



SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
SECCIÓN TERCERA - SUBSECCIÓN "B"
Consejero Ponente: RAMIRO PAZOS GUERRERO

Bogotá D.C., treinta (30) de noviembre de dos mil diecisiete (2017)

Radicación: 050012331000200603145 01 (44760)
Actor: Amex Air International INC.
Demandado: Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil –
AEROCIVIL y otro
Naturaleza: Acción de reparación directa (Apelación de sentencia)

Temas: Accidente aéreo. Títulos de imputación aplicables por daños ocasionados en accidentes aéreos. Responsabilidad de la autoridad aeronáutica. Responsabilidad del particular dedicado a la explotación comercial de la aeronave en conexidad con las labores de control y supervisión de la administración aeronáutica sobre dichas actividades.

Corresponde a la Sala decidir el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia del 8 de febrero de 2012, proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia, mediante la cual accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda.

SÍNTESIS DEL CASO

El 5 de mayo de 2004, el avión de matrícula HK4275-X, operado por la empresa Aerotransporte Petrolero Ltda., se precipitó a tierra en momentos en que

realizaba maniobras de descenso hacia el Aeropuerto Los Cedros de Chigorodó, procedente del Aeropuerto El Dorado Bogotá D.C., accidente en el que perecieron los dos miembros de la tripulación y un pasajero, y en el que se produjo la destrucción total de la aeronave. Demanda en esta actuación la empresa propietaria del avión, quien lo tenía arrendado a la sociedad Líneas Aéreas del Café Ltda., en poder de quien se produjo el siniestro. En consecuencia, solicita se declare la responsabilidad solidaria de la Aeronáutica Civil y de la sociedad explotadora de la aeronave, por las presuntas omisiones y fallas en el deber de vigilancia y control a cargo de la autoridad aeronáutica.

I. ANTECEDENTES

Lo que se demanda

1. Mediante escrito presentado el 7 de julio de 2006, la sociedad Amex Air International INC., a través de apoderada judicial debidamente constituida, formuló demanda en ejercicio de la acción de reparación directa consagrada en el artículo 86 del C.C.A., en contra de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL y la sociedad Aerotransporte Petrolero Ltda., por los daños y perjuicios materiales y morales derivados de la pérdida total de la aeronave (f. 700-736, c. 1).

1.1. Como consecuencia de lo anterior solicitó se hagan las siguientes declaraciones y condenas:

PRIMERA.- *Que se declare la responsabilidad patrimonial de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, por la omisión en el cumplimiento de sus deberes legales en relación con la operación del avión Fairchild Metro III, HK4275-X que culminó con la ocurrencia de un accidente aéreo el día cinco (5) de mayo de 2004, en un vuelo comandado por el Capitán JAIRO ALFREDO RAMÍREZ DÍAZ como piloto al mando y LUZ DARY LÓPEZ TRIANA copiloto, iniciado en el aeropuerto El Dorado de Bogotá con destino a Chigorodó (Antioquia). Este accidente ocurrió aproximadamente a 200 metros de la cabecera de la pista del aeropuerto Los Cedros de Chigorodó, y causó la destrucción total del avión y el fallecimiento de la tripulación y uno de los cinco pasajeros que lo ocupaban.*

SEGUNDA.- Que como consecuencia de la declaración anterior se condene a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, a pagar a título de indemnización a la sociedad AMEX AIR INTERNATIONAL INC., todos los daños y perjuicios, materiales y morales que se demuestren en el proceso, discriminados así:

a) Perjuicios materiales por los siguientes conceptos:

- **Daño emergente**, representado en el valor del avión accidentado, destruido totalmente en el accidente, por el equivalente en moneda nacional al momento de la condena, a la cantidad de SETECIENTOS MIL DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS (US 700.000,00) o la que se demuestre en el proceso.
- **Lucro cesante** equivalente en moneda nacional al momento de la condena, a los cánones de arrendamiento, SESENTA MIL DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS (US 60.000, 00) dejados de percibir por la demandante, correspondientes al segundo trimestre de 2004 y los restantes doce (12) períodos, hasta el 15 de mayo de 2007, fecha de terminación del contrato de arrendamiento celebrado entre AMEX AIR INTERNATIONAL INC. Y AEROTRANSPORTE PETROLERO LTDA. (APT).

b) Perjuicios morales en el equivalente a CIEN SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (100 SMLV) o la suma que el H. Tribunal considere, por la afectación al buen nombre y normal desarrollo de la empresa.

TERCERA.- Que las condenas sean ajustadas tomando como base el índice de precios al consumidor, o al por mayor, en los términos del artículo 178 del Código Contencioso Administrativo, hasta que el pago se efectúe.

CUARTA.- Que se ordene que en caso de mora en el pago de las sumas anteriores, se causen intereses moratorios a la tasa más alta permitida por la ley, conforme al artículo 177 del código contencioso administrativo.

QUINTA.- Que se ordene el cumplimiento de los artículos 176 del código contencioso administrativo y 16 de la Ley 446 de 1998.

SEXTA.- Que se condene en costas a la parte demandada.

(...)

PRETENSIONES SUBSIDIARIAS

En el evento que se considere que la sociedad LÍNEAS AÉREAS DEL CAFÉ LTDA. es un litisconsorte en este proceso, de manera subsidiaria solicito:

PRIMERO: Que se declare la responsabilidad patrimonial de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, por la omisión en el cumplimiento de sus deberes legales en relación con la operación del avión Fairchild Metro III, HK4275-X que culminó con la ocurrencia de un accidente aéreo el día cinco (5) de mayo de 2004, en un vuelo comandado por el Capitán JAIRO ALFREDO RAMÍREZ DÍAZ como piloto al mando y LUZ DARY LÓPEZ TRIANA copiloto, iniciado en el aeropuerto El Dorado de Bogotá con destino a Chigorodó (Antioquia), solidariamente con LÍNEAS AÉREAS DEL CAFÉ LTDA., por el incumplimiento de sus deberes como operador de la aeronave accidentada.

SEGUNDO: Que como consecuencia de la declaración anterior se condene a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – -UAEAC- y a LÍNEAS AÉREAS DEL CAFÉ LTDA, a pagar a título de indemnización a la sociedad AMEX AIR INTERNATIONAL INC., todos los daños y perjuicios, materiales y morales que se demuestren en el proceso, discriminados en la forma como se señalaron en la pretensión Segunda Principal.

Las pretensiones TERCERA A SEXTA SUBSIDIARIAS serán iguales a las que con la misma enumeración se presentan como principales.

1.2. En respaldo de sus pretensiones, la demandante adujo los siguientes **hechos** que se resumen a continuación (fl. 703-709, c.1):

1.3. La sociedad Amex Air International INC., con domicilio en la ciudad de Panamá, adquirió de la empresa Canadiense Alta Flights (Charters) Inc., un avión Fairchild Metro III, con número de serie AC-676, modelo SA227 AC, registrado como C-FAFZ, según documento (Bill of Sale) otorgado en Edmonton, Alberta – Canadá, el 8 de abril de 2002.

1.4. La demandante entregó dicha aeronave a título de arrendamiento con opción de compra a la empresa Aerotransporte Petrolero Ltda., como consta en el contrato de abril de 2002, en el que se fijó un canon de arrendamiento trimestral por USD 60.000 y un término de duración de cinco años, contados a partir del 15 de mayo de 2002. A su vez, para efectos de ejercer la opción compra a la fecha de terminación del contrato, se estableció como valor de compra la suma de USD 700.000.

1.5. La aeronave fue registrada y obtuvo la respectiva matrícula en la Oficina de Registro Aeronáutico de la UAEAC. Como base de operaciones se determinó

el Aeropuerto de Guaymaral, sin que nunca haya operado desde ese sitio, pues lo hacía siempre desde el Aeropuerto El Dorado de Bogotá D.C., que no estaba registrado como sub-base de operaciones de la empresa.

1.6. De acuerdo con el Decreto 260 de 2004, la Aerocivil es la autoridad en materia aeronáutica en el territorio nacional y le compete regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo por parte de la aviación civil, razón por la que está facultada para expedir los reglamentos aeronáuticos o RAC, que fueron adoptados mediante Resolución 2450 de 1974 y modificados mediante las Resoluciones Nos. 2616, 2617, 2618, 2755, 4033 y 4034 de 1999.

1.7. Para la conducción de aeronaves que tengan un Peso Bruto Máximo de Operación – PBMO mayor a 5.700 kilos, los RAC exigen una licencia o habilitación tipo, requisito que debía cumplirse en relación con el avión HK4275-X, que tenía un PBMO de 6.577 kilos, de conformidad con el certificado de aeronavegabilidad No. 002557, pero ello no se cumplió.

1.8. Dentro de los trámites para el ejercicio de control y vigilancia que deben cumplirse para que se autorice un vuelo, se requiere la presentación de un Plan de Vuelo, que debe ser aprobado por las autoridades de Control de Tránsito Aéreo, previa verificación del cumplimiento de los requisitos exigidos para el despegue, como es la autorización de un despachador. Asimismo, en dicho documento se debe consignar el nombre y número de licencia del piloto al mando y la firma, o la rúbrica del copiloto o despachador que lo elaboró.

1.9. Por las condiciones de funcionamiento de la sociedad Aerotransporte Petrolero Ltda. y las características del avión, la compañía debía tener un despachador permanente en cada aeropuerto donde prestara sus servicios, o por lo menos uno que la asistiera en cada vuelo debidamente autorizado. No obstante, la sociedad no cumplía con este requisito en el Aeropuerto El Dorado.

1.10. Dentro de la planta de personal habitual de la empresa se encontraban el Capitán Jairo Alfredo Ramírez Díaz, titular de la licencia de Piloto Comercial No. PCA-2308, con privilegios en Monomotores y Bimotores tierra hasta 5670 Kg, y

la Copiloto Luz Dary López Triana, titular de la licencia de Piloto Comercial No. PCA-8173, con privilegios en Monomotores tierra hasta 5.700 Kg.

1.11. Según consta en documento público expedido por la entidad demandada, al Capitán Ramírez Díaz se le había habilitado de manera provisional su licencia para el equipo Metro III SA-227, con vigencia hasta el 17 de febrero de 2004, mientras gestionaba la definitiva, para oficializar la adición, pero no terminó el proceso de adición. A su turno, a la Capitana López Triana, se le había habilitado de manera provisional el privilegio de copiloto en el equipo Metro III SA-227, para efectuar 100 horas de experiencia operacional, con vigencia hasta el 30 de abril de 2004, pero tampoco terminó el proceso de habilitación de este equipo en su licencia.

1.12. Para la operación del avión en comento la empresa utilizaba como piloto en instrucción al Capitán Jairo Alfredo Ramírez Díaz, quien había solicitado la referida habilitación de su licencia, para lo cual debía efectuar un entrenamiento, el cual fue impartido por los Pilotos Instructores certificados Capitán Jaime Gutiérrez Cifuentes y el Coronel de la Policía Orlando Giraldo Gil.

1.13. En el mismo año del siniestro, el Capitán Ramírez Díaz fue sorprendido por un Inspector Orgánico como piloto al mando del avión HK4275-X y como copiloto la Capitana López Triana, sin tener las licencias requeridas para este tipo de aeronaves y sin la participación de un instructor, como se exigía en la etapa de habilitación para ambos. Esa conducta es sancionable disciplinariamente y fue puesta en conocimiento de la entidad demandada; sin embargo, no se adoptó medida correctiva alguna.

1.14. El 5 de mayo de 2002, la empresa Aerotransporte Petrolero Ltda. fue contratada para realizar un vuelo desde Bogotá a Chigorodó, en el pluricitado avión Fairchild Metro III, HK4275-X llevando a bordo cinco pasajeros y carga. Para ello, la compañía presentó a la Aerocivil un Plan de Vuelo en el que figuraba como piloto al mando el Capitán Jaime Gutiérrez Cifuentes (Piloto Instructor). Sin embargo, quien realmente comandaba la nave fue este último y la señora Luz Dary López Triana ejercía como copiloto. Además, el supuesto piloto

al mando nunca suscribió el Plan de Vuelo ni el Manifiesto de Despacho y jamás estuvo a bordo de la aeronave, por el contrario, quienes operaron el avión lo hicieron con las respectivas licencias vencidas.

1.15. Es decir que para el 5 de mayo de 2004, fecha del siniestro, el capitán Jairo Alfredo Ramírez Díaz no era titular de la licencia que lo habilitaba para comandar el avión en comento y lo propio ocurría con la Copiloto Luz Dary López Triana.

1.16. Sin perjuicio de ello, la Aeronáutica Civil autorizó la realización del vuelo sin constatar la autenticidad de la firma del Capitán Jaime Gutiérrez Cifuentes, quien figuraba como piloto en el Plan de Vuelo y el documento de despacho, y menos aún sin verificar si se encontraba a bordo, como se exige para este tipo de aeronaves. El señor Gutiérrez se encontraba en esa fecha en la ciudad de Barranquilla, razón por la que fue sorprendido con la noticia en los medios de su supuesto fallecimiento.

1.17. Como consecuencia de tales irregularidades, el vuelo se accidentó y generó el fallecimiento de la tripulación y de uno de sus pasajeros, así como la destrucción total del avión.

Trámite procesal

2. Surtida la notificación del auto admisorio de la demanda, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, allegó escrito de **contestación de la demanda** en el que se opuso a las pretensiones del libelo, por cuanto consideró que: *i)* la llamada a responder era la empresa Aerotransporte Petrolero Ltda., hoy Aerolíneas del Café Ltda., por ser quien operó el avión y suscribió los respectivos contratos con la sociedad demandante, de ahí que estaba obligada a asegurar la aeronave contra todos los riesgos; *ii)* la Aerocivil actuó en el marco de legalidad y bajo el principio de buena fe, por lo que no pueden atribuírsele los daños ocasionados por un acto doloso del Capitán Jairo Alfredo Ramírez Díaz, quien suplantó al instructor Jaime Gutiérrez Cifuentes, último que sí cumplía con los requisitos para operar la aeronave; *iii)* la

sociedad Aerotransporte Petrolero Ltda. tenía permiso para operar en la modalidad de aerotaxi, de modo que no solamente podía realizar vuelos desde la base de Guaymaral, sino desde otros aeropuertos del país; *iv*) el propietario o el explotador de una aeronave es el responsable primario de mantenerla en condiciones de aeronavegabilidad, de conformidad con los RAC; *v*) por los sucesos narrados en la demanda sí se formuló auto de apertura de investigación en flagrancia y se formularon cargos contra el señor Jairo Alfredo Ramírez Díaz, pero este se acogió al numeral 7.2.2.9.1.4 y canceló el 50% de la multa, lo que produjo que no se adoptaran medidas accesorias; y *vi*) la Aeronáutica Civil no estaba obligada a constatar la autenticidad de la firma de quien figuraba en el Plan de Vuelo y tampoco que el instructor se encontraba bordo.

3. Por último, propuso como excepciones la *“caducidad de la acción”*, *“inepta demanda”*, *“compensación de culpas”* y *“falta de competencia del señor Juez e indebida acumulación de pretensiones”*. Además, anunció que en escrito separado llamaría en garantía a la aseguradora Colseguros S.A., hecho que a la postre no ocurrió.

4. Por su parte, la sociedad **Aerotransporte Petrolero Ltda., hoy Líneas Aéreas del Café Ltda.**, a través de apoderado debidamente constituido, contestó la demanda y planteó que: *i*) nunca tuvo conocimiento de los actos que realizaron los Capitanes Jairo Alfredo Ramírez Díaz y Luz Dary López Triana; *ii*) desconoce las causas del accidente y no tiene explicación al hecho de que los mencionados pilotos tripularan la aeronave; y *iii*) no es responsable del siniestro, pues las causas señaladas en la demanda no han sido demostradas ni aclaradas. A su vez, propuso como excepciones las de *“Ausencia de responsabilidad”* e *“Inexistencia de poder”*.

5. Vencido el término probatorio y dentro del plazo para presentar **alegatos de conclusión** las partes intervinieron, así:

6. La **Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL** reiteró los argumentos de la contestación de la demanda, según los cuales no hubo omisión, falla o falta imputable a esa entidad con ocasión del accidente

aéreo, pues por el contrario el llamado a responder por una eventual condena es el explotador de la aeronave, en este caso, Aerolíneas del Café Ltda., quien debió asegurar el avión contra todos los riesgos (f. 1019 - 1029, c. 2).

7. La **parte actora** presentó sus alegaciones finales en las que insistió en la conducta negligente y tolerante de la entidad demandada como fuente de la responsabilidad pretendida. Además, pidió que se valore como indicio de responsabilidad en su contra el hecho de haber presentado la contestación de la demanda en forma extemporánea, lo que es equivalente a la falta de contestación, su no comparecencia a la audiencia de recepción de testimonios y el envío en forma incompleta de los documentos ordenados en el auto de pruebas (f. 1135 -1164, c.2).

8. La sociedad Líneas Aéreas del Café y el Ministerio Público guardaron silencio.

9. El Tribunal Administrativo de Antioquia, mediante **sentencia** del 8 de febrero de 2012, accedió parcialmente a las pretensiones, exoneró de responsabilidad a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL y condenó a la empresa Líneas Aéreas del Café en los siguientes términos:

PRIMERO.-DECLARAR RESPONSABLE CONTRACTUALMENTE A LA EMPRESA LÍNEAS AÉREAS DEL CAFÉ LTDA., POR EL DAÑO EMERGENTE OCASIONADO A LA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN AMEX AIR INTERNATIONAL INC., CON OCASIÓN DEL INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO CON OPCIÓN DE COMPRA DEL AVIÓN FAIRCHILD METRO III.

SEGUNDO.- EN CONSECUENCIA, LA EMPRESA LÍNEAS AÉREAS DEL CAFÉ LTDA. DEBERÁ PAGAR A LA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN AMEX AIR INTERNATIONAL INC. LA SUMA DE DOS MIL QUINIENTOS SESENTA Y UN MILLONES SETECIENTOS NOVENTA Y DOS MIL TRESCIENTOS SESENTA PESOS (\$2.561'792.60), CON LOS INTERESES COMERCIALES QUE SE CAUSEN A PARTIR DE LA EJECUTORIA DEL FALLO.

TERCERO.- SE NIEGAN LAS DEMÁS PRETENSIONES DE LA DEMANDA.

10. Para ello, el Tribunal despachó desfavorablemente las excepciones propuestas por las demandadas y en punto al fondo del asunto distinguió entre el régimen aplicable a la entidad que controla la actividad aeronáutica y el

correspondiente al particular operador o explotador de la aeronave. En cuanto a la primera, señaló que en estos casos la imputación se realiza bajo el régimen de falla en el servicio, en el que se requiere demostrar la falla, el daño y el nexo de causalidad, y sobre el segundo como quiera que lo discutido es la responsabilidad del transportador, señaló que debía estudiarse bajo el marco de las obligaciones pactadas en el contrato de transporte.

11. En cuanto a la presunta falla en el servicio de la entidad, consideró que si bien existieron unas irregularidades, lo cierto es que las mismas no fueron determinantes para que se presentara el accidente, razón por la cual no puede concluirse que hubo una falta de la administración. Al respecto, indicó que aunque la empresa explotadora de la aeronave debía operar desde su base principal y en el Oficio del 7 de abril de 2004, se le solicitó respetar su base principal de operaciones, ello no constituye una falla en el servicio porque la operación desde una base distinta no incrementaba los riesgos de causación del accidente y por lo tanto no es una causa eficiente del siniestro.

12. De igual modo, frente a la omisión de la Aeronáutica Civil de exigir el tipo de habilitación necesaria para la operación de la aeronave, señaló que si bien es cierto que las licencias se encontraban vencidas días antes de que la aeronave se accidentara, ello no implica una falla en el servicio, pues los nombres de los pilotos no figuraban en el Plan de Vuelo, de ahí que no tenía manera de corroborar que no tenían licencia para operar la aeronave, pues en dicho documento solo aparecía la firma del Capitán Jaime Gutiérrez Cifuentes, quien no figuraba en el sistema como suspendido y tenía la autonomía e idoneidad suficientes para operar el avión.

13. En igual sentido, señaló que la supuesta ausencia de sanción al Capitán Jairo Alfredo Ramírez Díaz, luego de haber sido sorprendido en flagrancia en el año 2004 sin contar con la licencia requerida, tampoco es indicativa de una falla en el servicio, y mucho menos la presunta aprobación irregular del Plan de Vuelo, pues la suplantación del piloto instructor no es atribuible a la entidad y no es cierto que sea obligatorio verificar físicamente que quien suscribe ese documento se encuentre en la aeronave, pues de acuerdo con los RAC, la

responsabilidad por lo consignado en el Plan de Vuelo es del piloto, copiloto o explotador de la aeronave.

14. En suma, indicó que luego de verificar el cumplimiento de los elementos previstos en la parte quinta de los RAC, la Aeronáutica Civil estaba obligada aprobar el Plan de Vuelo. Por consiguiente, señaló que no se demostró la falla en el servicio ni el nexo causal entre las supuestas omisiones de la entidad y el daño.

15. De otra parte, frente a la responsabilidad del transportador, vinculado en calidad de demandado, señaló que debía examinarse su conducta bajo la lógica de la responsabilidad contractual, pues la empresa explotadora de la aeronave incumplió con la obligación prevista en la cláusula séptima del contrato de leasing celebrado con la sociedad demandante, la cual establecía que la aeronave sería operada únicamente por un piloto con licencia vigente. Para arribar a tal conclusión, señaló que, a pesar de que la acción presentada fue la de reparación directa, ello no obsta para examinar la responsabilidad contractual de la compañía explotadora de forma subsidiaria, como fue planteada en la demanda, alternativa procesal que le permite al demandante acumular pretensiones contractuales y de reparación directa. Adicionalmente, por cuanto si bien dicha empresa es privada, en virtud del fuero de atracción esta jurisdicción es competente para conocer de la demanda en esos términos.

16. A modo de conclusión, afirmó que, de conformidad con los testimonios recaudados, los Capitanes Jairo Alfredo Ramírez Díaz y Luz Dary López Triana suplantaron al piloto instructor para poder operar la aeronave conscientes de que no contaban con licencia, incumpliendo así el contrato, si se tiene en cuenta que el piloto Jairo Alfredo Ramírez Díaz era también el representante legal y socio mayoritario de la compañía, por lo que sus actos comprometían a la sociedad. En consecuencia, reconoció los perjuicios materiales solicitados en la modalidad de daño emergente, correspondiente al valor de la aeronave, de acuerdo a la factura de venta, suma que actualizó, y negó lo reclamado por lucro cesante, dado que la reposición de la aeronave se dio precisamente por la desaparición del objeto del contrato, en cuya ausencia no podían generarse los cañones, al

tiempo que negó lo deprecado por perjuicios morales por no haberse demostrado.

17. El 5 de marzo de 2012, la sociedad Amex Air International INC. interpuso oportunamente **recurso de apelación** en contra de la sentencia de primera instancia, con el fin de que se revoque la decisión de exonerar de responsabilidad a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y, en su lugar, aquella sea condenada por los perjuicios solicitados, o de manera subsidiaria, pidió que se modifique el numeral primero de la sentencia en el sentido de declarar solidariamente responsable a la Aerocivil por la condena. Como sustento de la alzada, señaló que el fallador hizo una lectura errada de las piezas procesales, pues concluyó que la conducta de la entidad demandada no fue determinante en la producción del daño, sino que fueron “simples irregularidades” y “conductas permisivas” que apenas ameritan reproche, pero que no comprometen su responsabilidad ni constituyen una falla en el servicio.

18. Por el contrario, adujo que tales conductas permiten demostrar la laxitud, descuido y negligencia en el cumplimiento de los deberes de control y vigilancia de la autoridad aeronáutica. En esa razón, destacó que sí se demostraron los elementos constitutivos de responsabilidad como lo son el daño, el nexo causal y la falla en el servicio, porque la actuación esperada no cumplida, o la virtualidad causal de la acción condujeron al resultado dañoso.

19. Por su parte, en cuanto al régimen de responsabilidad del transportador, señaló que la sentencia parte del supuesto equivocado de que por tratarse de una empresa de transporte necesariamente existió un contrato de transporte entre las partes, sin que ello sea cierto, máxime cuando en la demanda se vinculó al proceso a la empresa Líneas Aéreas del Café como litisconsorte a fin de que “*se declarara solidariamente responsable con la UAEAC*”. Además, señaló que si bien es cierto que el capitán Jairo Alfredo Ramírez Díaz era el representante legal de la empresa, por lo que sus actos comprometen la responsabilidad de la compañía, ello no obsta para que se exima de responsabilidad a la Aeronáutica Civil por la negligencia en el cumplimiento de sus funciones.

20. Así las cosas, indicó que las irregularidades de la entidad también fueron la casusa eficiente del daño, por lo cual debía responder solidariamente con la sociedad demandada por la condena.

21. Dentro del término para **alegar de conclusión en segundo grado** intervino únicamente la parte actora, quien reprodujo lo planteado en las alegaciones de primera instancia (f. 965-970, c.ppal.).

22. La parte demandada y el Ministerio Público guardaron silencio (f .971, c. ppal.).

II. CONSIDERACIONES DE LA SALA

Presupuestos procesales de la acción

Jurisdicción, competencia y procedencia de la acción

23. Por ser la presente controversia originada en la actividad de una entidad pública, el presente asunto es de conocimiento de esta **jurisdicción**, de acuerdo con el artículo 82 del Código Contencioso Administrativo.

24. La Sala es **competente** para decidir el asunto por tratarse de un recurso de apelación presentado contra una sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia en un proceso que, por su cuantía¹, tiene vocación de doble instancia.

25. De otro lado, el artículo 86 del Código Contencioso Administrativo prescribe que la reparación directa constituye la **acción procedente** para buscar la declaratoria de responsabilidad extracontractual, en los eventos en los que se juzga un hecho, omisión u operación de la administración, tal como ocurre en el presente caso.

¹ La sumatoria de las pretensiones excede los 500 SMLMV exigidos por la Ley 1395 de 2010 para que un proceso tenga vocación de doble instancia.

La legitimación en la causa

26. Toda vez que la sociedad Amex Air Interantional INC. comparece al proceso como afectada directa con la actuación de la entidad demandada, presuntamente constitutiva de una falla en el servicio, se encuentra legitimada por **activa** para reclamar los perjuicios que puedan derivarse de dicha actuación.

27. Frente a la legitimación en la causa por **pasiva**, la Sala encuentra que la actora cuestiona en su demanda la actuación de la Aerocivil, a quien le endilga unas presuntas omisiones en sus funciones relativas a la vigilancia y control de la seguridad aérea, que según afirma determinaron la ocurrencia del accidente materia del litigio y con este los graves perjuicios cuya indemnización pretenden, y de la empresa Aerotransporte Petrolero Ltda., por ser la explotadora de la aeronave y con quien previamente había suscrito un contrato de arrendamiento con opción de compra para tal fin. En consecuencia, es claro que están llamadas a comparecer como extremo pasivo de esta controversia.

28. Se debe advertir, en cuanto a la legitimación de la sociedad Líneas Aéreas del Café Ltda., que la competencia de esta Corporación para conocer de casos por la actividad de una empresa privada, por virtud de la figura de fuero de atracción, está asignada a esta Jurisdicción por igual. En efecto, en múltiples oportunidades esta Corporación ha sostenido que al demandarse de forma concurrente a una entidad estatal, cuyo conocimiento corresponde a esta jurisdicción, y a otra persona natural o jurídica, en un caso en el que la competencia correspondería a la jurisdicción ordinaria, el proceso debe adelantarse ante la primera, la cual tiene competencia, entonces, para fallar acerca de la responsabilidad de todas las demandadas². Es decir, que la jurisdicción contenciosa atrae en términos de competencia a las personas privadas

² Sobre este punto se siguen, en términos similares, las consideraciones expuestas en las sentencias de la Subsección de 6 de diciembre de 2013, exp. 28337 y de 26 de junio de 2014, exp. 27238, C.P. Danilo Rojas Betancourth.

o públicas en asuntos que, en principio, no eran de su conocimiento, y se vuelve competente para proferir sentencia en contra de éstas³.

29. En consecuencia, esta Jurisdicción es competente para dirimir la integridad del litigio planteado por la parte actora, incluyendo las pretensiones indemnizatorias elevadas en contra de la sociedad Líneas Aéreas del Café Ltda., aunque conforme al régimen legal que le atañe.

30. El hecho dañoso alegado en la demanda se deriva del accidente de la aeronave de matrícula HK4275-X operada por la empresa Líneas Aéreas del Café Ltda., ocurrido el 5 de mayo de 2004. En ese orden, como la parte actora radicó solicitud de conciliación el 1º de abril de 2006, se interrumpió desde ese día el término de caducidad hasta el 7 de julio de la misma anualidad, cuando se practicó y declaró fallida la audiencia, misma fecha en la que se presentó la demanda, por consiguiente, fuerza concluir que el libelo se radicó dentro del bienio prescrito en el numeral 8 del artículo 136 del Código Contencioso Administrativo, por lo que no operó la **caducidad** de la acción.

Hechos probados

31. La sociedad Amex International INC adquirió la aeronave Fairchild Metro III, con número de serie AC-676, por USD 700.000, previa compra a la compañía Alta Flights (Charters) INC., con sede en Alberta, Canadá (*Aircraft bill of sale - Factura de venta de aeronave, debidamente traducida y autenticada ante el Notario 16 del Círculo de Medellín, fls. 609 – 612, c. 1*).

FACTURA DE VENTA DE AERONAVE

LA PRESENTE CERTIFICA QUE ALTA FLIGHTS (CHARTERS) INC

*HOY HA VENDIDO, ASIGNADO Y TRANSFERIDO TODOS LOS
DERECHOS, TITULO E INTERES SOBRE LA AERONAVE
REGISTRADA COMO C-FAFZ*

³ Al respecto ver: Sección Tercera, sentencia de 5 de diciembre de 2016, exp. 38806, C.P. Danilo Rojas Betancourth.

LA CUAL ES UN
CON NÚMERO DE SERIE
A:

Fairchild Metro III
AC-676
AMEX AIR INTERNATIONAL INC
Saldaba Building, Top Floor, East
53rd Street Urbanización Obarrio,
P.O. Box 7284, Panamá 5,
Panamá

POR LA SUMA DE SETECIENTOS MIL (USD 700.000.00) DOLARES AMERICANOS MAS LA CAUSA CONTRACTUAL DEL VALOR, RECIBO AQUÍ RECONOCIDO POR LA PRESENTE.

POR MEDIO DE LA PRESENTE CERTIFICO QUE NO HAY DERECHO DE PREFERENCIA ALGUNO, GRAVAMENES U OTROS CHARGOS CONTRA LA AERONAVE. ESTA AERONAVE SE VENDE USADA COMO ESTÁ.

FECHADA EN EDMONTON, ALBERTA, CANADA EL DÍA /8 DE ABRIL DE 2002.

32. La sociedad Amex Air International, a su vez, suscribió contrato de arrendamiento con opción de compra al finalizar el plazo pactado, sobre la aeronave Fairchild Metro III, por un término de 5 años, contados a partir del 15 de mayo de 2002, con la empresa Aerotransporte Petrolero Ltda. (Contrato de arrendamiento de un (1) avión Fairchild Metro II de la Compañía de Aviación "Amex Air International INC.", fls. 613 – 321, c. 1)

Entre la sociedad "Amex Air International INC." Con personería jurídica constituida y autorizada por las leyes de la República de Panamá y representada por el señor VERNON ENMANUEL SALAZAR ZURITA, de una parte y quien en adelante se denominará como ARRENDADOR, y parte AEROTRANSPORTE PETROLERO LTDA "APT" Sociedad legalmente constituida por las leyes de Colombia, domiciliada en la ciudad de Bogotá, representada por el señor JAIRO ALFREDO RAMÍREZ DIAZ, y quien en adelante se denominará ARRENDATARIO, autorizados para tal labor y por voluntad y deseos propios convinieron lo siguiente:

1. Acuerdo de Arrendamiento:

El ARRENDATARIO se compromete por el presente a tomar en arriendo del ARRENDADOR y el ARRENDADOR se compromete por el presente a alquilar al ARRENDATARIO, en los términos y condiciones aquí establecidas, un AVIÓN Marca Fairchild III, modelo S A 227 y demás bienes descritos en el numeral 2 de este contrato, junto con todos los repuestos, instrumentos, accesorios y otros equipos de cualquier índole que puedan instalarse o adicionarse en la aeronave descrita a continuación (que en adelante se denominarán en conjunto LA AERONAVE).

2. Descripción de la aeronave
Año de fabricación : 1987
Nueva o usada : Usada
Serie de fabricación (aeronave) : AC-676

3. Periodo de arrendamiento

A menos que se dé por terminado con anterioridad, según las disposiciones del presente contrato, el periodo de arrendamiento de la aeronave es de cinco (5) años, (sesenta meses), contados a partir del día 15 de mayo de 2002.

4. Alquiler

A menos que el periodo de arrendamiento se dé por terminado antes de lo previsto, según las disposiciones de este contrato, el ARRENDATARIO, efectuará pagos consecutivos por trimestres vencidos, cada uno por la suma de USD 60.000,00 (Sesenta mil dólares), a partir del día Quince (15) del mes de noviembre de dos mil dos (2002).
(...)

Opción de compra

El ARRENDATARIO podrá ejercer la opción de compra de la aeronave objeto de este contrato, al vencimiento del plazo pactado en el numeral 3, la cual se acuerda en la suma de USD 700.000,00 (setecientos mil dólares), que será pagada dentro de los 90 días siguientes a la legalización de la opción de compra. Al efectuarse dicha compra el ARRENDADOR acuerda transferir título válido de la aeronave al ARRENDATARIO, libre de todo gravamen (...)

33. La compañía Aerotransportes Petrolero Ltda., con domicilio en la ciudad de Bogotá D.C., cuyo objeto social, entre otros, era el de prestar y explotar el servicio de transporte aéreo comercial, cambió su nombre a Líneas Aéreas del Café Ltda., por Escritura Pública No. 0357 de la Notaría 59 de Bogotá (Certificado de existencia y representación expedido el 1º de julio de 2006, fls. 622-623, c. 1).

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL O INSCRIPCIÓN DE DOCUMENTOS.

LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ, CON FUNDAMENTO EN LAS MATRICULAS E INSCRIPCIONES DEL REGISTRO MERCANTIL,

CERTIFICA:

NOMBRE : LINEAS AEREAS DEL CAFÉ LTDA.

N.I.T. : 800099004-7

DOMICILIO: BOGOTÁ D.C.

CERTIFICA:

CONSTITUCIÓN: ESCRITURA PUBLICA NO. 123, NOTARIA 38 DE BOGOTA DEL 13 DE JUNIO DE 1.990, INSCRITA EL 22 DE JUNIO DE

1990 BAJO EL NO 297732 DEL LIBRO IX, SE CONSTITUYO LA SOCIEDAD COMERCIAL DENOMINADA: AEROTRANSPORTE LTDA. Y TAMBIEN PODRA USARSE COMO SIGLA APT.

CERTIFICA

QUE POR ESCRITURA PUBLICA NO. 0357 DE LA NOTARIA 59 DE BOGOTA D.C. DEL 16 DE FEBRERO DE 2005, INSCRITA EL 22 DE FEBRERO DE 2005 BAJO EL NUMERO 977952 DEL LIBRO IX, LA SOCIEDAD DE LA REFERENCIA CAMBIO SU NOMBRE DE: AEROTRANSPORTE PETROLERO LTDA SIGLA APT, POR EL DE: LINEAS AEREAS DEL CAFÉ LTDA.

(...)

CERTIFICA

OBJETO SOCIAL: ES EL DE PRESTAR Y EXPLOTAR UN SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO COMERCIAL EN LA MODALIDAD DE TAXI AEREO PARA LO CUAL LA EMPRESA SE OBLIGA ANTE SI Y ANTE TERCEROS A EJECUTAR ACTOS DE DISPOSICION DE BIENES Y ADMINISTRACIÓN... REALIZAR ACTOS Y OPERACIONES Y LLEVAR A EFECTO TODA CLASE DE CONTRATOS, SIEMPRE Y CUANDO TENGAN RELACION DIRECTA CON EL OBJETO DE LA SOCIEDAD

34. El 11 de septiembre de 1995, se autorizó a la empresa Aerotransporte Petrolero Ltda., por el término de 3 años, para operar en la modalidad de aerotaxi, conforme a lo dispuesto en el numeral 4.2.1.4 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos y bases de operaciones, (Resolución No. 05601 del 11 de septiembre de 1995, fls. 839-843, c. 1).

RESUELVE:

ARTÍCULO 1. Conceder permiso de operación por el término de tres (3) años a la sociedad comercial AEROTRANSPORTE PETROLERO LIMITADA "APT LTDA", en la modalidad de aerotaxi, con domicilio en la ciudad de Santafé de Bogotá D.C.

ARTÍCULO 2. Autorizar a la sociedad comercial AER TRANSPORTE PETROLERO LIMITADA "APT LTDA", para operar con las siguientes características, conforme a lo dispuesto en el numeral 4.2.1.4 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos:

MODALIDAD: TRANSPORTE AEREO COMERCIAL NO REGULAR DE PASAJEROS, CORREO Y CARGA (AEROTAXI)

EQUIPO DE VUELO: AERONAVES MITSUBISHI MU-2B-36 Y PIPER PA-331 APTOS PARA LA MODALIDAD (...)

35. La aeronave marca Fairchild, con matricula inmobiliaria HK-4275-X, modelo SA-227AC, P.B.M.O. 6.577 kilogramos y número de serie AC-676, contaba con certificado de aeronavegabilidad y con operación autorizada IFR (Certificado de aeronavegabilidad No. 002557 fl 886, c. 1).

36. En el Plan de Vuelo del 5 de mayo de 2004, enviado por fax a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y aprobado por la entidad, se consignó que el piloto al mando era el Capitán Jaime Gutiérrez Cifuentes, quien suscribió el referido documento (Flight plan 05 de mayo de 2004, fl. 885, c. 1):

*AERO TRANSPORTE PETROLERO LTD
REPÚBLICA DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
PLAN DE VUELO
FLIGHT PLAN*

05 DE MAY 2004

<i>IDENTIFICACIÓN DE AERONAVE</i>	<i>REGLAS DE VUELO</i>	<i>TIPO DE VUELO</i>
<i>HK 4275 X</i>	<i>1</i>	<i>N</i>

<i>NÚMERO</i>	<i>TIPO DE AERONAVE</i>
<i>01</i>	<i>SVV3</i>

<i>AERÓDROMO DE SALIDA</i>	<i>HORA</i>
<i>SJBO</i>	<i>15:45</i>
<i>(...)</i>	

AERÓDROMO DE DESTINO
SKLC

OTROS DATOS
OPERADOR: AEROTRANSPORTE PETROLERO PET
(...)

PILOTO AL MANDO

CAP JAIME GUTIÉRREZ

<i>FECHA</i>			<i>LICENCIA</i>
<i>DIA</i>	<i>MES</i>	<i>AÑO</i>	
<i>5</i>	<i>04</i>	<i>2004</i>	<i>PTL 1327</i>

37. El 5 de mayo de 2004, en el vuelo que partió del aeropuerto El Dorado hacia Chigorodó, Antioquia, se presentó pérdida total de la potencia del motor izquierdo de la aeronave HK4275-X, y el piloto perdió el control, lo que produjo la colisión del avión con el terreno circundante en la fase de aproximación final a la pista 33 del Aeropuerto de los Cedros. En ese momento, la tripulación a cargo de

la aeronave eran el Capitán Jairo Alfredo Ramírez y la Copiloto Luz Dary López Triana, quienes no tenían licencias vigentes ni la experiencia necesaria para maniobrar la aeronave, pero suplantaron al instructor Jaime Gutiérrez Cifuentes, que aparecía en el Plan de Vuelo como piloto al mando, le falsificaron su rúbrica y adelantaron el despegue y vuelo. Sin embargo, dada su falta de experiencia, reacción, capacidad de maniobra, consciencia situacional, manejo inadecuado de los procedimientos y estándares de seguridad para pilotear este tipo de aeronaves; indebida comunicación; juicio equivocado de la distancia, altitud y velocidad, no pudieron estabilizar la aeronave y se produjo el trágico desenlace que acabó con la vida de un pasajero a bordo y los dos referidos tripulantes, así como la pérdida total de la aeronave. El accidente se produjo a plena luz del día, la tripulación en ningún momento se declaró en emergencia y las ayudas a la navegación operaron con normalidad (Informe final accidente de aviación – Grupo de Investigación de Accidentes, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, fl. 947 - 961, c. 2).

INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO

El día 5 de mayo de 2004, despegó del aeropuerto El Dorado de Bogotá (SKBO) el bimotor turbo hélice Fairchild Merlin de matrícula HK 4275X, afiliado a la empresa AEROTRANSPORTE PETROLERO LTDA (Ahora Líneas Aéreas del Café) con destino al aeropuerto de los Cedros en Carepa, Antioquia (SKLC). El propósito del vuelo era con fines comerciales llevando a bordo a 5 pasajeros, 2 tripulantes y 1500 kg. De carga.

En la fase de aproximación final a la pista 33 del aeropuerto de los Cedros, se presentó pérdida total de la potencia del motor izquierdo. Como consecuencia el piloto perdió el control de la aeronave la cual impactó con el terreno circundante produciéndose el accidente. El evento ocurrió con luz solar.

(..) AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

*El aeropuerto Los Cedros (SKLC) cuenta con un radiofaro omnidireccional de alta frecuencia (VOR) que opera en frecuencia 112.6 Mhz, como ayuda para la aproximación instrumentos a la pista 15, el cual operaba normalmente al momento del accidente. **Los equipos de navegación a bordo de la aeronave funcionaban normalmente.***

COMUNICACIONES

*La tripulación contaba con las instalaciones de comunicaciones de la torre de control del aeropuerto Los Cedros en frecuencia 118.1 Mhz y de Control Medellín en 127,2 Mhz., que operaban normalmente. **Las***

comunicaciones fueron normales entre las agencias de tráfico aéreo y el avión. **Los pilotos nunca declararon tener una emergencia o una condición anormal de vuelo.**

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Como consecuencia del impacto la cabina de pilotos quedó destruida, parte de la cabina de pasajeros quedó en buen estado. El motor derecho quedó desprendido y las palas de sus hélices dobladas. El empenaje y las alas sufrieron deformación estructural.
(...)

INFORMACIÓN ADICIONAL

El plan de vuelo diligenciado el día del accidente, estaba firmado por el capitán Jaime Gutiérrez con su licencia PTL 1327 e IVA 1424, cuando real y físicamente el piloto al mando era el Capitán Jairo Alfredo Ramírez.

Este hecho configuró una suplantación del nombre del piloto Jaime Gutiérrez quien se encontraba el día del accidente en la ciudad de Barranquilla como consta en presentación que el mismo a la Aeronáutica Civil en la mencionada ciudad.
(...)

ANÁLISIS

... El descenso inicial lo efectuó la co-piloto, siendo reemplazada por el piloto posteriormente. **La tripulación operó el avión con desorden, indisciplina y sin procedimientos CRM de acuerdo a las conversaciones extractadas del grabador de voces (CVR) durante la aproximación, la alarma de proximidad al terreno operó 7 veces y la respuesta dada por el piloto fue “ah esa vaina hombre”.** Lo anterior demuestra un desconocimiento total de la prioridad de la alarma y una falta total de conciencia situacional del piloto. **Nunca se efectuó el procedimiento de escape o maniobra evasiva por proximidad del terreno.**

El piloto continuó la operación en esas condiciones violando las alturas de franqueamiento de obstáculos; la velocidad de referencia para la aproximación al aterrizaje (V_{ref}) era de 120 kt., utilizando full flaps. Una vez establecido el avión en la aproximación final pero a baja altura (200 pies indicados por el radio-altímetro), **aparentemente uno de los motores de la aeronave se detuvo súbitamente por causas no establecidas,** situación que ocupó la atención del piloto apartándose de su función primaria de volar y controlar el avión dentro de los parámetros de velocidad, altura y de actitud de horizonte, permitiendo que la velocidad llegara a 110 kt. La cual era la velocidad de pérdida para la condición de peso y configuración que el avión tenía en ese momento.

Probablemente a 115 nudos el sistema SAS censó una velocidad de 5 nudos sobre la velocidad de pérdida y actuó sobre la columna de control desplazándola hacia adelante con una presión de 60 libras. En ese momento se registró en el CVR un sonido no identificado

inicialmente que correspondió al pito o HORN del sistema SAS cuando este se activó. En ese momento el piloto perdió el control del avión e hizo contacto inmediato con el terreno produciéndose el accidente.

... El piloto no declaró ninguna emergencia ni condición anormal de vuelo, las ayudas a la navegación operaron normalmente, tanto las de la aeronave como las de tierra.

... De acuerdo con la expresión del piloto al mando “se me fue el motor” registrada en la grabadora de voces de la cabina, uno de los motores de la aeronave pudo haberse apagado en vuelo por causas desconocidas.

*.... No se encontró ningún factor humano antes del accidente que hubiera predisposto la tripulación antes del vuelo, sin embargo, en entrevistas posteriores con los instructores y personal de la empresa se puso en evidencia la actitud dominante y egocéntrica del capitán, el cual como lo demuestra la cinta del CVR, **no llevaba a cabo una comunicación efectiva con su tripulación, conduciendo el ambiente en cabina de forma autocrítica y sin la aplicación de las técnicas de manejo de recursos de tripulación (CRM) requeridas para este tipo de operación.***

*La falta de procedimientos estandarizados (SOP) en la operación **del METRO III constituye un alto factor de riesgo por cuanto es un tipo de aeronave que requiere una exigente coordinación en cabina.***

*.... Lo anterior, sumado a la personalidad autocrítica del capitán, no permitió que la copiloto, que tenía una mayor consciencia situacional, reaccionara con la debida asertividad durante los segundos previos al impacto a pesar de haber intentado manipular los controles en los últimos instantes, como se evidencia en el CVR.
(...)*

CAUSAS PROBABLES

El juicio equivocado de la distancia, la velocidad, la altitud y el margen de franqueamiento de obstáculos en la aproximación final, intentado la operación más allá de la experiencia y nivel de competencia requerida en el equipo.

El encontrar circunstancias imprevistas superiores a la capacidad de la tripulación, desviando la atención en la operación de la aeronave -Se destaca-

38. El capitán Jairo Alfredo Ramírez Díaz tenía licencia como Piloto Comercial con privilegios en Monomotores y Bimotores tierra hasta 5670 kgs. Además, se le había habilitado de manera provisional en su licencia el equipo Metro III SA-227, hasta el 17 de febrero de 2004, mientras gestionaba la definitiva, proceso que nunca culminó. Por su parte, la Copiloto Luz Dary López Triana contaba con licencia con privilegios en Monomotores tierra hasta 5.700 kgs. Igualmente, se le

habilitó provisionalmente el privilegio de Copiloto en el equipo Metro III, para efectuar 100 horas de experiencia operacional, hasta el 30 de abril de 2004, proceso que tampoco terminó (Oficio 5202-0292 – respuesta al derecho de petición elevado por la apoderada de la parte actora, fl. 692, c. 1).

En respuesta a su derecho de petición de la referencia y consultados los registros del sistema y archivo de las hojas de vida del personal aeronáutico que se maneja en esta dependencia, informamos que:

JAIRO ALFREDO RAMÍREZ DÍAZ (q.e.p.d.), fue titular de la licencia de Piloto Comercial Avión No. PCA-2308, expedida el 30 de marzo de 1976, con los siguientes privilegios: Monomotores y Bimotores tierra hasta 5670 kgs/Cop. Dc-3/Cop. B-300/xx.

Adicionalmente, al capitán Ramírez Díaz se le había habilitado de manera provisional en su licencia PCA-2308 (formato No. 08576), el equipo Metro III SA-227, con vigencia hasta el 17 de febrero de 2004, mientras gestionaba la definitiva, para oficializar dicha adición,. Pero no dio término al proceso de adición iniciado por él.

En su carpeta de hoja de vida, no se encontró resolución alguna sobre sanciones por infracciones al RAC.

LUZ DARY LÓPEZ TRIANA (q.e.p.d.) fue titular de la licencia de Piloto Comercial Avión No. PCA-8173, expedida el 08 de septiembre de 2003, con los siguientes privilegios: Monomotores tierra hasta 5700 kgs/Instrumentos/xxx. Así mismo, había recibido habilitación provisional (formato No. 04891, del privilegio de copiloto en el equipo Metro III, para efectuar 100 horas de experiencia operacional, con vigencia hasta el 30 de abril de 2004. Tampoco ella dio término al proceso de habilitación de este equipo en su licencia.

En su carpeta no hay resoluciones de sanciones por infracciones al RAC.

39. Posterior al siniestro, la Aeronáutica Civil, a través de la Secretaría de Seguridad Aérea, realizó inspección física de la aeronave, diligencia en la que se decidió suspender toda actividad de vuelo (Inspección del 06 de mayo de 2004, reporte de estado de aeronave, Inspector Jorge Patarroyo Roa, f. ,c. 2)

Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil

Secretaría de Seguridad Aérea

REPORTE DE ESTADO DE AERONAVE

Para: MATERIAL AERONÁUTICO

De: INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD.

Matrícula	Serie	Marca/Modelo
-----------	-------	--------------

	No.	
HK-4275-X	AC-676	Fairchild/SA-227-AC
RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN		
<p><i>Me permito informar que después de revisados los documentos y realizada la inspección física de la aeronave arriba indicada se determina que esta debe ser:</i></p> <p>SUSPENDIDA: x</p> <p><i>De vuelo a partir de la fecha</i> <i>(...)</i></p> <p style="text-align: center;">MOTIVOS DE SUSPENSIÓN O ACTIVACIÓN</p> <p><i>Accidentado en fase de aproximación en el Aeropuerto Los Cedros, Carepa, Antioquia.</i></p>		
<i>Fecha</i> 06 MAY 2004	<i>Nombre del Inspector de la UAEAC</i> JORGE PATARROYO ROA	

40. En virtud de lo anterior, el 4 de octubre de 2004 se canceló la matrícula HK-4275 de la aeronave accidentada (Resolución No. 03852 del 4 de octubre de 2004, fl. 982-983, c. 1).

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: *Cancelar la matrícula HK-4275, por las razones expuestas en la parte motiva de esta resolución.*

41. Con ocasión del accidente, la Aerocivil realizó inspección técnica a la base principal de la empresa, en la que se procedió a suspender todo tipo de operaciones a la sociedad, dado que se encontraron las siguientes irregularidades (Oficio 5505193-411 del 24 de junio de 2004, fl. 809 -810, c.2):

Asunto: Inspección Base Principal A.P.T. LTDA.

Me permito comunicarle que en Inspección Técnica, efectuada su base principal de operación, ubicada en el Aeropuerto de Guaymaral por los Inspectores de Operaciones y Aeronavegabilidad asignados a su Empresa quienes detectaron discrepancias que nos imponen el deber de tomar medidas preventivas, procedo a anunciarles los siguientes reportes:

- 1. La Empresa Aero Transporte Petrolero "A.P.T. Ltda." carece fundamentalmente de base principal de operaciones, numeral del RAC 3.6.3.2.7.1 4.18.1.1, "Cada operador es responsable del control operacional".*
- 2. Se constató que A.P.T. no opera sus aeronaves en la base principal de operaciones en el aeropuerto de Guaymaral, numerales RAC. 3.6.3.2.7.1 Y 4.6.1. (a).*
- 3. A.P.T. no notificó a la Autoridad Aeronáutica, que (sic) ocuparían los cargos de Gerente o Representante legal, jefe de operaciones, jefe de pilotos, instructor, según numerales 4.6.1.7. d (3) y 4.15.2.16.1.*
- 4. Carece de personal de vuelo con contrato directo con la Empresa, numeral R.A.C. 4.15.2.25.14.2.*
- 5. No tiene despachador en la base principal numeral del RAC. 4.19.2.*
- 6. No hay estadísticas de programación de vuelo, según ordenamiento jurídico del R.A.C. 4.17.1.3.*
- 7. No hay hojas de vida del personal de vuelo, por lo tanto no puede constatar contratos, estadísticas, entrenamientos (4.16.1.4.3) chequeos de ruta (4.16.1.4.1.5.1.) entrenamiento inicial (4.16.1.4.1.), programas de entrenamiento (4.16.1.2.) del R.A.C.*

Por lo tanto, al observar que carencias como estas, pueden comprometer la SEGURIDAD AÉREA mientras se superan por parte de APT LTDA; las condiciones operativas y técnicas conforme a los requerimientos mínimos operativos exigidos por los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos para operar como empresa de transporte aéreo, nos permitimos adoptar la MEDIDA PREVENTIVA conforme al numeral 7.2.1.10.1 de los R.A.C., LA SUSPENSIÓN DE TODO TIPO DE ACTIVIDADES DE OPERACIÓN, hasta tanto ustedes den cumplimiento a las discrepancias aquí presentadas.

42. Varios testigos rindieron declaraciones en el proceso, las cuales concuerdan en que el capitán Jairo Alfredo Ramírez Díaz y la copiloto Luz Dary López Triana no tenían la suficiente experiencia para pilotear, por sí solos, la aeronave objeto del siniestro, la cual requería de unos conocimientos, destrezas y capacidades de maniobra especiales por la complejidad que demandaba, su peso y técnica, en razón de lo cual era necesario un piloto instructor al mando de la aeronave, como de ordinario fungía el Capitán Jaime Gutiérrez Cifuentes, a quien le fue

suplantada su rúbrica en el plan de vuelo. Asimismo, dieron cuenta de que en una oportunidad anterior los referidos pilotos fueron sorprendidos por un inspector de la Aeronáutica Civil, quien los descubrió sin las licencias requeridas para maniobrar la aeronave.

i) Así, en primer lugar rindió declaración extraproceso, la cual ratificó durante la etapa probatoria de primera instancia, el señor Jaime Gutiérrez Cifuentes, Piloto Instructor que entrenaba a la tripulación, quien fue suplantado y se le falsificó la firma plasmada en el plan de vuelo para aparentar que era el piloto al mando de la aeronave, quien señaló:

PRIMERO: Declaro que para pilotear un avión Fairchild Metro III se necesita una licencia de piloto de bimotores que sea autónomo (es decir que sea piloto, no copiloto) y la experiencia es la sugerida por la Aeronáutica Civil. Se necesita también, un curso de tierra donde se darán los conocimientos de los sistemas del avión, sistemas de emergencias, conocimientos generales, peso y balance dictado por un instructor calificado por la Aeronáutica Civil (piloto instructor de tierra) avalado por una escuela certificada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL-, posteriormente se dará un entrenamiento de vuelo las horas asignadas de entrenamiento son potestad de la AEROCIVIL con un piloto instructor del avión que tenga licencia IVA (Instructor de Vuelo de Aviones) expedida por la AEROCIVIL, o en su defecto un simulador estático que esté avalado por la Aerocivil. Posteriormente, después del entrenamiento hay un chequeo final donde un inspector de la Aerocivil dará la calificación final y define si es apto o si se requiere un mayor entrenamiento.

SEGUNDO: Conocí al señor Jairo Alfredo Ramírez Díaz en el año 2002. Era el dueño de la compañía llamada Aerotransporte Petrolero Ltda. (AP) quien a su vez era el Gerente General, Jefe de Pilotos y Piloto de profesión, y lo conocí por que (sic) me invitó en mi condición yo (sic) de instructor del Fairchild Metro III para que yo efectuara los entrenamientos y chequeos a las tripulaciones de este equipo. Él murió en este equipo en un accidente el 5 de mayo de 2004 durante un vuelo al Aeropuerto de Chigorodó (Antioquia).

TERCERO: El capitán Ramírez Díaz había hecho sus entrenamientos ya mencionados como requisitos para ser piloto de este avión, pero en su chequeo final el inspector de la Aerocivil, Capitán Enrique Moreno, aplicó la norma de que él debería volar cien horas más con instructor del avión, por razones de seguridad.

CUARTO: Conozco a la señora Luz Dary López quien era la esposa del capitán Ramírez Díaz y a su vez era piloto de aviación y operaba como copiloto del avión Fairchild pero no podía volar autónomamente como copiloto, ni con un piloto que no fuera instructor por que (sic) se le aplicó la norma de las cien horas operacionales sugeridas por el mismo inspector que mencioné atrás, igualmente por razones de seguridad. La

conocí en la misma época en que conocí al capitán Ramírez Díaz y ella también murió en el mismo accidente.

QUINTO: Conocí la ocurrencia de un accidente del avión Fairchild Metro III Matricula HK 4275-X el 5 de mayo de 2004, cerca del aeropuerto de Chigorodó cuando me encontraba en la ciudad de Barranquilla y me llamó un amigo alegrándose de encontrarme porque las noticias de radio y prensa me daban por muerto y daban mi nombre por que (sic) el capitán Jairo Alfredo Ramírez me suplantó incluyéndome en el plan de vuelo como si yo fuera el piloto y me falsificó la firma, todo eso en el plan de vuelo que se llenó y presentó en Bogotá sin mi consentimiento. Situaciones como la que describo, es decir, suplantarme en planes de vuelo, ya habían ocurrido antes, suplantando también a Jhon Jairo Naranjo, piloto momento en el cual ni siquiera era piloto certificado por que (sic) aún estaba en proceso de entrenamiento. Inmediatamente supe de la ocurrencia del accidente me presenté ante el Jefe de Inspectores de Pilotos de la Aerocivil de Barranquilla, que era el capitán Racedo, me le identifiqué con cédula y licencia de piloto, le informé del accidente y él se sorprendió con mi presencia porque ya tenía conocimiento del mismo, y de eso quedó una constancia escrita.

SEXTA: Para la época del accidente, o sea mayo de 2004, el piloto del avión, en el caso concreto el Capitán Jairo Ramírez Díaz pasó vía fax el plan de vuelo, y sobre el papel la Aerocivil verificó como solía hacerlo, que quien estuviera como piloto tuviera en regla su documentación y el certificado médico al día. Como en el plan de vuelo que presentó el Capitán Ramírez el día del accidente, 5 de mayo de 2004, aparecía mi nombre y número de licencia como instructor (IVA), le autorizaron el vuelo a su destino pero nunca verificaron mi presencia en el avión... Yo como piloto efectúe entrenamiento y chequeos de otros dos pilotos en la misma aeronave, los capitanes Jhon Jairo Naranjo y Orlando Giraldo que piloteaban la nave antes del Capitán Ramírez, pilotos que venían de volar el mismo equipo en la Policía Nacional y por lo tanto tenían mucha experiencia y por orden de la Aerocivil fueron chequeados y recibieron su licencia como pilotos autónomos con calificaciones óptimas. El capitán Giraldo recibió también licencia IVA y posteriormente acompañó al Capitán Jairo Ramírez Díaz en el proceso de las cien horas operacionales, proceso en el que también incluía a la Luz Dary López, pero que como dije antes no concluyeron.

El Capitán Ramírez en un vuelo efectuado en la ruta Bogotá-Puerto Leguizamo-Bogotá, cuando llegó a Bogotá, en una inspección rutinaria, fue sorprendido por un inspector de la Aeronáutica Civil con un sobrecupo de dos pasajeros, además, volando él como Piloto autónomo y la señora Luz Dary López como Copiloto sin estar certificados como pilotos autónomos y suplantando a un piloto operacional. Para la época ni el Capitán Ramírez Díaz ni la Capitán Luz Dary López habían sido chequeados por primera vez. Tengo conocimiento de que anteriormente también lo había hecho pero no fue sorprendido por la Aerocivil.

ii) A su turno, el señor Orlando Giraldo Arenas Lizarazo, oficial retirado de la Policía Nacional, Piloto Oficial de seguridad aérea e investigador de accidentes

aéreos declaró lo siguiente (fl. 1077-1080, c. 2):

... [D]urante el tiempo que estuvo volando conmigo me percaté que era un piloto que si bien tenía muchos años de aviación y horas de vuelo, le falta mucha técnica, disciplina y habilidad de vuelo para volar esta aeronave que es bastante exigente con relación a una aeronave que el (sic) venía volando la cual era un Mitsubishi, mucho más pequeño, también me percaté que de acuerdo a la licencia provisional que le había sido expedida a el (sic) para volar por la aeronáutica civil no le permitía a él continuar volando la otra aeronave el Mitsubishi simultáneamente sin embargo él como no había contratado pilotos tampoco para el Mitsubishi él volaba las dos aeronaves en violación a las disposiciones y regulaciones de la aeronáutica civil, en una ocasión en un vuelo a Sarabena me vi en la obligación de quitarle los controles de la aeronave y efectuar el procedimiento del aterrizaje ya que los procedimientos y técnicas empleada (sic) por el (sic) no ofrecían la seguridad necesaria para efectuar esta maniobra. Mi observación para él fue que el (sic) se dedicara a una sola aeronave ya que la adaptación se le facilitaría y no confundiría los procedimientos de una y otra los cuales son bastantes diferentes. Sin embargo como este medio de aviación es tan pequeño entre nosotros me entere (sic) que él seguía volando las dos aeronaves al mismo tiempo. Para la última semana de marzo concreté mi vinculación laboral como asesor de seguridad aérea para el programa de aviación de la Policía trabajo que desempeño en la actualidad por lo cual le informé que sólo podría continuar de la forma en que veníamos trabajando hasta el doce de abril del 2004, fecha en la cual iniciaba mi actividad laboral. Mi primera recomendación para él fue que no continuara volando la aeronave solo sino que cumpliera la exigencia que le había hecho la aeronáutica civil ya que para mi concepto él no cumplía con los requisitos de conocimiento, técnica y habilidad necesaria para volar esta aeronave, a la siguiente semana entre el doce y el diecinueve de abril me encontré con un amigo piloto el cual me dijo que había visto el avión en Yopal que si yo seguía volando esa aeronave a lo cual le conteste (sic) que no que yo ya no estaba volando esa aeronave. Sin embargo me comuniqué con el Capitán Gutiérrez el cual se encontraba en Cali y me dijo que le (sic) tampoco había hecho ese vuelo, razón por la cual llamé al Capitán Ramírez y le pregunté que con quién había realizado el vuelo el (sic) me comentó que era un vuelo fácil y que por eso lo había efectuado él solo por lo cual le reiteré que no volara esa aeronave él solo porque yo veía que él todavía no estaba preparado para volar esa aeronave solo e incluso pese que yo ya me encontraba en una relación laboral estable me ofrecí a acompañarlo para que él completara las horas que le habían determinado a él. De nuevo me comuniqué con el Capitán Gutiérrez en Cali y le solicité que él se pusiera al frente de esa situación para que no lo dejara volar solo y me dijo que a él lo que le preocupaba que (sic) estaba utilizando el número de licencia de él o mía para realizar esos vuelos que cuando él volaba solo colocaba el número de las licencias de los pilotos con los que él volaba... PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho su usted puso en conocimiento de la aeronáutica civil o de otro (sic) entidad la conducta del Capitán Ramírez en cuanto a que estaba piloteando la aeronave metro 23 sin los conocimientos para ello. CONTESTADO: no puse en conocimiento de ninguna autoridad aeronáutica estas conductas del referido Capitán

Ramírez ya que las mismas eran de conocimiento de dicha institución por lo cual se le habían aplicado acciones como lo manifesté en la entrevista.

iii) Por su parte, el testigo Julio Jaime Parra Parra, quien fuera inspector de seguridad aérea para la época en la Aeronáutica Civil, señaló (fls. 1087-1089, c. 2):

... PREGUNTADO: Sírvase informar al Despacho si conocido o conoce al capitán JAIME ALFREDO RAMÍREZ DÍAZ, en caso afirmativo explicará por qué razón lo conoció y desde cuándo. CONTESTÓ: Con él tuve la oportunidad de hablar dos veces, porque hice inspección a su avión, no recuerdo qué empresa, algo de Petróleos, raro, dos veces, pero conocerlo no, aproximadamente en el año 2002 o 2003, es lo único de lo que me acuerdo... PREGUNTADO: Sírvase informar al Despacho si en alguna ocasión usted como inspector orgánico sorprendió al Capitán JAIRO ALFREDO RAMÍREZ, comandando un avión sin cumplir los requisitos legales. En caso afirmativo sírvase precisar las circunstancias a que se refiere la pregunta. CONTESTÓ: Circunstancias, por organización interna de Aeronáutica Civil a cada inspector se le asigna una empresa o un lugar, o un área para desempeñar sus funciones, mi lugar para desempeñar mis funciones en esa época, era como inspector en el Hangar Aerotécnico y el Hangar Aeroelectrónico del Dorado. Adicional a lo anterior por comando del Jefe de Grupo ocasionalmente ordena a los inspectores, realizar inspecciones de rampa o inspecciones sorpresa. Uno de esos días verifiqué que cerca al hangar que me correspondía este avión de matrícula, no recuerdo, este avión de esta empresa petrolera, descargando pasajeros frente a la rampa al hangar que me correspondía, y estando en inspección sorpresa decidimos con el capitán MORENO ejecutar la inspección sorpresa. Debo añadir que lo que yo inspecciono es eminentemente técnico, por lo tanto no debo inspeccionar lo referente a operaciones u operación del avión. Entonces, como descargaron pasajeros yo subí a la cabina de pilotos y encontré al Capitán, no conozco su nombre, y a una señora Copiloto, no recuerdo los nombres ni pedí licencias ni documentos, porque eso corresponde al departamento al departamento operaciones de la Aeronáutica y lo mío es técnico solamente... procedí a efectuar mi inspección técnica de rigor, a la aeronave y sus equipos, le encontré inconsistencias, varias inconsistencias, principalmente me acuerdo que habían unas hojas de vuelo que no estaban procesadas, que llevaban varios días volando y no tenía records en el libro de vuelo, como es mandato de ley y también me acuerdo que no habían firmas que avalaran la aeronavegabilidad de es aeronave para esos días, porque el libro estaba sin firmar, que fueron anotadas y posteriormente reportadas al Inspector correspondiente, siendo yo inspector del hangar aerotécnico no está bajo mi control, está bajo control del inspector de la Aeronáutica, entiendo Guaymaral, para que le reporte a la empresa y al departamento técnico de la empresa... PREGUNTADO: La situación que usted describe dio lugar a alguna sanción por parte de la autoridad competente, en caso afirmativo sírvase precisar qué clase de sanción,

por quién fue impuesta y a quién. CONTESTÓ: Correcto, mi obligación como inspector era presentar el informe de la Aeronáutica encargado el señor PATARROYO, lo cual hice en su debido tiempo y quien tomó de ahí en adelante su manejo pues era su jurisdicción, hasta ahí llegó mi conocimiento. Yo oí y supe que sí sancionaron, pero no supe en detalle pues no era mi jurisdicción... PREGUNTADO: Manifieste al Despacho de quién es la obligación de verificar si la aeronave o las aeronaves se encuentran en estado de aeronavegabilidad. CONTESTÓ: Aclaremos la obligación completa de la aeronavegabilidad, explícitamente está ordenada en el RAC, bajo responsabilidad del explotador o propietario de la aeronave, quien deberá proveer, o mantener o contratar un departamento técnico que le haga las reparaciones, o servicios de mantenimiento que sean requeridas y de acuerdo a su programa de mantenimiento aprobado y especificado para esa aeronave en particular, determinado por el fabricante (...)

iv) El testigo Iván Jiménez Lugo, piloto comercial, Director de Operaciones de Latina de Aviación, compañía que contrataba servicios de vuelos charter con Aerotransportes Petroleros Ltda., afirmó lo siguiente (fls. 1090-1092, c. 2):

... PREGUNTADO: Sírvase informar al Despacho si en alguno de eso (sic) vuelos realizados por la aeronave que Latina de Aviación contrataba según su informe anterior, hubo algún incidente que dio lugar a la aplicación de alguna sanción para el piloto que comandaba la aeronave, en caso afirmativo sírvase describir las circunstancias que rodearon el incidente por el que se le pregunta. CONTESTÓ: No recuerdo la fecha exacta, estando al mando de la operación de esta compañía, contratamos este avión para un vuelo Bogotá-Puerto Leguizamo-Bogotá, vuelo que se efectuó en las horas de la mañana de un día sábado, no recuerdo la fecha exacta. Al regreso de este itinerario fui informado por parte de los empleados de la Compañía Latina que un inspector de la Aeronáutica Civil requería a IVÁN JIMENEZ como jefe de operación al hangar de Latina de Aviación en el Aeropuerto El Dorado. Yo acudí al aeropuerto donde fui informado por dicho inspector, no recuerdo el nombre, que al inspeccionar o al efectuar una inspección de esta aeronave y su tripulación habían encontrado que el Capitán RAMÍREZ estaba actuando como piloto al mando, sin tener todos los requisitos necesarios que ordenaba el Reglamento Aeronáutico Colombiano. Nosotros le manifestamos que en el momento de hacer el contrato de prestación de servicios dicha compañía Aerotransportes Petroleros, ya me acordé, debería colocar una aeronave cumpliendo los requisitos de aeronavegabilidad y operaciones que manda la ley... PREGUNTADO: Sabe usted si el capitán RAMÍREZ fue sancionado por los hechos que acaba de narrar. CONTESTÓ: Nunca supe si realmente fue sancionado después de ese vuelo, si le fue suspendida su licencia o le fue suspendida su compañía (...)

v) En similares términos, Carlos Antonio Ortega Bonilla, Secretario de Seguridad Aérea de la Aeronáutica Civil para la época, rindió testimonio, así (fls. 1114-

1116, c. 2):

... PREGUNTADO: Sírvase informar al Despacho si por razón de su desempeño en la Aeronáutica Civil conoció usted la Empresa Aerotransporte Petrolera Ltda. APT, en caso afirmativo por qué la conoció, quién es o fue su representante legal, y todo lo que sepa en relación (sic) con esta empresa. CONTESTÓ: Por supuesto recuerdo la empresa, pues todas las empresas aéreas del país son vigiladas por la Aeronáutica, pero de ahí ese es mi conocimiento total de la compañía, no sé más de la misma. PREGUNTADO: Conoció usted un avión Fairchild Metro 3, Matrícula HK4275. CONTESTÓ: Sabía que existía el avión, porque días antes, podría decir antes del accidente, uno de los inspectores a mi cargo el Capitán Enrique Moreno Serrano, inspeccionó el avión antes de salir, y me acuerdo que no le detuvo el avión antes de salir. Lo que recuerdo es que, días antes del accidente de la aeronave Metro 3, Fairchild, fue inspeccionada en la rampa del aeropuerto El Dorado, antes de salir a un vuelo por el Capitán Moreno, quien era el encargado de esos aviones; recuerdo el caso porque el copiloto de la aeronave era una mujer, no recuerdo el nombre de ella, y si mal no recuerdo, no tenía licencia para volar el avión, para volar este tipo de avión, eso es lo que me trae la memoria. Personalmente a la tripulación de la aeronave no la conocí, no recuerdo tampoco a qué empresa estaba vinculada la aeronave referida. PREGUNTADO: Hubo algún tipo de investigación o sanción por los hechos que acaba de narrar, es decir por el hecho de no tener el copiloto licencia para volar la nave referida. CONTESTÓ: No recuerdo, me es imposible casi recordar qué tipo de procedimiento se hizo en ese momento... PREGUNTADO: Sírvase informar al Despacho si mayo de 2004 usted fue entrevistado por la revista Semana. CONTESTÓ: Sí me entrevistó. Me entrevistó porque puse una denuncia pública, porque no se estaban cumpliendo con las condiciones de seguridad aérea a nivel de controladores de vuelo en el país, que son los que controlan que el plan de vuelo se realice, o sea que la ruta que se va a tomar sea exactamente esa la que haga la aeronave. Estos hechos denunciados motivaron mi renuncia.

43. Por último, en el expediente fue rendido dictamen pericial por el Grafólogo y Documentólogo Forense Juan Carlos Pérez Díaz, a quien se le encargó el análisis de las rúbricas plasmadas en los planes de vuelos presentados por la empresa Líneas Aéreas del Café Ltda., con el fin de cotejarlas, contrastarlas y determinar si correspondían a una misma persona o no, es decir, si hubo suplantación y falsificación de las firmas en los planes de vuelos presentados ante la Aeronáutica Civil. En el estudio, el experto concluyó que no existe uniprocedencia manuscritural entre las rúbricas analizadas de los planes de vuelos donde figuran los Capitanes Jaime Gutiérrez Cifuentes y Jhon Jairo Naranjo, esto es que no fueron plasmadas por ellos. Además, se determinó que las firmas que supuestamente correspondían a los referidos capitanes fueron

realizadas por una misma persona. Así, en la experticia técnica se indicó (fls. 1127-1134, c. 2):

ANÁLISIS REALIZADOS

Como primer paso se procedió a realizar un detallado análisis individual al material dubitado (plana de vuelos del avión HK4275-X operado por Aerotransporte Petrolero Ltda., a nombre de los capitanes Jairo Alfredo Ramírez Díaz, Jaime Suyel Gutiérrez Cifuentes y Jhon Jairo Naranjo), como a las muestras patronas (firmas originales que reposan en las hojas de vida de los capitanes Jairo Alfredo Ramírez Díaz, Jaime Suyel Gutiérrez Cifuentes y Jhon Jairo Naranjo), en donde se estudiaron aspectos y subaspectos gráficos tales como: Morfología, tamaño, distribución topográfica, construcción morfológica, calibre relativos de los trazos, punto de iniciación y terminación, angulosidades, caja de renglón, enlaces, proporciones, tiempos gráficos y automatismos (una serie de características que son involuntarias, constante e insignificantes en la grafía y que representan un gran valor indentificativo al perito); para luego entrar a realizar las comparaciones entre uno u otro campo (dubitado e indubitado), las que permitieron establecer lo siguiente:

1.- En la inspección realizada en la oficina de Archivo de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil no se encontraron planes de vuelos firmado por el capitán Jairo Alfredo Ramírez Díaz en las fechas relacionadas en los documentos dubitados, razones por la cual no fue posible evacuar este punto...

2.- Confrontadas las rúbricas de duda estampadas en la parte inferior izquierda de los Planes de Vuelos donde figura el Capitán Jaime Gutiérrez Cifuentes, con la muestra de los patrones del Capitán Jaime Gutiérrez Cifuentes vistas en su hoja de vida, se encontraron evidentes diferencias gráficas de orden dinámico y morfológico en sus elementos intrínsecos y extrínsecos, que aseveran preliminarmente la no uniprocedencia manuscritural en aspectos gráficos tales como: punto de iniciación y terminación, tiempos gráficos, proporción y angulosidad, presencia de automatismos, únicos, propios e individualizantes del titular de la rúbrica; infiriéndose de ellos que las rúbricas no fueron elaboradas por el señor antes citado...

3.- Cotejadas las rúbricas cuestionadas impresas en la parte inferior izquierda de los Planes de Vuelos donde figura el Capitán Jhon Jairo Naranjo, con las muestras manuscriturales del capitán Jhon Jairo Naranjo vistas en su hoja de vida, se hallaron evidentes disimilitudes de orden dinámico y morfológico en sus elementos intrínsecos u extrínsecos, que aseveran preliminarmente la no uniprocedencia manuscritural en aspectos gráficos tales como: punto de iniciación y terminación, morfología, tiempos gráficos, proporción y angulosidad; infiriéndose de ellos que las rúbricas no fueron elaboradas por Jhon Jairo Naranjo...

4.- Confrontadas entre sí todas las rúbricas impresas en la parte inferior izquierda de los Planes de Vuelos cuestionados de los capitanes Jaime

Gutiérrez Cifuentes y Jhon Jairo Naranjo, se encontraron evidentes similitudes de orden dinámico y morfológico en sus elementos intrínsecos u extrínsecos, que aseveran preliminarmente la uniprocedencia manuscritural en aspectos gráficos tales como: punto de iniciación y terminación, morfología, tiempos gráficos, proporción y angulosidad; infiriéndose de ello que las rúbricas analizadas fueron elaboradas por una misma persona.

OBSERVACIONES: Se concluye preliminarmente dado que los documentos dubitados se encuentran en papel fax (térmico), los cuales hacen que se pierdan algunas características dinamoográficas (...).

CONCLUSIÓN

De lo expuesto anteriormente se infiere que:

1.- No fue posible realizar el estudio grafológico a las rúbricas del capitán Jairo Alfredo Ramírez Díaz plasmadas en los Planes de Vuelos cuestionados, dado a que en la inspección no se encontraron los documentos originales.

*2.- **No existe uniprocedencia manuscritural entre las rúbricas plasmadas en los Planes de Vuelos donde figura el capitán Jaime Gutiérrez Cifuentes y las muestras que obran en su hoja de vida que reposa en la oficina de Licencia de la Aeronáutica Civil.***

*3.-**Las rúbricas impresas en los planes de vuelo donde figura el capitán Jhon Jairo Naranjo, no son uniprocedentes con las muestras de patrones del capitán Jhon Jairo Naranjo, es decir no fueron elaboradas por el citado capitán.***

*4.-**Las rúbricas impresas en los planes de vuelos donde figuran los capitanes Jaime Gutiérrez Cifuentes y Jhon Jairo Naranjo fueron elaboradas por una misma persona –Se destaca-***

Problema jurídico

44. Corresponde a la Sala determinar si, de conformidad con los argumentos planteados en el recurso de apelación, la Aeronáutica Civil es responsable de los daños patrimoniales irrogados a la sociedad demandante, derivados de la destrucción total de la aeronave Fairchild Metro III de su propiedad, producto del accidente aéreo ocasionado por las presuntas fallas y omisiones en que incurrió, o por el contrario, debe confirmarse la sentencia de primera instancia que condenó únicamente a la compañía Líneas Aéreas del Café por su responsabilidad en el siniestro.

Validez de los medios de prueba

45. Con la demanda se allegaron algunos documentos en copia simple. Con relación a estos documentos, la Sala se sujetará al criterio de unificación recientemente establecido por la Sala Plena de la Sección Tercera en cuanto al valor probatorio de las copias simples, según el cual es preciso tener en cuenta que las partes en el curso procesal aceptaron que los documentos fueran tenidos en cuenta y coincidieron en la valoración de los mismos en forma recíproca, pues no fueron tachados ni al momento de arrimarlos al plenario probatorio ni durante el transcurso del debate procesal; por tanto, dichas copias tienen vocación de ser valoradas a fin de determinar la convicción del juez frente a los hechos materia de litigio, pues de lo contrario se desconocerían el principio constitucional de prevalencia de lo sustancial sobre lo formal y el derecho fundamental de acceso a la administración de justicia. En consecuencia, esta Sala procederá a valorarlas para decidir el fondo del asunto.

46. Por otra parte, en respaldo de sus pretensiones, la parte actora allegó al proceso algunos recortes de prensa de la Revista Semana y el diario El Tiempo; al respecto, es del caso precisar que, sobre el valor probatorio de los informes de prensa, la Sala Plena de esta Corporación⁴ dijo:

“Conforme el artículo 175 del Código de Procedimiento Civil y a lo que ha sostenido la doctrina procesal, la publicación periodística que realice cualquiera de los medios de comunicación puede ser considerada prueba documental⁵. Sin embargo, en principio solo representa valor secundario de acreditación del hecho en tanto por sí sola, únicamente demuestra el registro mediático de los hechos. Carece de la entidad suficiente para probar en sí misma la existencia y veracidad de la situación que narra y/o describe. Su eficacia como plena prueba

⁴ Sentencia del 29 de mayo de 2012, exp. PI 2011-01378-00. C.P. Susana Buitrago Valencia

⁵ “Esta Corporación ha reiterado que los artículos publicados en la prensa escrita pueden apreciarse por el juez como prueba documental solo para tener ‘(...) certeza sobre la existencia de la información, pero no de la veracidad de su contenido’. Sobre el mérito probatorio de las publicaciones de prensa como prueba en los procesos se encuentran también las siguientes providencias: sentencia de 27 de junio de 1996, rad. 9255, C. P. Carlos A. Orjuela G.; sentencia de 15 de junio de 2000, exp. 13.338, C. P. Ricardo Hoyos Duque; sentencia de 10 de noviembre de 2000, rad. 18298, actor: Renata María Guadalupe Lozano, C. P. Ricardo Hoyos Duque, y sentencia del 16 de enero de 2001, Rad. ACU-1753, C. P. Reinaldo Chavarro; sentencia de 25 de enero de 2001, rad. 3122, C. P. Alberto Arango Mantilla; sentencia de 6 de junio de 2002, rad. 739-01, C. P. Alberto Arango Mantilla”.

depende de su conexidad y su coincidencia con otros elementos probatorios que obren en el expediente. Por tanto, individual e independientemente considerada no puede constituir el único sustento de la decisión del juez⁶.

“En la jurisprudencia de esta Corporación existen precedentes que concuerdan con esta posición. Se ha estimado que las publicaciones periodísticas ‘...son indicadores sólo de la percepción del hecho por parte de la persona que escribió la noticia’, y que si bien ‘...son susceptibles de ser apreciadas como medio probatorio, en cuanto a la existencia de la noticia y de su inserción en medio representativo (periódico, televisión, Internet, etc.) no dan fe de la veracidad y certidumbre de la información que contienen’⁷.

“Consecuentemente, las noticias o informaciones que obtengan los medios de comunicación y que publiquen como reportaje de una declaración, no pueden considerarse por sí solas con el carácter de testimonio sobre la materia que es motivo del respectivo proceso.

“En relación con este último punto el Consejo de Estado ha indicado que ‘...las informaciones publicadas en diarios no pueden considerarse dentro de un proceso como prueba testimonial porque carecen de los requisitos esenciales que identifican este medio de prueba, en particular porque no son suministradas ante un funcionario judicial, no son rendidos bajo la solemnidad del juramento, ni el comunicador da cuenta de la razón de la ciencia de su dicho...’ por cuanto es sabido que el periodista ‘...tiene el derecho de reservarse sus fuentes’⁸.

“En este sentido, ha sostenido que las declaraciones que terceros hacen a los medios de comunicación ‘...tan sólo constituyen evidencia de la existencia de la información (...) Lo anterior, debido a que en sí mismas las publicaciones periodísticas representan ‘...la versión de quien escribe, que a su vez la recibió de otro desconocido para el proceso’, condición que no permite otorgarles valor de plena prueba debido a que ‘...son precisamente meras opiniones...’⁹.

47. En consecuencia, conforme a los planteamientos de la sentencia transcrita en precedencia, las aseveraciones contenidas en los referidos informes periodísticos no son demostrativas de los hechos que se pretenden hacer valer por medio de su aportación, en la medida en que sólo dan cuenta de la existencia de una nota periodística y lo que allí se dijo no cuenta con otro elemento de convicción que lo respalde, de suerte que no pueden constituir

⁶ “En sentencias de 15 de junio de 2000 y de 25 de enero de 2001, al igual que en auto de noviembre diez de 2000, según radicaciones 13338, 11413 y 8298, respectivamente, el Consejo de Estado, Sección Tercera, expuso una tesis según la cual una versión periodística aportada al proceso sólo prueba que la noticia apareció publicada en el respectivo medio de comunicación”.

⁷ Sentencia de 6 de junio de 2007, exp. AP-00029, M.P. María Elena Giraldo Gómez. Sección Tercera.

⁸ Sentencia de 15 de junio de 2000, exp. 13338, M.P. Ricardo Hoyos Duque. Sección Tercera.

⁹ Sentencia de 15 de junio de 2000, exp. 13338, M.P. Ricardo Hoyos Duque. Sección Tercera.

prueba directa de los supuestos que se narran o describen. Además, por cuanto la ocurrencia del accidente, así como las circunstancias que rodearon dicho evento, se encuentran plenamente demostradas con los restantes medios probatorios recaudados. Por el contrario, la declaración extraproceso del señor Jaime Cifuentes Gutiérrez será valorada, en tanto fue ratificada dentro del trámite contencioso administrativo, conforme a lo dispuesto en el artículo 229 del C.P.C.

Cuestión previa

48. Previo a adentrarse en el análisis de fondo de los cargos de impugnación, es necesario determinar si le asiste razón o no a la parte demandante en señalar que se equivocó el *a quo* al tener en cuenta la contestación de la demanda, dado que la misma fue presentada de manera extemporánea.

49. Para ello, sea lo primero destacar que, según lo dispuesto en el auto del 9 de agosto de 2009¹⁰, efectivamente la contestación de la UAE Aeronáutica Civil fue radicada por fuera del término legal, no así la de Líneas Aéreas del Café Ltda.

50. Ahora bien, una vez revisado el expediente y el registro de actuaciones del proceso, de conformidad con lo consignado en el aplicativo Consulta de Procesos de la página web de la Rama Judicial¹¹, así como en la anotación de la Secretaría¹², el término de fijación en lista transcurrió entre el 11 de julio y el 25 de julio de 2007, es decir, durante ese interregno la parte demandada estaba facultada para presentar su contestación oportunamente.

51. Asimismo, se observa que, de conformidad con el sello de la Secretaría General del Tribunal *a quo*, la contestación incoada por la Aeronáutica Civil se presentó el 25 de julio de 2007¹³, es decir, dentro del término legal establecido en el artículo 144 del C.C.A., por lo tanto, se encuentra acreditado que, contrario

¹⁰ Folios 899 – 901, c. 1

¹¹

<http://procesos.ramajudicial.gov.co/consultaprosesos/ConsultaJusticias21.aspx?EntryId=1EiamBDfXaEwimTWas73oYiHJmE%3d> consultado el 10 de agosto de 2017.

¹² Folio 764 anverso, c. 1

¹³ Folio 783, c. 1

a lo resuelto por el fallador de primera instancia, la oposición al líbello fue oportuna y debe valorarse, como en efecto se hizo en la sentencia de primer grado en la que corrigió el Tribunal su yerro y tuvo en cuenta los argumentos y pruebas presentados por ese extremo procesal.

Análisis de la Sala

52. Con el fin de abordar integralmente la problemática que supone el recurso de apelación interpuesto, la Sala analizará la demostración del daño, toda vez que se trata del primer elemento que debe dilucidarse para establecer la responsabilidad extracontractual del Estado¹⁴, de manera que, resuelto el tema relativo a la afectación de los intereses de la parte demandante, se entrará a estudiar la imputación.

El daño

53. En el *sub lite*, el daño alegado en la demanda es la afectación al patrimonio de la sociedad actora producto de la destrucción total de la aeronave Fairchild Metro III, HK4275-X, en el accidente aéreo ocurrido el 5 de mayo de 2004, cuando se encontraba a punto de aterrizar en el Aeropuerto de Chigorodó, Antioquia, hecho que se encuentra suficientemente demostrado (ver párr. 37).

54. Adicionalmente, de conformidad con la factura de compra, debidamente autenticada y traducida¹⁵, la aeronave de la referencia era propiedad de la sociedad demandante (ver párr. 31).

55. Asimismo, se encuentra acreditado que, a través de un contrato de arrendamiento con opción de compra, la aeronave fue arrendada a la sociedad

¹⁴ HENAO, Juan Carlos. *El daño*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 1998, p. 37.

¹⁵ ARTÍCULO 1798. “Los actos y contratos relativos a enajenación y gravámenes de aeronaves no matriculadas en Colombia, celebrados válidamente en un país extranjero, debidamente autenticados y traducidos al español, tendrán pleno efecto en el territorio nacional, siempre que se inscriban en el registro aeronáutico nacional”.

Líneas Aéreas del Café Ltda¹⁶, quien la explotaba comercialmente (ver párr. 32 y 34).

La imputación

56. En cuanto a posibilidad de imputar ese daño a la Administración, es pertinente poner de presente que la Sección Tercera del Consejo de Estado ha aceptado que así como la Constitución Política de 1991 no privilegió ningún régimen de responsabilidad extracontractual en particular, tampoco puede la jurisprudencia establecer un único título de imputación a aplicar a eventos que guarden ciertas semejanzas fácticas entre sí, ya que este puede variar en consideración a las circunstancias particulares acreditadas dentro del proceso y a los parámetros o criterios jurídicos que el juez estime relevantes dentro del marco de su argumentación¹⁷.

57. En ese orden, no todos los casos en los que se discuta la responsabilidad del Estado por daños derivados de un supuesto de hecho que guarde semejanzas tienen que resolverse de la misma forma pues, se insiste, el juez puede –en cada caso concreto– válidamente considerar que existen razones tanto jurídicas como fácticas que justifican la aplicación de un título o una motivación diferente.

¹⁶ ARTÍCULO 1890. “El arrendamiento o locación de aeronaves podrá llevarse a cabo con o sin tripulación, pero en todo caso la dirección de ésta queda a cargo del arrendatario”.

El arrendatario tendrá la calidad de explotador y, como tal, los derechos y obligaciones de éste, cuando tal calidad le sea reconocida por la autoridad aeronáutica”.

¹⁷ Consejo de Estado, Sección Tercera, Sala Plena, sentencia del 19 de abril de 2012, exp. 21515, C.P. Hernán Andrade Rincón, reiterada en la sentencia del 23 de agosto de 2012, exp. 23219, C.P. Hernán Andrade Rincón. En esa oportunidad se precisó: “En lo que se refiere al derecho de daños, como se dijo previamente, se observa que el modelo de responsabilidad estatal establecido en la Constitución de 1991 no privilegió ningún régimen en particular, sino que dejó en manos del juez la labor de definir, frente a cada caso concreto, la construcción de una motivación que consulte razones, tanto fácticas como jurídicas, que den sustento a la decisión que habrá de adoptar. Por ello, la jurisdicción contenciosa ha dado cabida a diversos ‘títulos de imputación’ como una manera práctica de justificar y encuadrar la solución de los casos puestos a su consideración, desde una perspectiva constitucional y legal, sin que ello signifique que pueda entenderse que exista un mandato constitucional que imponga al juez la obligación de utilizar frente a determinadas situaciones fácticas un determinado y exclusivo título de imputación”.

58. Desde las primeras decisiones relacionadas con siniestros aéreos en los que se demanda la responsabilidad extracontractual de la U.A.E. Aeronáutica Civil, para entonces Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, se ha privilegiado la falla en el servicio para imputar los daños ocasionados con ocasión de accidentes aéreos, siempre que se demuestren falencias o irregularidades que pongan en entredicho el cabal cumplimiento de las funciones asignadas a dicha entidad como responsable de la seguridad aérea civil en el país. Así, en la sentencia del 30 de septiembre de 1968, se encuadró la responsabilidad bajo la falla en el servicio, sin perjuicio de que esta pueda coexistir con la culpa personal del agente cuando exista una relación íntima entre ambas, toda vez que *“la falta personal del agente (culpa) no solo no exime de responsabilidad al ente de derecho público (...) sino que hasta cierto punto puede decirse... agrave y hace más patente la falta del servicio¹⁸”*.

59. Ese criterio fue reiterado en la sentencia del 3 de marzo de 1975¹⁹, en la que además se indicó que el Estado es responsable por los daños ocasionados en estos casos a título de falla en el servicio cuando *“ocurran por falla en el servicio de aeropuertos, o en fallas humanas conocidas por las autoridades aeronáuticas o que éstas debieron conocer, o, por fallas de los equipos de aeronavegación por no inspeccionarlos, y, finalmente cuando quiera que omitieren el cumplimiento de las funciones encomendadas a la entidad”*.

60. Sin embargo, en pronunciamiento de esta Sección del 12 de septiembre de 1997²⁰, se concluyó que era necesario distinguir entre la responsabilidad de la autoridad aeronáutica y la del explotador *“[e]n cuanto a la responsabilidad que incumbe al explotador de la aeronave, su régimen, que no hace distinciones respecto de la naturaleza contractual o extracontractual de los perjuicios que se reclamen, está determinado por el artículo 1880 del Código de Comercio. Disposición que consagra, en contra del explotador de la aeronave, una*

¹⁸ Consejo de Estado, Sección Tercera, C.P. Carlos Portocarreño, sentencia del 30 de septiembre de 1968, exp. 698.

¹⁹ Consejo de Estado, Sección Tercera, C.P. Carlos Portocarrero Mutis, sentencia de 3 de marzo de 1975, exp. 1389.

²⁰ Al respecto véase: Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera Subsección C, sentencias del 7 de noviembre de 2012 y el 21 de noviembre de 2013, C.P. Enrique Gil Botero, Exp. 25179 y 27046, respectivamente; y de esta Subsección la sentencia del 3 de mayo de 2013, C.P. Stella Conto Díaz del Castillo, Exp. 25774.

presunción de responsabilidad más que de culpa, sólo desvirtuable mediante la prueba de cualquiera de las causales señaladas en el artículo 1003 del mismo código, con exclusión de la fuerza mayor... La responsabilidad de la autoridad aeronáutica, al contrario de lo anterior, ha sido fundamentado siempre en la falla del servicio”.

61. A partir de la sentencia del 31 de octubre de 1997²¹, se planteó por primera vez la posibilidad de analizar la responsabilidad de la autoridad aeronáutica desde el punto de vista objetivo, bajo el entendido que la actividad aérea es peligrosa. No obstante, en términos generales, salvo algunas excepciones²², la jurisprudencia de la Sección Tercera ha privilegiado el régimen subjetivo de falla en el servicio para imputar responsabilidad al Estado, cuando quiera que se adviertan irregularidades, deficiencias en la prestación del servicio, omisiones o faltas que hayan concurrido en la producción del resultado dañoso. Es así como en pronunciamiento de esta Subsección²³, se declaró la falla en el servicio de la UAE Aeronáutica Civil, producto de las fallas en el servicio que dieron lugar al accidente aéreo de una aeronave que decoló sin plan de vuelo, en horas en las que estaba prohibido el manejo de aviones privados y con una tripulación sin la suficiente capacitación, a pesar de lo cual los controladores aéreos permitieron la realización del vuelo, conductas por las cuales fueron sancionados.

62. Recientemente, en las sentencias del 18 de mayo de 2017 y 31 de julio de 2017²⁴, se ha optado por encuadrar en el título de imputación de falla en el servicio la responsabilidad de la Aeronáutica Civil por los daños ocasionados en accidentes aéreos, en este último caso, por cuanto se demostró que se autorizó la operación VFR, o de vuelo visual de una aeronave en el trayecto Ibagué – Planadas, a pesar de que las condiciones meteorológicas no eran aptas para la aeronavegabilidad, lo que produjo el siniestro del avión de propiedad de un

²¹ Consejo de Estado, Sección Tercera, C.P. Ricardo Hoyos Duque, sentencia de 31 de octubre de 1997, expediente 10696.

²² Al respecto ver: Consejo de Estado, Sección Tercera, Sub-sección C, C.P. Olga Mérida Valle de De la Hoz, sentencia de 12 de febrero de 2014, expediente 25836.

²³ Consejo de Estado, Sección Tercera, Sub-sección C, sentencia de 29 de agosto de 2014, C.P. Danilo Rojas Betancourth expediente 28373.

²⁴ Consejo de Estado, Sección Tercera, Sub-sección C, sentencia de 18 de mayo de 2017, Exp. 36518 y sentencia de 31 de julio de 2017, Exp. 36557, ambas con ponencia de Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

particular, que además no contaba con registro para la prestación de los servicios comerciales de transporte aéreos.

63. Partiendo del recuento precedente y dado que lo alegado en la demanda se dirige a demostrar unas presuntas irregularidades, deficiencias y omisiones por parte de la UAE Aeronáutica Civil, en este caso lo propio es analizar la imputación con base en el régimen subjetivo de falla en el servicio, en aras de establecer si efectivamente las presuntas omisiones son imputables a la entidad demandada.

64. Previo a analizar la responsabilidad de la entidad, es necesario explicar el contexto de la actividad aeronáutica y el marco jurídico internacional y nacional que regula la aviación civil.

65. Sobre el particular, merece la pena señalar que el crecimiento de la aviación civil, aparejado al desarrollo de la industria aeronáutica, ha generado preocupación en el ámbito global por la seguridad de ese medio de transporte y su regulación en el derecho interno de las naciones. Producto de esta y otras preocupaciones sobre posibles conflictos que el desarrollo abusivo de la aviación pudiera desencadenar en los albores de la segunda posguerra, el 7 de noviembre de 1944, 54 países, entre ellos Colombia, suscribieron el “*Convenio sobre Aviación Civil Internacional*”, más conocido como Convenio de Chicago.

66. Según lo dispuesto en el preámbulo, ese acuerdo internacional tuvo como finalidad “*que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada*”. Tal instrumento internacional, incorporado en el ordenamiento interno mediante la Ley 12 de 1947, establece, entre otros asuntos, la obligatoriedad de dotar a las aeronaves de certificaciones de aeronavegabilidad que den cuenta del acatamiento de estándares mínimos que les permitan ofrecer un alto grado de seguridad, al tiempo que los demás Estados se obligan a reconocerlos como válidos. Esto implica, sin duda, la confianza recíproca de las partes en que a nivel interno se establecerán rigurosos procedimientos en materia de seguridad aeronáutica aplicables a las aeronaves civiles.

67. En el ámbito nacional, el derecho colectivo al mantenimiento de la seguridad pública previsto en el artículo 78 Superior, le impone al Estado el deber de regular la actividad de los prestadores o comercializadores de bienes y servicios, para que su actividad económica sea compatible con esa garantía de tercera generación²⁵. Además, se ha regulado en forma intensa la actividad de la aviación civil y se han dispuesto mecanismos de vigilancia, inspección y control sobre esa actividad consagrados en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia o RAC, que establecen las normas, requisitos, controles y restricciones de la aviación civil, bajo cuya égida ejerce la autoridad aeronáutica sus funciones de dirigir, regular, coordinar y controlar la aviación civil y comercial²⁶.

68. De acuerdo con los RAC, corresponde al titular del certificado de operación mantener su equipo en condiciones aptas para el vuelo, incluidas las reparaciones de estructuras y partes, de acuerdo con las regulaciones vigentes. Así lo prevé:

4.5.7.2. Responsabilidad de la aeronavegabilidad.

a) Todo titular de un certificado es responsable de:

1. La aeronavegabilidad de sus aeronaves incluyendo estructuras, motores de la aeronave, hélices, equipo de emergencia y partes de estos; y

2. La ejecución del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de sus aeronaves, incluyendo estructuras, motores, de la aeronave, hélices, accesorios, equipo de emergencia y partes de aquellos de acuerdo con su Manual General de Mantenimiento y las regulaciones de Aviación Civil de la UAEAC.

b) El titular de un certificado puede contratar con una organización debidamente autorizada, la ejecución de cualquier mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones. Sin embargo esto no exime al titular del certificado de las responsabilidades especificadas en el párrafo (a) de este numeral.

69. En ese sentido, al explotador de la aeronave o en general al titular del certificado de aeronavegabilidad, le atañe mantener las condiciones de aptitud

²⁵ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 15 de octubre de 2015, exp. 36729, C.P. Ramiro Pazos Guerrero

²⁶ Decreto 2332 de 1977.

para el vuelo, conforme a las reglamentaciones vigentes, para lo cual debe sujetarse a normas estandarizadas de mantenimiento aprobadas por la autoridad aeronáutica y al cumplimiento de precisas regulaciones²⁷.

70. En el caso concreto, se encuentra acreditado que el siniestro, de conformidad con el informe de la Secretaría de Seguridad de la Aeronáutica Civil, fue causado producto del *“juicio equivocado de la distancia, la velocidad, la altitud y el margen de franqueamiento de obstáculos en la aproximación final, intentado la operación más allá de la experiencia y nivel de competencia requerida en el equipo”*.

71. Además, no hubo factores externos, malas condiciones meteorológicas, los sistemas de alerta de la aeronave y las comunicaciones se encontraban funcionando con normalidad, motivo por el que no puede afirmarse que hubo fallas en la regulación del espacio aéreo, la seguridad o los procedimientos y estándares de aeronavegabilidad por parte de la Aeronáutica Civil, de manera concomitante con el vuelo.

72. Conforme a las pruebas recaudadas *“los pilotos nunca declararon tener una emergencia o una condición anormal de vuelo”*.

73. También consta en el expediente que los sistemas de ayuda a la navegación funcionaron con total normalidad y que el aeropuerto *“[l]os Cedros (SKLC) cuenta con un radiofaro omnidireccional de alta frecuencia (VOR) que opera en frecuencia 112.6 Mhz, como ayuda para la aproximación (sic) instrumentos a la pista 15, el cual operaba normalmente al momento del accidente. Los equipos de navegación a bordo de la aeronave funcionaban normalmente”*.

74. En atención a dichas pruebas, las cuales no fueron desvirtuadas ni controvertidas, se encuentra acreditado el buen funcionamiento de las radio ayudas, de las condiciones meteorológicas y de visibilidad, y de las

²⁷ Los RAC prevén la forma en que debe organizarse el mantenimiento preventivo, correctivo y las alteraciones a las aeronaves, en el numeral 4.5.7.4.

comunicaciones, supuestos que permiten inferir que no hubo falla, deficiencia o irregularidad alguna por parte de la autoridad aeronáutica durante el vuelo o la precipitación de la aeronave a tierra –se insiste- por cuanto la tripulación nunca se declaró en emergencia, solicitó prioridad para el aterrizaje a los controladores aéreos o reportó anomalía alguna.

75. Por el contrario, de conformidad con las conclusiones del informe final sobre el accidente, su causa probable estuvo determinada por “[e]l juicio equivocado de la distancia, la velocidad, la altitud y el margen de franqueamiento de obstáculos en la aproximación final, intentado la operación más allá de la experiencia y nivel de competencia requerida en el equipo”, impericia que no les permitió reaccionar ante una situación adversa, pero que según los medios de convicción aportados no implicaba mayor peligro y podía ser revestida si la tripulación hubiera contado con la experiencia, capacidad y conocimientos suficientes sobre la aeronave.

76. En ese mismo informe, quedó constancia del *Cockpit Voice Recorder* (CVR) o grabador de conversaciones de la aeronave, el cual da cuenta de: *i)* la falta de atención a los sistemas de alarma por el piloto al mando²⁸, pues “*la alarma de proximidad al terreno operó 7 veces y la respuesta dada por el piloto fue “ah esa vaina hombre”*; *ii)* la violación de las alturas de franqueamiento de obstáculos; *iii)* el mal manejo de las comunicaciones entre el piloto y la tripulación; y *iv)* la falta de experiencia en la conducción de la aeronave, la cual, según los testimonios y el mismo informe, revestía cierta complejidad y demandaba un alto grado de concentración en cabina.

77. En ese sentido, para la Sala resulta claro que la UAE Aeronáutica Civil no tuvo responsabilidad durante el vuelo y los momentos previos al accidente, pues no se demostraron hechos u omisiones de la entidad que hayan concurrido a la producción del resultado dañoso.

²⁸ Se indica que la alarma de emergencia sonó en varias ocasiones y el piloto no adoptó los procedimientos estandarizados (SOP) dispuestos para declararse en emergencia.

78. Ahora bien, es preciso estudiar si como lo alega la parte actora en su demanda, los daños producto de la destrucción total de la aeronave sí son imputables a la entidad, toda vez que esta no debió permitir el decolaje del avión, esto es, si la entidad es responsable pero por las acciones y omisiones previas al vuelo.

79. Lo anterior, a juicio de la sociedad demandante, por cuanto: *i)* la aeronave no se encontraba operando desde su base principal, es decir, el Aeropuerto de Guaymaral; *ii)* la Aerocivil no exigió las habilitaciones tipo o las licencias requeridas para operar la aeronave, ni verificó la presencia física del supuesto piloto al mando que suscribió el Plan de Vuelo; *iii)* si bien un inspector de la autoridad aeronáutica había sorprendido en una oportunidad anterior al Capitán Jairo Alfredo Ramírez Díaz sin cumplir los requisitos exigidos por los RAC, lo cierto es que este no fue sancionado; y *iv)* la compañía no tenía un despachador permanente en cada aeropuerto donde prestaba sus servicios, o por lo menos uno que la asistiera en el vuelo en el Aeropuerto El Dorado, como era su deber.

80. En consecuencia, la Sala abordará cada uno de esos puntos en aras de definir si fueron determinantes y contribuyeron en la causación del hecho dañoso, esto es, si constituyen una falla en el servicio con la entidad suficiente para inferir que comprometen la responsabilidad de la autoridad demandada.

81. Al respecto, en cuanto al primero de los argumentos, se tiene que, como acertadamente lo concluyó el Tribunal *a quo*, la operación desde un aeropuerto diferente a la base principal de la aeronave no puede considerarse una causa del accidente, máxime cuando se advierte que en una oportunidad anterior la entidad le solicitó a la compañía corregir dicha situación, a través del Oficio del 7 de abril de 2004, de ahí que no pueda atribuirse una actitud permisiva o negligente a la entidad sobre este punto, pues está probado que sí se adoptaron medidas tendientes a corregir la situación. Adicionalmente, por cuanto la aeronave había sido autorizada para operar en la modalidad de aerotaxi, por lo que podía decolar desde aeropuertos diferentes a su base principal, como autorizan los RAC y la Resolución No. 05601 del 11 de septiembre de 1995. De otra parte, lo cierto es que -se reitera- la causa del siniestro fue la impericia, falta

de experiencia y capacitación de la tripulación, de modo que aún si el avión hubiera partido desde su base principal no podría afirmarse que el resultado hubiera sido distinto.

82. Frente al segundo de los argumentos, valga decir, la presunta omisión de la Aerocivil en exigir las habilitaciones tipo o licencias requeridas para maniobrar este tipo de avión, en el expediente se encuentra que, efectivamente, tanto el Piloto al mando de la aeronave, Jairo Alfredo Ramírez Díaz, como la Copiloto Luz Dary López Triana, carecían de licencias vigentes para pilotear la aeronave, pues según los medios de prueba arrimados, se constata que al primero se le había habilitado de manera provisional en su licencia el equipo Metro III SA-227, hasta el 17 de febrero de 2004 y a la segunda, se le habilitó provisionalmente el privilegio de Copiloto en el mismo equipo, para efectuar 100 horas de experiencia operacional, hasta el 30 de abril de 2004, proceso que ninguno de los dos terminó, lo que fuerza a concluir que para la fecha del accidente, esto es el 5 de mayo de 2004, ninguno de los dos contaba con las habilitaciones tipo que les permitieran llevar a cabo el vuelo²⁹.

83. Según el numeral 2.2.1.2.2.4 de los RAC, las habilitaciones de tipo corresponden a *“las aeronaves que tengan un peso mayor a 5700 kilos”* y en el plenario está acreditado que la aeronave Metro III Fairchild SA-227, tenía un P.B.M.O. de 6.577 kilogramos, según se advierte del Certificado de aeronavegabilidad No. 002557. Es decir que por su peso requería una habilitación tipo para operar ese tipo de equipos en particular (ver párr. 35).

84. Sin perjuicio de lo anterior, se aprecia que en el Plan de Vuelo enviado por fax y aprobado por la entidad accionada, no se consignaron los nombres de los aludidos pilotos como personal a cargo de la aeronave, pues por el contrario, en

²⁹ El numeral 2.2.1.2.2 de los RAC dispone al respecto: *Habilitaciones de clase y tipo “Queda limitada a una sola clase y a un solo tipo de aeronave, según corresponda, la autonomía de operación de las licencias de piloto, copiloto e ingeniero de vuelo dentro de cada categoría. No se permitirá al titular de una licencia de piloto actuar como piloto al mando, ni como copiloto, ni como Ingeniero de Vuelo de un avión o helicóptero a no ser que dicho titular haya recibido una de las siguientes autorizaciones:*

(a) Una habilitación de clase correspondiente

(b) Una habilitación de tipo correspondiente

Cuando se expida una habilitación de tipo, que limite las atribuciones a las licencias de copiloto o Ingeniero de Vuelo, en la habilitación se anotará dicha limitación”.

ese documento se indicó que el Piloto al mando sería el Capitán Jaime Gutiérrez Cifuentes, a quien, de conformidad con los testimonios rendidos en el proceso y el dictamen pericial practicado, se le falsificó su rúbrica, en aras de hacer parecer que era él quien lo adelantaría, a pesar de que no se encontraba dentro de la aeronave (ver párr. 36).

85. En esa medida, no es posible que la entidad se percatara de la falta de licencias de los pilotos que perecieron en el accidente, pues estos nunca fueron reportados como parte de la tripulación en el Plan de Vuelo, de ahí que era materialmente imposible que se advirtiera que no contaban con las respectivas licencias. Además, quien fue suplantado sí contaba con la habilitación para pilotear la aeronave y no tenía anotaciones en el sistema que le impidieran adelantar el vuelo, razón por la que la entidad estaba obligada a aprobar el Plan de Vuelo así presentado, en la medida que contenía lo dispuesto en el numeral 5.7.2.9 de los RAC.

86. En este punto, resulta necesario aclarar que, contrario a lo alegado por la parte demandante, no es cierto que la UAE Aeronáutica Civil esté en la obligación de verificar físicamente cada una de las aeronaves con el fin de corroborar si quien suscribió el plan de vuelo en efecto se encuentra en el interior y al mando de esta, pues ninguna norma de los RAC prescribía tal obligación, tanto es así que el numeral 5.7.2.10 ibídem disponía que el piloto, copiloto, despachador o explotador que hubiera elaborado el Plan de Vuelo *“serán los únicos responsables de la información consignada en él y por su correcta ejecución”*.

87. En ese orden de ideas, una vez elaborado y presentado el Plan de Vuelo a través de cualquiera de los medios que para la época eran permitidos (físico, radio, internet, fax o telefónico), la obligación de la entidad se limitaba a cotejar esa información con lo relacionado en el sistema de Automatización en Línea de Información Aeronáutica - A.L.D.I.A., con el fin de verificar: *i)* que el documento contara con los requisitos previstos en el numeral 5.7.2.9 de los RAC, *ii)* que quien fue mencionado como piloto al mando se encontrara habilitado para operar la aeronave (habilitación tipo o licencia vigente que no aparezca en el sistema

con suspensiones), *iii*) que la aeronave cumpliera con las condiciones de aeronavegabilidad; y *iv*) que la aeronave contara con matricula vigente. En consecuencia, dado que en el caso concreto todos esos supuestos se cumplieron a cabalidad, la Aerocivil estaba obligada a aprobar el Plan de Vuelo, como en efecto lo hizo, sin que de tal circunstancia se advierta irregularidad o deficiencia alguna.

88. De otra parte, en tercer lugar, el extremo activo alegó que la falta de un despachador permanente en el aeropuerto o uno provisional que asistiera el vuelo, también constituyó un factor determinante en la producción del daño reclamado, aspecto que no comparte esta Sala, pues, si bien conforme a lo dispuesto en el numeral 4.19.1 de los RAC³⁰, la compañía debía contar con un despachador en su base principal, lo cierto es que aún si la sociedad Aerotransportes Petrolero Ltda. hubiera contado con un despachador permanente o uno provisional el resultado no habría sido diferente. En otras palabras, un despachador no habría podido evitar el siniestro, máxime cuando la aeronave contaba con todos los requisitos técnicos que le permitían adelantar el vuelo, lo que de suyo implica que de contar con uno este tendría que haber autorizado el decolaje. Además, el accidente ocurrió en la proximidad del aeropuerto de destino, de modo que la ausencia de un despachador no tuvo incidencia en el siniestro, máxime si se tiene en cuenta que la aeronave cumplía con las condiciones de aeronavegabilidad, con los instrumentos y equipos instalados para el tipo de operación que se efectuó, así como con un Plan de Vuelo previamente aprobado.

89. Por último, la parte actora adujo que en la medida que en una oportunidad anterior el señor Jairo Alfredo Ramírez había sido sorprendido, durante una

³⁰ **4.19.1. Autoridad de despacho.** *“Para iniciarse un vuelo deberá ser autorizado específicamente por un despachador y deberá cumplirse con lo siguiente:*

- a) La aeronave cumple con las condiciones de aeronavegabilidad, con los instrumentos y equipos instalados para el tipo de operación que se va a efectuar.*
- b) Se encuentra firmado por parte de mantenimiento el libro del avión.*
- c) El despachador ha presentado el formato de peso y balance del avión, y el plan de vuelo debidamente diligenciados y firmados conforme corresponda.*
- d) El vuelo ha sido planeado de acuerdo a las especificaciones de operación, a los reglamentos aeronáuticos y al manual de vuelo de la aeronave.*
- e) Cuando se trate de aeronaves con PBMO inferior a 5.700 Kg el despachador será exigible sólo en la base principal de operación. En los demás aeropuertos el despacho podrá efectuarlo uno de los pilotos”.*

inspección sorpresa, por un funcionario de la Aeronáutica Civil, sin las licencias requeridas para conducir ese avión y sin contar con la colaboración de un instructor, pero no fue sancionado por esa conducta, dicha omisión constituyó una falla en el servicio que contribuyó a la materialización del resultado dañoso.

90. Al respecto, de entrada se advierte que, según los medios probatorios relacionados en precedencia, se demostró que la Aeronáutica Civil sí le abrió investigación al Capitán Ramírez Díaz por tales hechos, situación diferente es que conforme a las normas del RAC, el implicado se acogió al numeral 7.2.2.9.1.4 *ibídem* que dispone lo siguiente:

El implicado o investigado, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del pliego de cargos, podrá cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa estipulada para la infracción por la cual se le inició investigación, y si así lo acredita con el respectivo recibo de pago, ésta se entenderá pagada en su totalidad, sin que haya lugar a la aplicación de sanciones accesorias. En este caso, también procederá la terminación anticipada del proceso.

91. En consecuencia, como el investigado canceló el 50% del valor de la multa correspondiente, evitó la suspensión de su licencia y la aplicación de medidas sancionatorias accesorias, lo cual demuestra que la entidad sí actuó e investigó los hechos, sin que sea de recibo para la Sala el argumento según el cual la falta de una sanción al Piloto Ramírez Díaz pueda considerarse una concausa del siniestro, mucho menos si no se acreditó su relación con el mismo ni con la destrucción de la aeronave objeto de debate.

92. En conclusión, para la Sala no se encuentra demostrada la falla en el servicio alegada, pues como se explicó en precedencia la causa del accidente fue la falta de experiencia, consciencia situacional, manejo de las comunicaciones y reacción de la tripulación, especialmente del piloto al mando, conductas que no pueden endilgárseles a la autoridad aeronáutica como pretende la sociedad demandante bajo la afirmación genérica de que si no se hubiese autorizado el despegue el accidente no hubiera ocurrido, pues como se vio el siniestro no se debió a una falla en el tráfico aéreo, el servicio de aeropuertos, las comunicaciones externas, las ayudas de los controladores

aéreos, las condiciones meteorológicas o mucho menos a una falla humana atribuible a los funcionarios de la entidad, quien debía autorizar el Plan de Vuelo, como en efecto lo hizo, sin que de ello pueda predicarse sin más su responsabilidad.

93. Además, como lo ha señalado esta Corporación en estos casos, si lo que se pretende es comprometer la responsabilidad de la Aeronáutica Civil, en casos como el *sub examine*, en los cuales el informe del accidente la descartó, deben demostrarse a plenitud las circunstancias por las cuales se considera que dicho informe estuvo errado, lo que no se acreditó en el plenario³¹.

94. Así las cosas, la Sala comparte la decisión del Tribunal *a quo* en cuanto exoneró de responsabilidad a la UAE Aeronáutica Civil por la destrucción de la aeronave materia de controversia.

95. De otra parte, resta por analizar la responsabilidad de la compañía Aerotransporte Petrolero Ltda., hoy Líneas Aéreas del Café Ltda., dado que a juicio de la sociedad actora incumplió sus deberes como operadora de la aeronave.

96. Al respecto, debe recordarse que el Tribunal *a quo* encontró demostrada la responsabilidad de dicha compañía bajo el marco del contrato de transporte suscrito entre ambas sociedades, toda vez que, a su juicio, se acreditó el supuesto incumplimiento del aludido contrato que obligaba a la empresa explotadora a operarla a través de un piloto con licencia vigente.

97. Sin embargo, la Sala no comparte dicha postura, pues la demanda es clara en el sentido de atribuir la responsabilidad extracontractual a la compañía

³¹ Consejo de Estado, Sección Tercera, Sub-sección B, sentencia de 3 de mayo de 2013, C.P. Stella Conto Díaz del Castillo, Exp. 25774, en la cual se indicó: “Y la circunstancia de que la ley haya atribuido a la autoridad aeronáutica la función de investigar todos los accidentes de aviación con el objeto de determinar sus causas probables (art. 1.847 del C. de Co.), emitiendo luego de dichos accidentes el correspondiente informe (que tiene la condición de documento público), impone que **cuando se trate de comprometer la responsabilidad de la propia autoridad aeronáutica y el informe la haya descartado, la carga de probar la falla del servicio del demandante sea aún más exigente, en la medida en que a él le corresponderá desvirtuar las conclusiones que el mencionado informe contenga**” –Se destaca-

demandada, tanto es así que, como bien lo manifiesta la apelante en su recurso de alzada, no es cierto que haya existido un contrato de transporte entre esta y Líneas Aéreas del Café Ltda.

98. El único vínculo contractual que existía entre ambas sociedades era un contrato de arrendamiento con opción de compra sobre la aeronave, sobre el cual en ningún momento se hizo consistir la responsabilidad de la empresa demandada, pues las pretensiones del libelo son enfáticas en señalar que lo que se solicita es la declaratoria de responsabilidad extracontractual de Líneas Aéreas del Café, de manera solidaria con la UAE Aeronáutica Civil.

99. En este caso, para la Sala resulta diáfano que la declaratoria de responsabilidad que se solicita surge con total independencia de las obligaciones contractuales que existían entre las partes, por el contrario, la controversia se contrae a determinar si hubo o no desconocimiento de los deberes generales de conducta por parte de la sociedad accionada.

100. Al margen de ese debate, la Sala considera que tal distinción entre los perjuicios contractuales o extracontractuales que se reclaman resulta inocua cuando se trata de establecer la responsabilidad de la empresa explotadora de la aeronave. Así lo ha señalado en varias ocasiones esta Corporación, con base en lo dispuesto en el artículo 1.800 del Código de Comercio³²:

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

³² Ese criterio ha sido ratificado, entre otras ocasiones, en los siguientes pronunciamientos: Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera Subsección C, sentencia del 7 de noviembre de 2012, C.P. Enrique Gil Botero, radicación 25179, actor: Leonel Antonio García Patiño y otros, demandado: Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil; Subsección B, sentencia del 3 de mayo de 2013, C.P. Stella Conto Diaz del Castillo, radicación n.º 25774, actor: Elda Mary Luán y otros, demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas – Se destaca-.

101. Ahora bien, aclarado lo anterior, es preciso señalar que el análisis de responsabilidad de Líneas Aéreas de Café Ltda. debe darse bajo el marco de las normas de derecho privado aplicables a dicha entidad, teniendo en cuenta su régimen jurídico, esto es, el juicio de reproche debe estudiarse desde la perspectiva de la teoría general de la responsabilidad civil extracontractual de corte culpabilista que, en nuestro ordenamiento interno, encuentra su fundamento en los artículos 2341³³ y 2356³⁴ del Código Civil.

102. Lo anterior, bajo el entendido que, por ser una empresa de carácter privado, se rige por las normas de derecho privado, no por las del derecho público, de modo que frente a ella no es posible dar aplicación a los regímenes de responsabilidad tradicionales con que se estudia la responsabilidad estatal.

103. En ese sentido, tratándose de la imputación de daños en relación con sociedades sometidas al derecho privado y que, excepcionalmente, en virtud del fuero de atracción, le corresponde analizar en determinados casos concretos a la Jurisdicción Contencioso Administrativa, el juicio de responsabilidad que se realice debe ser el privado³⁵.

104. Para ello, además, es preciso destacar que la competencia para declarar la responsabilidad de la persona pública o privada atraída se adquiere de forma definitiva y no provisional ni condicionada, en aplicación del principio de la *perpetuatio jurisdictionis*, lo que significa que no está sujeta a la prosperidad de las pretensiones elevadas en contra de la entidad pública³⁶, pero sí requiere de un fundamento jurídico y fáctico sólido. Al respecto, esta Corporación señaló:

³³ “El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido”.

³⁴ “Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona puede ser reparado por ésta”.

³⁵ Así lo ha hecho esta Subsección en anteriores oportunidades, v. gr., Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección B, sentencia del 5 de diciembre de 2016, exp. 38 806, C.P., Danilo Rojas Betancourth.

³⁶ Ha señalado de manera reiterada la Sala que “la competencia asignada a la jurisdicción contencioso administrativa en razón del fuero de atracción no está condicionada al éxito de las pretensiones de la demanda, pues no se trata de una competencia ‘provisional’, ajena al

(...) en relación con el factor de conexión –el cual, como se advierte, es el que da lugar a la aplicación del denominado “fuero de atracción”– (...) su operatividad resulta procedente siempre y cuando desde la formulación de las pretensiones y la presentación del soporte probatorio de las mismas en el libelo contentivo de la demanda, pueda inferirse que existe una probabilidad mínimamente seria de que la entidad o entidades públicas demandadas, por cuya implicación en la litis resultaría competente el juez administrativo, sean efectivamente condenadas. Tal circunstancia es la que posibilita al mencionado juez administrativo adquirir –y mantener– la competencia para fallar el asunto en lo relativo a las pretensiones enderezadas contra aquellos sujetos no sometidos a su jurisdicción –fuero de atracción–, incluso en el evento de resultar absueltas, por ejemplo, las personas de derecho público, igualmente demandadas, cuya vinculación a la litis determina que es la jurisdicción de lo contencioso administrativo la llamada a conocer del pleito, atendidos los otros cuatro factores atributivos de competencia recién referidos.

La anterior conclusión resulta imperiosa como quiera que de admitirse la aplicación del multicitado factor de conexión o fuero de atracción con la simple convocatoria ante la jurisdicción contencioso administrativa de una persona –pública o privada– respecto de la cual la ley ha atribuido a aquella la competencia para conocer de los litigios en los cuales se vea inmersa, independientemente de una valoración, así sea meramente liminar, de las probabilidades de condena en su contra, “acabaría por consentirse que los particulares, a su antojo, eligiesen el juez de sus preferencias para asumir el conocimiento de los asuntos que decidan ventilar ante la jurisdicción, con lo cual se desconocería el carácter de orden público de las disposiciones legales que distribuyen la competencia entre los diversos órganos judiciales y todas las razones que condujeron al legislador a efectuar dicho reparto de la forma como quedó consignado en la ley³⁷.

105. Descendiendo al caso sub examine, se advierte que la imputación de responsabilidad que se hace en la demanda de reparación directa en contra de la entidad pública, es seria y debidamente sustentada; de allí que se cumpla el supuesto requerido para que opere el fuero de atracción por virtud del cual la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo se vuelve competente para conocer de las pretensiones formuladas en contra de Líneas Aéreas del Café.

esquema de la teoría del proceso sino que precisamente dicho fuero implica que todas las partes llamadas al proceso puedan ser juzgadas por el mismo juez. Por lo tanto, la competencia subsiste aún en el evento de que sólo resulte responsable la empresa industrial y comercial del Estado pues basta con que exista razón legal y fáctica que justifique la pretensión contra todos los citados al proceso”. Sentencia de 11 de noviembre de 2003, exp. 12.916. En el mismo sentido, sentencias de 21 de febrero de 1997, exp: 9954, de 26 de marzo de 1993, exp: 7476 y de 4 de febrero de 1993, exp: 7506.

³⁷ Sección Tercera, sentencia de 29 de agosto de 2007, exp. 15.526, C.P. Mauricio Fajardo Gómez, reiterada luego en la sentencia de 18 de julio de 2012, exp. 23.928 con ponencia del mismo magistrado.

106. Como se indicó, en tales eventos el juicio de imputación deberá realizarse desde el punto de vista de la culpa civil en aras de determinar si el resultado dañoso, siendo previsible, ocurrió bajo su esfera de control y a pesar de ello la entidad actuó o dejó de actuar teniendo el deber jurídico de evitar el daño. Sobre el particular, conviene destacar que la Corte Suprema de Justicia ha precisado:

... [C]omo desde antaño lo viene predicando la Corporación con apoyo en el tenor del artículo 2341 del Código Civil, para que resulte comprometida la responsabilidad de una persona natural o jurídica, a título extracontractual, se precisa de la concurrencia de tres elementos que la doctrina más tradicional identifica como “culpa, daño y relación de causalidad entre aquélla y este”. Condiciones estas que además de considerar el cuadro axiológico de la pretensión en comentario, definen el esquema de la carga probatoria del demandante, pues es a este a quien le corresponde demostrar el menoscabo patrimonial o moral (daño) y que este se originó en la conducta culpable de quien demanda, porque al fin y al cabo la responsabilidad se engasta en una relación jurídica entre dos sujetos: el autor del daño y quien lo padeció³⁸.

107. La misma Corporación, en un reciente pronunciamiento señaló³⁹:

La culpa civil, en suma, se concreta en un error de cálculo frente a lo que es objetivamente previsible. Si el actor previó o no que su conducta podía derivar en un evento dañoso es irrelevante para efectos de alcanzar el nivel de culpa sin representación. Lo importante es que haya actuado (o dejado de actuar) por fuera del rango de sus posibilidades de acción respecto de lo que está jurídicamente permitido. Sólo así se logra entender el factor de reproche subjetivo de la responsabilidad civil como una postura del entendimiento y no como voluntariedad de la conducta moral. (...)

Los parámetros que rigen la conducta del agente normalmente no están positivizados, salvo algunos casos de reglamentaciones administrativas, como por ejemplo las normas de tránsito; las normas sobre calidad total del servicio de salud; las guías y protocolos médicos de los servicios seccionales de salud de los municipios; las reglamentaciones sobre calidad de las construcciones y sismorresistencia, para evitar que las construcciones causen daños a terceros, etc...

Tales estándares pueden demostrarse por cualquier medio de prueba legalmente admisible o, inclusive, no requerir prueba cuando se trata de hechos notorios, lo que acontece cuando los parámetros de conducta socialmente exigibles son tan evidentes, que toda persona de mediano entendimiento tiene la posibilidad de conocerlos. Por ejemplo: el ciclista que va a toda velocidad por un sendero peatonal y atropella a un peatón por no tener cuidado. El deber de cuidado que se exige a todo el

³⁸ Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, Sala de Casación Civil y Agraria, M.P. José Fernando Ramírez Gómez, sentencia de octubre 25 de 1999, exp. 5012.

³⁹ Sentencia de 30 de septiembre de 2016, rad. 05001-31-03-003-2005-00174-01, M.P. Ariel Salazar Ramírez.

que conduce una bicicleta es algo tan ostensible que no es necesario que esté en ninguna reglamentación; de ahí que no requiera prueba por ser un hecho notorio.

Estas reglas ofrecen al juez una escala de medición para enfrentarse en retrospectiva (valoración de lo realizado) a la conducta que el ordenamiento habría esperado (confía) que el sujeto adoptara. Únicamente si se prueba en el proceso la existencia de tales pautas de conducta y que el demandado las infringió habiendo tenido la posibilidad de actuar conforme a lo que el ordenamiento esperaba de él, es posible imputar culpabilidad. Tal juicio de reproche se descarta, naturalmente, si se demuestra que la conducta del convocado a juicio fue prudente, es decir que obró de conformidad con el deber de diligencia y cuidado que le asiste.

108. En ese horizonte de comprensión, se analizará la responsabilidad extracontractual de la sociedad demandada bajo el marco de la culpa civil y los estándares de conducta que le eran exigibles.

109. Bajo esa consideración, se tiene que la conducción de aeronaves constituye a todas luces una actividad peligrosa, como se ha aceptado de manera pacífica en la doctrina y la jurisprudencia, de modo que su desempeño demandaba un comportamiento prudente, diligente y sumamente cuidadoso por parte de quien la adelantaba, es decir, reclamaba un deber de cuidado riguroso y especial; sin embargo, de conformidad con las pruebas y lo analizado en precedencia, para la Sala es claro que dicho deber se desconoció, pues la sociedad permitió que el vuelo lo adelantara un piloto y una copiloto sin experiencia en el equipo, con las licencias vencidas y sin la presencia de un Piloto Instructor, con lo que se desconoció cualquier estándar mínimo de prudencia, si se tiene en cuenta, además, que no fue la primera vez que ello ocurrió⁴⁰.

110. Por tratarse de una actividad peligrosa requería del cumplimiento riguroso de los procedimientos y requisitos establecidos en los RAC, de ahí que se encuentre acreditada su culpa como causa exclusiva y determinante en la causación del daño, en tanto resulta evidente que lo que se esperaba de la empresa era la sujeción estricta a los deberes de cuidado que conlleva la

⁴⁰ Según los testimonios recaudados y lo señalado por la entidad demandada, por lo menos en una ocasión más, el piloto Ramírez Díaz había adelantado vuelos sin la presencia y compañía de un Piloto Instructor.

actividad aeronáutica y que implican la adopción de todas las medidas pertinentes y necesarias para evitar resultados como el que se materializó.

111. Adicionalmente, en los términos expuestos en la providencia en cita, no se desvirtuó su responsabilidad en el siniestro aéreo, mediante la prueba de cualquiera de las causales señaladas en los artículos 1.003 y 1888 del Código de Comercio, valga decir, no se acreditó que el daño haya sido responsabilidad exclusiva de un tercero o del propio afectado, mucho menos obra exclusiva de la naturaleza o vicio propio de las cosas transportadas.

112. En ese sentido, se concluye que el comportamiento de la empresa explotadora de la aeronave no se ajusta al patrón razonable del hombre medio en esas condiciones, esto es, lo que se esperaba de ella era la mayor prudencia y cuidado en la conducción y manejo de la aeronave, aspectos que a todas luces desconoció, si se considera que, como quedó acreditado, de manera imprudente permitió que el Capitán Ramírez Díaz y la Copiloto Luz López condujeran la aeronave sin contar con las licencias requeridas, la experiencia y la presencia de un piloto instructor, omisiones que desde un punto de vista jurídico son imputables a la empresa, máxime cuando quien figuró como piloto al mando en el Plan de Vuelo suplantó al Piloto Instructor y falsificó su rúbrica en ese documento, comportamiento que compromete la responsabilidad de la empresa si se tiene en cuenta que dicho piloto era el representante legal de la sociedad, la actividad era propia de su objeto social y si la empresa cumplía con los requisitos mínimos de organización, cuidado y buen juicio, debía conocer el estado de las licencias de la tripulación y verificar que quien suscribía los Planes de Vuelo era efectivamente el instructor con el que contaban en su planta de personal.

113. Lo contrario, es decir, permitir que los pilotos estuvieran al mando de cualquier aeronave sin ningún filtro o revisión previa por parte de la empresa demuestra su negligencia en el manejo de sus negocios, y lo que resulta aún más reprochable su imprudencia en la administración de la aeronave y la conducción de los pasajeros y las cosas, pues se trata de una aeronave que contaba con autorización para volar en la modalidad de aerotaxi.

114. El manejo inadecuado de sus negocios y la desorganización administrativa de la empresa quedó ratificada con lo señalado por aquella en su contestación al libelo, escrito en el que la sociedad señaló que no tenía explicación al hecho de que los mencionados pilotos tripularan la aeronave, lo que refleja su falta de cuidado y diligencia en el manejo de la compañía.

115. Tratándose de omisiones, se ha insistido en que no es posible para el instituto de daños establecer una relación causal entre la conducta reprochable y el daño final, sino definir por qué un determinado resultado dañoso, como el que se presenta en este caso, debe ser atribuido a una persona que fenomenológicamente no lo causó, lo cual se determina con arreglo a criterios jurídicos y no naturales; esto es, un juicio propio de imputación y no de causalidad.

116. En otros términos, en los casos en los en que se presenta una omisión - como es el caso en estudio- para establecer un juicio de responsabilidad el presupuesto de causalidad es superfluo, ya que el daño tiene fundamento causal en un fenómeno natural. Sin embargo, esto no quiere decir que no pueda atribuirse responsabilidad a quien estaba llamado a prestar el servicio en forma idónea y oportuna, y esto solo es posible cuando se extrae de las pruebas vertidas en el plenario que infringió el deber funcional de evitar o prevenir el resultado dañoso.

117. En el caso concreto –se insiste- la responsabilidad que se endilga a la sociedad accionada se deriva de las omisiones: *i)* de constatar que el personal que hacía parte de la misma y que operaba la aeronave contaba con las licencias requeridas para adelantar los vuelos en los equipos que hacían parte de la flota de la empresa; *ii)* de verificar la correcta cumplimentación del Plan de Vuelo (establecer que quien lo diligenciaba y suscribía en efecto correspondía al piloto instructor autorizado para tales efectos); *iii)* de cerciorarse que el piloto instructor que suscribía el Plan de Vuelo sí contaba con la disponibilidad para adelantar el vuelo, entrenar al resto de la tripulación y que efectivamente fuera quien comandara la aeronave; y *iv)* de hacer seguimiento a los vuelos y comportamientos del personal a cargo de la sociedad, pues se encuentra

demostrado que en oportunidades anteriores se adelantaron vuelos en las mismas condiciones, tanto es así que en una de ellas se abrió investigación al capitán Ramírez Díaz por los mismos hechos, situación que debió alertar a la empresa para hacer filtros más rigurosos y verificar el cumplimiento de la totalidad de los requisitos por parte de la tripulación.

118. En conclusión, la Sala encuentra que el daño ocasionado a la sociedad demandante, consistente en la afectación a su patrimonio producto de la destrucción total de la aeronave con ocasión del siniestro, es jurídicamente atribuible a la sociedad Líneas Aéreas del Café Ltda., pues incumplió los estándares funcionales mínimos que le eran exigibles y dejó de actuar teniendo el deber jurídico de evitar el daño, lo que demuestra su negligencia, imprudencia y desorganización administrativa, omisiones que jurídicamente permiten imputarle responsabilidad.

Liquidación de perjuicios

119. En cuanto a la liquidación de perjuicios, en la providencia apelada, se reconocieron únicamente perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente por el valor de la aeronave destruida, y se negó la suma deprecada a título de lucro cesante, lo mismo que la presunta afectación al buen nombre y desarrollo de la empresa, aspecto que no se encontró acreditado.

120. En este punto, no comparte la Sala la condena de primer grado que negó lo reclamado a título de lucro cesante, toda vez que, la sociedad demandante tiene derecho a percibir el valor de lo que se estipuló en el contrato de arriendo suscrito por cinco años, hasta la fecha en que este cesara, de modo que no le asiste razón al *a quo* en negar dicha indemnización bajo el argumento de que con el accidente desapareció el objeto del contrato y, en consecuencia, no podían generarse los respectivos cánones, pues está demostrado que dicha suma la dejó de percibir la parte actora en virtud del accidente aéreo.

121. Así las cosas, como quiera que las partes pactaron que el contrato duraría cinco años contados a partir del 15 de mayo de 2002, con un canon trimestral de

60.000 USD, y en la medida que el accidente acaeció el 5 de mayo de 2004, es decir faltando 13 trimestres para su terminación⁴¹, a la parte actora le corresponde por concepto de lucro cesante 780.000 UD, que fue el guarismo que dejó de percibir por la explotación de la aeronave hasta el 15 de mayo de 2007, fecha en la que terminaría el contrato según la estipulación contenida en el acápite “*período de arrendamiento*” (fl. 613 -614, c. 1).

122. Por consiguiente, en una operación sencilla multiplicado los 780.000 dólares correspondientes a los ingresos dejados de percibir por la sociedad demandante entre el segundo trimestre del año 2002 y el 15 de mayo de 2007, por el valor del dólar vigente para la fecha de esta providencia, esto es, \$3.006⁴² arroja un valor total de \$2.340.000.000.

123. En consecuencia, la Sala condenará a la sociedad Líneas Aéreas del Café Ltda. a pagar a favor de Amex Air International Inc. la suma de \$2.340.000.000, por concepto de lucro cesante.

124. De otra parte, si bien en lo referente a la indemnización por concepto de daño emergente el *a quo* reconoció el valor total de la aeronave y para tal efecto correspondería deducir el valor de la vida útil o la depreciación comercial de la avioneta, lo cierto es que en el presente caso opera como apelante único la parte actora, razón por la que no es posible desmejorar la condena en lo favorable a sus intereses, en tanto dicho aspecto no fue objeto de censura por parte de la demandada.

125. Así las cosas, se actualizará la condena de primera instancia por concepto de daño emergente. Para ello, se tomará como referencia el índice de precios al consumidor de febrero de 2012 –fecha de la sentencia apelada– y el de empalme de esta sentencia, con base en la siguiente fórmula:

⁴¹ En el contrato se acordó expresamente que el canon se cancelaba trimestre vencido, por lo que si el accidente ocurrió el 5 de mayo de 2004, es lógico inferir que dicho trimestre no había sido pagado por la sociedad arrendadora de la aeronave.

⁴² <http://www.banrep.gov.co/es/trm> consultado el 30 de noviembre de 2017

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

Ra	=	Renta actualizada a establecer
Rh	=	Renta histórica, \$2.561.792.360
Ipc (f)	=	Es el índice de precios al consumidor final, es decir, 138.07 que es el correspondiente a agosto de 2017.
Ipc (i)	=	Es el índice de precios al consumidor inicial, es decir, 110.62 que es el que correspondió al mes de febrero de 2012, mes en el cual se profirió la sentencia de primera instancia.

$$Ra = \$2.561.792.360 \frac{137,99}{138,07} = \mathbf{\$3.197.492.959}$$

126. Por último, en esta instancia tampoco se acreditó fehacientemente la presunta afectación al buen nombre y desarrollo de la empresa, perjuicios que requieren de demostración mediante los medios de prueba respectivos, en razón de lo cual serán negados.

127. Así, la Sala modificará la sentencia impugnada y, en su lugar, condenará a la sociedad Líneas Aéreas del Café Ltda. a pagar a la sociedad demandante la suma de tres mil ciento noventa y siete millones cuatrocientos noventa y dos mil novecientos cincuenta y nueve pesos (\$3.197.492.959), por concepto de daño emergente y dos mil trescientos cuarenta millones (\$2.340.000.000) por lucro cesante. La sentencia apelada será confirmada en lo restante.

Costas

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley 446 de 1998, solo hay lugar a la imposición de costas cuando alguna de las partes hubiera actuado temerariamente, y como en este caso ninguna de aquellas actuó de esa forma, no se condenará en este sentido.

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

FALLA

MODIFICAR la sentencia de 8 de febrero de 2012, dictada por el Tribunal Administrativo de Antioquia, por medio de la cual accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda y, en su lugar, se dispone:

PRIMERO: ABSUÉLVASE de responsabilidad a la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, de acuerdo con lo expuesto en la parte considerativa de esta providencia.

SEGUNDO: DECLÁRESE a la sociedad Líneas Aéreas del Café Ltda. patrimonial y extracontractualmente responsable de los perjuicios ocasionados a los demandantes, por la destrucción total de la aeronave Metro III Fairchild con matrícula HK4275-X.

TERCERO: Como consecuencia de lo anterior, **CONDÉNESE** a la sociedad Líneas Aéreas del Café Ltda, a pagar a favor de la sociedad Amex Air International Inc, la suma de tres mil ciento noventa y siete millones cuatrocientos noventa y dos mil novecientos cincuenta y nueve pesos (\$3.197.492.959), por concepto de daño emergente y dos mil trescientos cuarenta millones (\$2.340.000.000) por lucro cesante por lucro cesante.

CUARTO: NIÉGUENSE las demás pretensiones de la demanda.

QUINTO: Por secretaría **EXPÍDANSE** copias con destino a las partes, con las precisiones del artículo 115 del Código de Procedimiento Civil, las cuales se entregarán a quien acredite estar actuando como apoderado judicial dentro del proceso.

SEXTO: CÚMPLASE lo dispuesto en los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo.

SÉPTIMO: Ejecutoriada la presente sentencia, **DEVUÉLVASE** el expediente al tribunal de primera instancia para lo de su cargo.

OCTAVO: Sin condena en costas.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

RAMIRO PAZOS GUERRERO

Presidente

Ausente con excusa

STELLA CONTO DIAZ DEL CASTILLO

Magistrada

DANILO ROJAS BETANCURTH

Magistrado