 del CCA., subrogado por el art. 55 de la Ley 446 de 1998, no se condena en costas.

SÉPTIMO: DÉSE cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo, para lo cual se expedirá copia de la sentencia de segunda instancia, conforme al artículo 115 del Código de Procedimiento Civil.

OCTAVO: Ejecutoriada la presente providencia, por Secretaría DEVUÉLVASE el expediente al Tribunal de origen.

SEGUNDO. - Sin condena en costas.

TERCERO. - Ejecutoriada esta providencia, **DEVOLVER** el expediente al Tribunal de origen.

NOTIFÍQUESE y CÚMPLASE,

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE
MARÍA ADRIANA MARÍN

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE
JOSÉ ROBERTO SÁCHICA MÉNDEZ

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE
MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO
SALVAMENTO DE VOTO PARCIAL

Nota: se deja constancia de que esta providencia fue aprobada por la Sala en la fecha de su encabezado y que se suscribe en forma electrónica mediante el aplicativo SAMAI del Consejo de Estado, de manera que el certificado digital que arroja el sistema permite validar su integridad y autenticidad en el enlace <https://relatoria.consejodeestado.gov.co:8081/Vistas/documentos/validador>.

VF