

CONSEJO DE ESTADO
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
SECCIÓN TERCERA – SUBSECCIÓN “B”

Consejero Ponente: Ramiro Pazos Guerrero

Bogotá D. C., quince (15) de octubre de dos mil quince (2015)

Expediente: 36729
Radicación: 13001233100019961113801
Actor: Constanza Fanny Rodríguez Corredor y otros
Demandado: Nación – Ministerio de Transporte y Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL
Acción: Reparación Directa

Sin que se advierta causal de nulidad que invalide la actuación, decide la Sala el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia de 21 de mayo de 2008, por medio de la cual el Tribunal Administrativo de Bolívar declaró probadas las excepciones de “inexistencia de la obligación” y “pago del daño”, con fundamento en las que se inhibió para decidir de fondo el asunto.

SÍNTESIS DEL CASO

El 11 de enero de 1995, el avión de matrícula HK3989 operado por la empresa Intercontinental de Aviación se precipitó a tierra en momentos en que realizaba maniobras de descenso hacia el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, procedente de Bogotá D.C., accidente en el que perecieron los cinco miembros de la tripulación y 46 de los 47 pasajeros a bordo. Demandan en esta actuación las familias del piloto y el copiloto de la aeronave, quienes atribuyen el

accidente a fallas en las ayudas de navegación a cargo de la autoridad aeronáutica.

I. ANTECEDENTES

1. La demanda

Mediante escrito presentado el 12 de marzo de 1996, ante la Sección Tercera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca (fl. 36, c.1), las señoras Constanza Fanny Corredor Rodríguez, quien actúa en nombre propio y en representación de sus hijos Angie Tatiana y Paula Nataly Ríos Corredor; y Sandra Espinoza Esparza, quien actúa en nombre propio y en el de sus hijos Nataly y Estefanny Patacón Espinoza, promovieron demanda de reparación directa en contra de la Nación – Ministerio de Transportes y de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, con el fin de obtener a su favor las siguientes declaraciones y condenas:

1.1. Pretensiones:

Se condene administrativamente a la Nación Ministerio de Transporte, Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, a pagar a la señora Constanza Fanny Corredor Rodríguez, esposa del fallecido piloto de la aeronave de INTER 3839 señor Luís Eduardo Ríos Bustos, como indemnización por perjuicios morales la cantidad de mil gramos de oro puro (1.000), (...) de acuerdo a la restauración de la moneda y la corrección monetaria (...) (La misma cantidad pretenden a favor de la señora Sandra Espinoza Esparza y de las hijas de ambas, como indemnización del daño moral).

Que se condene administrativamente a la Nación Ministerio de Transporte y Aeronáutica Civil, a pagar como daños materiales, a la viuda del señor copiloto Luís Eduardo Ríos Bustos, la suma de trescientos millones de pesos (\$300.000.000) moneda colombiana, a la señora Constanza Fanny Corredor Rodríguez (...) previo peritaje (...)

Que se condene administrativamente a la Nación Ministerio de Transporte y Aeronáutica Civil, a pagar a la señora Sandra Espinoza Esparza, esposa del piloto fallecido, por daños materiales la suma de trescientos millones de pesos (\$300.000.000), previo peritazgo (...)

Que se dé cumplimiento a lo preceptuado por los arts. 176-177 y concordantes por parte de las entidades de derecho público condenadas.

1.2. Fundamento fáctico

Como fundamentos de hecho de la demanda la actora narró los hechos que la Sala sintetiza así:

El 11 de enero de 1995, los señores Andrés Patacón Forero y Luís Eduardo Ríos Bustos, piloto y copiloto, respectivamente, guiaban la aeronave de matrícula HK3839 operada por Intercontinental de Aviación en la ruta Bogotá – Cartagena, con cupo de pasajeros completo. Faltando cinco minutos para llegar al aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad destino, trataron de comunicarse en varias oportunidades con la torre de control para obtener autorización para el aterrizaje, sin éxito, lo que finalmente derivó en el siniestro del avión.

Indicaron que en la mañana del accidente el avión había estado en los talleres de la empresa, donde se dejó registro del *overhaul* realizado y de su aptitud para el vuelo y que al momento de la demanda no les había sido posible acceder a los resultados de las investigaciones sobre las causas del accidente.

La caída de la nave determinó el deceso de los referidos integrantes de la tripulación, situación que generó a las demandantes graves perjuicios de orden material y moral cuya reparación pretenden.

1.3. Sustento jurídico

Consideraron las demandantes que se presentó necesariamente una falla del servicio atribuible a las demandadas que determinó el accidente, por cuanto si la nave presentaba algún desperfecto no debió permitirse su despegue. También estimaron que falló el servicio prestado por la torre de control a las aeronaves que sobrevolaban la ciudad de Cartagena la noche de los hechos. El artículo 90 Superior impone a la administración la reparación de los daños antijurídicos que le son imputables, por lo que las demandadas deben resarcir los perjuicios que su conducta les ocasionó.

2. Contestación de la demanda

En el término legal, las demandadas se pronunciaron así:

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, se opuso a las pretensiones de la demanda y precisó que el registrador de voz de cabina de la aeronave HK3839x estaba inoperante en el momento del accidente, por lo cual no pudo establecerse la actividad en cabina antes del impacto; agregó que el día anterior al accidente el avión llegó procedente de la ciudad de Popayán con algunos problemas de mantenimiento que impidieron cumplir en la hora programada el itinerario del vuelo el día de los hechos, que tuvo un retraso de 6.20 horas.

Estimó que la responsabilidad por el mantenimiento de la aeronave corresponde al explotador, que el 21 de junio de 1994 certificó que había acatado lo dispuesto en los manuales de mantenimiento. En este caso particular no se presentó ninguna falla en las revisiones efectuadas por Aerocivil; de acuerdo con los resultados de la investigación, la única falla técnica que presentó la nave el día de los hechos fue una deficiencia en el altímetro, que según el fabricante McDonnell Douglas le permitía operar sin ningún riesgo por un término de 10 días.

Indicó que las conclusiones sobre el accidente se encuentran en el documento denominado “informe final de accidente de aviación Intercontinental de Aviación Vuelo 256 DC9-14 HK3839X” y que las radio ayudas de la ruta que cubrió el avión estaban operando en condiciones normales el día de los hechos, incluidas las del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez, lo que demuestra que la entidad cumplió con sus obligaciones a efecto de garantizar un vuelo seguro.

Por su parte, la Nación – Ministerio de Transporte (fl. 53, c. 1) también se opuso a las pretensiones esgrimidas en su contra y pidió que se declare su falta de legitimidad para conformar el extremo pasivo de la controversia, por cuanto es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil la que tiene a su cargo las funciones de vigilancia, coordinación y regulación de la navegación aérea, ente público llamado a comparecer como demandado, así como la empresa explotadora de la nave.

Propuso la excepción de “hecho de un tercero”, por considerar que la responsabilidad en este caso es atribuible al explotador de la aeronave, Intercontinental de Aviación, que a través de su aseguradora ha reconocido indemnizaciones a las víctimas del accidente.

3. Llamamiento en garantía

AEROCIVIL formuló solicitud de llamamiento en garantía de la compañía Intercontinental de Aviación, en su calidad de explotador de la aeronave, con fundamento en el artículo 103 del Código de Comercio, de acuerdo con el cual el transportador es responsable de los perjuicios que sobrevengan al pasajero con ocasión de la prestación del servicio de transporte y es el encargado de mantener sus aviones en condiciones de aeronavegabilidad.

Mediante auto de 26 de octubre de 2000, el Tribunal Administrativo de Bolívar, al que fue remitido el asunto por competencia, dispuso llamar en garantía a la referida compañía.

Dentro del término legal, Intercontinental de Aviación se opuso a las pretensiones en su contra, luego de reconocer como cierto que las víctimas iban al mando de la aeronave. Indicó que solicitó a la compañía Seguros Tequendama S.A. y a sus reaseguradoras el pago de la indemnización derivada de la póliza de accidentes personales que contrató a favor de su tripulación, con ocasión de la cual las demandantes recibieron una indemnización equivalente a 60.000 dólares para cada una de las cónyuges de la víctimas y declararon a la empresa y las compañías de seguro a paz y salvo y libres de cualquier acción intentada por ellas o por sus menores hijas, esto es, renunciaron a cualquier otra reclamación, argumento que planteó como fundamento de la excepción que denominó “extinción de la obligación por pago”.

Afirmó que no existe ningún vínculo legal o contractual entre las demandadas y esa empresa que justifique su llamamiento al proceso y que en el evento de una condena en su contra deben tenerse en cuenta los límites del valor asegurado conforme a la póliza de accidentes No. 880066 de Seguros Tequendama.

4. La sentencia apelada

El 21 de mayo de 2008, el Tribunal Administrativo de Bolívar dictó sentencia de primera instancia por medio de la cual se inhibió de pronunciarse sobre el fondo de la controversia.

Encontró demostrado en el proceso que entre las demandantes y Seguros Tequendama S.A., se suscribió un contrato de transacción, por virtud del cual la segunda indemnizó los daños derivados del siniestro de la aeronave, en virtud

del cual precavieron el posible litigio entre ellas, actos jurídicos que tuvieron lugar el 4 de abril de 1995 y que versaron en forma expresa sobre las indemnizaciones propias del accidente aéreo que sirve de génesis al presente asunto.

Por virtud de dichos contratos, las actoras recibieron una sumas de dinero, en cuantías de \$52.812.000 y 51.990.000, que en los términos de los acuerdos suscritos cubrían toda clase de perjuicios e incluían la renuncia a cualquier acción o reclamación, con excepción de aquellas de índole laboral en contra de Intercontinental de Aviación.

Esos contratos quedaron perfeccionados con la expresión del consentimiento de las partes y las sumas fueron pagadas efectivamente a las beneficiarias, por lo que no hay mérito para que ahora pretendan la declaratoria de responsabilidad estatal por los mismos hechos, si se tiene en cuenta que la transacción tiene efectos de cosa juzgada.

Bajo esos argumentos declaró probadas las excepciones de “inexistencia de la obligación de indemnizar” y “pago del daño” y se declaró inhibido el Tribunal para resolver de fondo la controversia.

5. El recurso de apelación

Inconformes con la decisión de primera instancia, las demandantes interpusieron recurso de apelación, que sustentaron como pasa a sintetizarse:

Estimaron que un contrato de transacción no puede surtir efectos entre quienes no son partes de este, pues se trata de un acto derivado de la autonomía privada que no puede comprometer a quien no ha participado en su formación. Sólo las partes y sus causahabientes quedan vinculados por la celebración del contrato que no puede abarcar más que las relaciones que forma parte de su contenido.

La sentencia apelada partió de un supuesto errado consistente en que la transacción suscrita por Intercontinental de Aviación tiene efectos con respecto a las entidades accionadas, cuestión que corresponde a un evidente error de derecho.

Indicaron que son bien distintas las relaciones entre el transportador y su tripulación y las que derivan de la posible falla atribuible a la administración, caso este último en el que se centra el litigio promovido.

En cuanto al fondo del asunto consideraron acreditado que existieron fallas en las radio ayudas y del radar de vigilancia de Barranquilla, que de no existir hubieran evitado el accidente, pues normales condiciones de operación hubieran permitido informarle al piloto sobre la situación en la que se encontraba, esto es, dichas fallas se constituyeron en verdaderas faltas del servicio y fueron determinantes del siniestro.

Afirmaron que la aeronavegabilidad constituye una actividad altamente riesgosa y que en ella deben tomarse todos los cuidados necesarios, por lo que no podía esperar Aerocivil a la ocurrencia del accidente aéreo para cumplir con sus funciones; la actividad aérea no puede realizarse en ausencia de radares y ayudas externas que estaban a cargo de esa demandada y que fallaron, trayendo como consecuencia el fatal accidente.

La accionada debió prever, con anticipación al accidente, la necesidad de instalar un radar de aproximación en la ciudad de Barranquilla, conforme queda probado con el informe del accidente, en cuya causación no quedó acreditada como determinante la conducta de las víctimas. Aunque la “pérdida de la conciencia situacional” de la que da cuenta el informe del accidente se considera como un error humano, no puede atribuirse a esta la causación del accidente,

pues estuvo determinada por la falta de operatividad de las ayudas de navegación. *“Si la nave no necesitara de ayuda externa tendríamos que concluir que las reglas internacionales y las exigencias de cumplimiento que deben tener los aeropuertos de ayudas externas, serían un contrasentido”.*

En conclusión, la falta de operatividad de las ayudas externas está acreditada en este caso particular como determinante en la causación del daño, por lo que las demandadas están llamadas a responder.

5. Alegatos de conclusión

La Nación – Ministerio de Transporte, insistió en su falta de legitimación en la causa para conformar la parte pasiva de la controversia, atendiendo que la Unidad Especial de Aeronáutica Civil goza de personalidad jurídica propia que le permite comparecer por sí misma al proceso.

Las demás partes y el Ministerio Público guardaron silencio.

6. Impedimento

Mediante providencia de 6 de diciembre de 2013 se aceptó el impedimento manifestado por la magistrada Stella Conto Díaz del Castillo (fl. 524, c. 1), quien por tal virtud se apartó de la decisión del asunto.

II. CONSIDERACIONES DE LA SALA

1. Presupuestos procesales de la acción

1.1. Jurisdicción y competencia

Es esta jurisdicción la llamada a resolver la controversia, en atención al carácter público de las demandadas¹.

La Sala es competente para resolver el caso *sub lite* en razón de la cuantía del asunto y su vocación de doble instancia, en consideración a que el monto de la pretensión mayor corresponde a la suma de \$300.000.000 reclamados a título de indemnización del lucro cesante sufrido por cada una de las cónyuges de las víctimas, suma que supera ampliamente los 500 salarios mínimos² del año 1996³, época de radicación de la demanda.

1.2. Acción procedente

El Código Contencioso Administrativo prevé diferentes mecanismos procesales a los que pueden acudir los administrados, con el fin de llevar ante los jueces los conflictos que se suscitan entre ellos y la administración pública. El artículo 86 del Código Contencioso Administrativo, aplicable a esta actuación, prevé que la responsabilidad derivada de omisiones de la administración debe ventilarse a través de la acción de reparación directa, por lo que así incoada es procedente para dirimir el conflicto entre las partes.

1.3. Legitimación en la causa de los extremos de la *litis*

1.3.1 Parte activa

¹ Código Contencioso Administrativo. “Artículo 82. La jurisdicción de lo contencioso administrativo está instituida para juzgar las controversias y litigios administrativos originados en la actividad de las entidades públicas y de las personas privadas que desempeñen funciones propias de los distintos órganos del Estado. Se ejerce por el Consejo de Estado, los tribunales administrativos y los juzgados administrativos de conformidad con la constitución y la ley.”

² Recurso de apelación promovido el 17 de junio de 2008 (fl. 457, c. ppal).

³ Equivalentes a \$71.062.500.

El legítimo interés de las demandantes en el presente asunto deviene de sus vínculos civiles y filiales con las víctimas, que acreditaron así:

La señora Sandra Espinoza Esparza probó ser la cónyuge del señor Andrés Patacón Forero (fl. 24, c. 1); Nataly y Estefany Patacón Espinoza demostraron ser sus hijas (fls. 25 y 26, c. 1). Por su parte, se demostró que la señora Constanza Fanny Corredor Rodríguez era cónyuge del fallecido Luís Eduardo Ríos Bustos (fl. 30, c. 1) y Paula Nathaly y Angie Tatiana Ríos Corredor eran sus hijas (fls. 31 y 32, c. 1).

1.3.2 Pasiva

Frente a la legitimación en la causa por pasiva, la Sala encuentra que la actora cuestiona en su demanda la actuación de Aerocivil y 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. En consecuencia, es claro que está llamada a comparecer como extremo pasivo de esta controversia.

Por el contrario, advierte la Sala que en contra de la Nación, representada por el Ministerio de Transporte, ninguna imputación fáctica o jurídica se planteó en la demanda, esto es, nada se cuestionó relativo a la posible conducta de esa demandada; se limitaron las demandantes a enunciarla como demandada y en tal virtud fue vinculada al proceso; sin embargo, se advierte que no existe fundamento alguno que justifique su vinculación a este. Nótese cómo la demanda no refiere hecho alguno en relación con esa demandada, ni le atribuye conducta pasiva o activa que permita relacionarla con el caso particular, lo que impide verificar al menos una legitimación de hecho que permita tenerla como legítima integrante de la parte pasiva en esta controversia, razón por la cual se

declarará probada la excepción que en tal sentido propuso.

1.4. La caducidad de la acción

El ordenamiento jurídico prevé la figura de la caducidad como una sanción por el no ejercicio oportuno de las acciones judiciales. Si se ejercen por fuera del límite temporal previsto en la ley, el ciudadano pierde la posibilidad de hacer efectivo el derecho sustancial que intenta deprecar ante la administración de justicia.

En cuanto a las pretensiones que se ventilan a través de la acción de reparación directa, el numeral 8 del artículo 136 del Código Contencioso Administrativo, según su texto vigente en la época de los hechos⁴, dispone que esta debe promoverse en un término máximo de dos años contados a partir de la ocurrencia de la causa del daño (hecho, omisión, operación administrativa u ocupación temporal o permanente).

El presente caso, el accidente de la aeronave de matrícula HK-3839K operada por la empresa Intercontinental de Aviación tuvo lugar, según consta a lo largo del proceso (fl. 211 y s.s., c. 1), el 11 de enero de 1995, misma fecha en la que se registró el deceso de las víctimas, mientras que la demanda se promovió el 12 de marzo de 1996, por lo cual fuerza es concluir que lo fue en la oportunidad prevista en la ley para ese efecto.

2. Problema jurídico

Para definir la controversia y como quiera que sobre ello discurre la apelación, analizará la Sala en primer término los alcances de la transacción y del acuerdo logrado entre la compañía de Seguros Tequendama y las demandantes, por virtud del cual aquella les pagó una indemnización por la muerte de sus

⁴ Previo a la reforma introducida por la Ley 446 de 1998.

cónyuges, para verificar si tal actuación impide, como lo declaró el *a quo*, que se decida de fondo el asunto relativo a la responsabilidad del Estado.

Establecido lo anterior y en caso de que la respuesta a ese primer problema jurídico sea negativa, se centrará la Sala en verificar si el daño que padecieron es imputable a Aerocivil y a qué título, al tiempo que se pronunciará sobre la eventual responsabilidad de la llamada en garantía únicamente en caso de una eventual condena, en la que deba establecerse la existencia de relación sustancial entre el condenado y la llamada y los términos en que habría de proceder la indemnización del posible daño sufrido por la primera y a cargo de la segunda.

3. Los contratos de transacción suscritos entre las demandantes e Intercontinental de Aviación, sus efectos y alcance en la presente controversia

Está acreditado en el proceso, tal como lo advirtió el *a quo* como fundamento de la decisión impugnada, que entre las señoras Sandra Espinoza Esparza y Constanza Fanny Corredor Rodríguez, quienes dijeron actuar en nombre propio y en representación de sus hijas menores de edad, y la compañía Intercontinental de Aviación, se suscribieron sendos contratos de transacción, por virtud de los cuales las primeras, a cambio de una indemnización en dinero, renunciaron a ejercer cualquier acción judicial en contra de la referida firma o de su compañía aseguradora Seguros Tequendama S.A., con ocasión del accidente aéreo materia del presente litigio. Como la indemnización fue pagada por la referida compañía de seguros, en el mismo contrato la aerolínea la declaró a paz y salvo con ocasión de los derechos y obligaciones derivados de la póliza No. 880066 (fls. 183 y s.s., c. 1)⁵.

⁵ Los contratos de transacción se pactaron en los siguientes términos (se transcribe solo uno de ellos por cuanto son iguales en las estipulaciones y solo varían en relación con los beneficiarios de la indemnización pagada):

Estimó el *a quo* que en virtud de dichos contratos, que hacen tránsito a cosa juzgada, no podía resolverse de fondo el asunto en esta controversia, pues ya se pagó a las demandantes la indemnización con ocasión de los hechos materia de la *litis*, conclusión que partió de un evidente yerro conceptual que debe ser solventado en esta instancia.

En efecto, como lo afirman los impugnantes, riñe con la definición misma del contrato entender, como lo hizo la decisión apelada, que un acuerdo de voluntades entre particulares pueda tener efectos de cosa juzgada frente a quien no ha sido parte en ellos. El contrato de transacción implica la existencia de un litigio, presente o eventual, que las partes convienen en culminar o precaver, en

Yo, CONSTANZA FANNY CORREDOR RODRÍGUEZ (...) obrando en nombre propio y en representación de mi hija menor, Angie Tatiana Ríos Corredor y eventualmente del hijo que se encuentra en gestación, aduciendo mi doble condición de esposa legítima de LUÍS EDUARDO RÍOS BUSTOS y madre legítima de sus únicos hijos, y habida cuenta de su fallecimiento en el servicio de Intercontinental de Aviación S.A. en el accidente aéreo ocurrido el pasado 11 de enero de 1995, en la aeronave HK3835X como copiloto (...) con motivo de la muerte del señor copiloto Luís Eduardo Ríos Bustos y en la doble condición que he indicado solicitó (sic) por intermedio de Intercontinental de Aviación S.A. a la Compañía Seguros Tequendama S.A. y sus reaseguradores, el pago del seguro de accidentes personales tripulación, de conformidad con la póliza No. 880066, contratado y pagado en forma directa por Intercontinental de Aviación a través de sus tripulaciones. TERCERO. La suma correspondiente a este seguro monta a la cantidad única y total de SESENTA MIL DÓLARES AMERICANOS (...) La reclamante en la doble condición que se ha indicado, declara que recibe a entera satisfacción la suma de CINCUENTA Y UN MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA MIL PESOS (\$51.990.000) (...) equivalente a la suma de US\$60.000(...) correspondiente al seguro de accidentes personales tripulación (...) y (...) declara a Intercontinental de Aviación S.A. a Transpacific World Leasing Ltd., a la Compañía Seguros Tequendama S.A. y a sus reaseguradores a paz y salvo por este concepto y libres de responsabilidad por cualquier clase de reclamación o acción que se pudiera presentar por daños y perjuicios ocasionados a ella o a su hija menor o eventualmente al hijo que se encuentra en gestación con motivo del accidente, excepto las de índole exclusivamente laboral. SEXTO. La reclamante manifiesta en forma clara e irrevocable que renuncia en forma expresa a cualquier reclamación presente o futura, excepto las de índole laboral exclusivamente, contra Intercontinental de Aviación S.A., contra Seguros Tequendama S.A., contra los reaseguradores o contra sus comisionados, agentes, funcionarios o representantes que pudiera intentarse o derivarse del accidente ya referido. SÉPTIMO. Manifiesta igualmente, que ella y su hija menor y eventualmente el hijo que se encuentra en gestación, son los únicos titulares del derecho a recibir el pago del seguro de accidentes personales tripulación (...) OCTAVO. Intercontinental de aviación S.A., actuando en calidad de tomador y asegurado bajo la póliza de accidentes personales tripulación No. 880066, citada en la cláusula segunda del presente documento, declara expresamente a Seguros Tequendama S.A., a los reaseguradores y a sus representantes en Colombia, enteramente a paz y salvo por concepto de la póliza y con relación al reclamo por la muerte del copiloto Luís Eduardo Ríos Bustos (...).

todo o en parte, mediante su decisión voluntaria, acto jurídico que conlleva recíprocas concesiones a cargo de los contratantes.

Así las cosas, en el presente evento debe identificar la Sala cuál fue el litigio que se pretendió precaver con los contratos de transacción referidos, con el fin de establecer frente a qué situaciones jurídicas constituyen cosa juzgada⁶.

De acuerdo con el tenor de los aludidos contratos, estos se suscribieron con el fin de (i) hacer efectiva la póliza de seguros No. 880066 que amparó el riesgo de accidentes personales de la tripulación de Intercontinental de Aviación S.A., a través del pago de una indemnización a favor de los familiares de las víctimas, con el fin de precaver (ii) la eventual responsabilidad de la compañía tomadora en el accidente aéreo en el que perdieron la vida, entre otros, los señores Andrés Patacón Forero y Luís Eduardo Ríos Bustos.

De tal manera, por virtud de los mencionados contratos, las demandantes renunciaron a cualquier reclamación posterior, judicial o extrajudicial que debe entenderse bajo los conceptos transados, esto es, por el amparo contenido en la póliza de seguro pagada a su favor y por la eventual responsabilidad de Intercontinental de Aviación S.A. en el accidente, con exclusión expresa de las reclamaciones de índole laboral.

En esos términos, los contratos suscritos entre las partes hicieron tránsito a cosa juzgada frente al amparo que podían reclamar con ocasión de la póliza de seguro No. 880066 y en relación con la eventual responsabilidad patrimonial de Intercontinental de Aviación frente a su tripulación en el accidente, en cuanto a los riesgos asegurados.

⁶ Código Civil, artículo 2483.

Esos acuerdos de voluntades no vinculan a la administración pública, ni le pueden ser oponibles, ni zanján las diferencias en relación con la pretendida responsabilidad extracontractual del Estado, por cuanto no hizo parte de estos, ni en ellos renunciaron las afectadas a la posibilidad de obtener el resarcimiento de los perjuicios en tanto y en cuanto resultaran imputables a AEROCIVIL o a cualquier otro ente público. Tal conclusión emerge impetuosa bajo el entendido de que el objeto de los contratos de transacción suscritos no fue el de liberar de responsabilidad a las ahora demandadas, ni estas cedieron o transigieron derecho alguno con ocasión de aquellos.

Lo expuesto guarda plena coherencia con la disposición del artículo 2483 del Código Civil, de acuerdo con el cual *“la transacción no produce efecto sino entre los contratantes”*, de modo que mal podría considerarse que por virtud de los suscritos entre Intercontinental de Aviación y las demandantes, quedó zanjado el eventual litigio entre estas y el Estado, en relación con la eventual responsabilidad de este en el accidente aéreo.

Así lo ha reconocido la jurisprudencia de la Corporación al estimar⁷:

Teniendo en consideración lo anterior, procede la Sala a considerar si el contrato de transacción entre SAM y los demandantes: (i) constituye cosa juzgada en el caso sub examine, si (ii) sus efectos comprenden a la hija menor de edad, quien actuó representada por su madre, y (iii) si la Aeronáutica Civil puede beneficiarse del acuerdo celebrado entre las partes.

*Frente al primer interrogante, la Sala habrá de responder negativamente. Como quedó expuesto, los efectos de la transacción, en principio, sólo comprenden a las partes contratantes. A pesar de que la norma, en los eventos en los que el negocio interese a muchos, consagra una excepción a la imposibilidad de que los demás se aprovechen o se vean perjudicados por el acuerdo celebrado por uno de ellos, en este caso no se presenta el fenómeno de la solidaridad entre SAM y la Aeronáutica Civil, pues la responsabilidad de la autoridad aeronáutica no es objetiva como la de la empresa, y sólo surge, con la declaratoria judicial respectiva por haber existido falla en el servicio. En otras palabras, al momento de la celebración de la transacción, la Aeronáutica Civil **no** era deudor solidario de los perjuicios irrogados a los reclamantes, puesto que no*

⁷ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 21 de noviembre de 2013, exp. 27046, M.P. Enrique Gil Botero.

había sido declarada su responsabilidad en el accidente aéreo, declaratoria que se realiza, en principio, a través del título de imputación de falla del servicio. Adicionalmente, no se podría hablar de cosa juzgada en este caso, comoquiera que, según el artículo 332 del Código de Procedimiento Civil, son requisitos de la cosa juzgada la identidad de objeto y causa, y la identidad jurídica de partes, requisito éste del que carece la transacción del caso sub iudice, toda vez que la demandada principal, Aeronáutica Civil, no fue parte del contrato de transacción. –Resaltado original, subraya la Sala-

Por su parte, en sentencia de 31 de julio de dos mil catorce 2014 proferida dentro del expediente 28826 por esta Subsección⁸, se reconoció que los pagos realizados en virtud de la transacción suscrita entre las víctimas y la compañía de seguros por el accidente del avión de SAM HK2422 en el cerro El Burro (Urrao – Antioquia) indemnizaban a las víctimas por cuanto a través de dichos pagos se indemnizó el mismo hecho, cual fue la muerte accidental de los pasajeros y no podrían otorgarse distintas indemnizaciones con fundamento en la misma fuente del perjuicio. En efecto, en dicha decisión, la Subsección no se abstuvo de analizar el fondo del asunto, ni la responsabilidad de las demandadas, sino que establecida esta concluyó que no había lugar a indemnización de perjuicios por haber quedado estos resarcidos por virtud del pago realizado por la aseguradora, cosa bien distinta a señalar que el contrato de transacción surtió efecto de cosa juzgada en ese caso particular.

Por el contrario, en el presente asunto, la fuente de la indemnización pagada por la aseguradora correspondió a una causa distinta, cual fue el pago de una cobertura a la tripulación de la aeronave, propia del riesgo profesional al que estaban sometidos en razón de su labor, que no se excluye de la posible indemnización por muerte reclamada, a pesar de que las dos tengan como presupuesto la materialización del mismo hecho (la muerte).

Es claro para la Sala que el reconocimiento de prestaciones sociales, de indemnizaciones de carácter laboral previamente establecidas en el orden

⁸ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 31 de julio de 2014, exp. 28826, M.P. Ramiro Pazos Guerrero.

jurídico e inclusive de indemnizaciones por seguros de daños, no resulta incompatible, en modo alguno, con la reparación integral del eventual daño padecido por un trabajador.

En efecto, las garantías derivadas de la relación laboral, de las coberturas del sistema de seguridad social integral, de las previsiones normativas aplicables a determinados vínculos legales y reglamentarios o de cualquier otro tipo de aseguramiento, tienen como fuentes jurídicas la ley o el contrato, por cuanto por virtud de ellos el trabajador o sus deudos quedan amparados frente a distintos riesgos que pueden afectarlos en el devenir normal de su existencia, o aún frente a aquellos que tienen un vínculo directo con la relación de trabajo que desempeñan.

Así, por ejemplo, las normas especiales aplicables a los integrantes de las fuerzas militares⁹ prevén diversas compensaciones por muerte a favor del servidor que ha perdido la vida en combate, en misión del servicio o simplemente en actividad, así como el derecho a percibir una asignación de retiro¹⁰ y a la prestación de los servicios médicos y asistenciales¹¹, entre otros. Por su parte, en el marco del sistema de seguridad social integral, están garantizadas distintas prestaciones económicas que van desde la posibilidad de acceder a una pensión de sobrevivientes por parte de sus sucesores en caso de muerte del trabajador¹² o un auxilio funerario¹³, hasta las coberturas de invalidez del empleado por riesgo común¹⁴ o por riesgo profesional¹⁵, garantías que *mutatis mutandi* aparecen

⁹ Decreto 1211 de 1990, artículos 189 y s.s.

¹⁰ *Ibídem*, artículo 195.

¹¹ *Ibídem*, artículo 196.

¹² Ley 100 de 1993, artículo 46.

¹³ *Ibídem*, artículo 51.

¹⁴ *Ibídem*, artículo 38.

también reflejadas en el ámbito de las relaciones laborales legales y reglamentarias con el Estado¹⁶, además de la pluralidad de modalidades de seguros con que el empleador puede o en ocasiones está obligado a amparar a sus trabajadores.

En dichos eventos existe siempre un riesgo que está cubierto con determinado amparo y a favor de unos específicos beneficiarios, ya por disposición de la ley, ora por estipulación contractual, que constituyen siempre la fuente de la prestación económica a reconocer.

Cosa bien distinta es la eventual causación de un daño antijurídico que le resulte atribuible a la administración en los términos del artículo 90 Superior, en el que por disposición legal nace para su determinador la obligación de indemnizarlo. En este evento difieren las fuentes de los reconocimientos que han de tener lugar en favor del afectado o sus familiares.

Por supuesto, tratándose de vínculos laborales o contractuales, es la prestación del servicio o la realización del riesgo amparado la que otorga, por disposición del contrato o de la ley, derecho a determinadas prestaciones o indemnizaciones, mientras que tratándose de la causación de un daño antijurídico, su génesis la constituye una conducta activa o pasiva de la administración que le impone la obligación de repararlo. Nótese cómo en el primer evento se torna irrelevante la conducta estatal, siendo único presupuesto para su procedencia la ocurrencia del evento o riesgo asegurado, mientras que en el segundo sí resulta indispensable la calificación de la participación de la administración en la generación de un resultado lesivo, que le imponga el deber jurídico de indemnizar al afectado.

¹⁵ *Ibídem*, artículo 249 y s.s.

¹⁶ *Ley 33 de 1985, Decreto 3135 de 1968, entre otras disposiciones.*

Ese deber jurídico se materializa en una suerte de *“transferencia o desplazamiento de la detracción patrimonial producida por el hecho dañoso en la esfera jurídica del dañado hacia otro sujeto, declarado obligado por la norma jurídica a reintegrar a la víctima en su primitiva situación económica”*¹⁷ y es, por ende, disímil en sus orígenes y fundamentos al pago de una indemnización preestablecida en la ley, del reconocimiento de una indemnización por virtud de un contrato de seguro o de la compensación por un determinado evento de la que puede llegar a ser beneficiario un trabajador.

Así, nada se opone a que materializado un riesgo amparado por virtud de una relación laboral, el trabajador o sus familiares, según el caso, perciban las prestaciones, compensaciones o indemnizaciones que lo amparan, y puedan a su vez pretender la reparación del daño que ese hecho les ha generado, si este resulta imputable a la administración, aún con independencia de que hubiera fungido o no en el caso particular como empleador de la víctima. Lo amparado en el primer evento es una contingencia del trabajador, no así la posible responsabilidad extracontractual del empleador, por lo que permanece incólume su obligación de reparar el daño causado, aún en presencia de las mencionadas prestaciones derivadas de la relación laboral.

Aunque los tripulantes, de manera voluntaria y consciente asumieron el ejercicio de la actividad, a todas luces peligrosa, consistente en la conducción de aviones que estaba bajo su égida en el momento de los hechos, ello no obsta para que sus deudos puedan reclamar la eventual responsabilidad estatal derivada de una posible falla del servicio atribuida a las autoridades estatales, bajo el entendido de que las incidencias propias del control y vigilancia a cargo de la autoridad aeronáutica en los temas relativos al mantenimiento de las aeronaves y la

¹⁷ LEGUINA Villa, Jesús, *La Responsabilidad Civil de la Administración Pública*, segunda edición, Tecnos, Madrid, 1983, p. 128.

disposición de radio ayudas para el control del tráfico aéreo, son externas al control ejercido por los encargados de pilotarla.

Las compensaciones establecidas a favor de las tripulaciones, en atención a las especiales condiciones de riesgo de su labor, sólo compensan aquellos eventos inherentes a esta, pero no excluyen la posibilidad de reclamar la eventual responsabilidad contractual o extracontractual en aquellos casos en que la materialización del riesgo no obedezca a causas intrínsecas del mismo, sino a la acción externa y determinante del demandado, tal como ocurre en el presente evento en el que se aducen como fundamento de la demandada presuntas fallas derivadas de esas incidencias ajenas al control de los pilotos.

En estos términos, el recurso de apelación interpuesto por la actora prospera, en cuanto la sentencia impugnada se inhibió de decidir de fondo el asunto; en su lugar, procede resolver de fondo el conflicto, bajo el entendido de que no hay cosa juzgada respecto de la responsabilidad estatal en este caso particular y que el pago de la indemnización por el seguro de accidentes personales de la tripulación del avión accidentado no constituye fundamento para declarar demostradas, a favor de la administración, las excepciones de inexistencia de la obligación de indemnizar y pago del daño.

En consecuencia, se revocará la sentencia de primera instancia y procederá la Sala a resolver sobre el mérito del asunto, para lo cual resulta necesario adentrarse en el análisis de los elementos de la responsabilidad del Estado de cara al *sub lite*.

4. Análisis probatorio

Las pruebas aportadas a la actuación dan cuenta de los siguientes hechos relevantes para la decisión del caso, relativas a las condiciones de tiempo, modo y lugar del accidente aéreo:

4.1. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (fl. 8, c. 10), realizó actividades de investigación relativas al accidente del avión de Intercontinental de Aviación McDonnell Douglas DC-9-14, de matrícula HK3839X. El 31 de enero de 1995 rindió el informe contentivo de las conclusiones sobre el accidente, de acuerdo con el cual:

El 11 de enero de 1995, a las 00.38 horas, la referida aeronave, que inició su vuelo en la ciudad de Bogotá, impactó el terreno durante su descenso hacia la ciudad de Cartagena, a 23 millas náuticas del VOR¹⁸ de Cartagena, en el municipio de María La Baja – Bolívar. En el avión se movilizaban 2 tripulantes de cabina de mando, 3 auxiliares de vuelo y 46 pasajeros y fallecieron todos con excepción de una menor de edad, que padeció lesiones menores. Las condiciones meteorológicas en el momento del descenso eran CAVOK¹⁹ y no se había presentado precipitación de acuerdo con el reporte del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales IDEAM (fl. 311, c. 1).

Da cuenta el informe que el día anterior a los hechos, la aeronave llegó procedente de Popayán, con algunos problemas de mantenimiento (discrepancias en el sistema eléctrico), que determinaron un retraso de 6.20 horas en el itinerario.

La coordinación del vuelo 256 entre aproximación Barranquilla y aproximación Cartagena se llevó a cabo a las 23.50 horas. En vista de que el ICT-256 tenía hora de aproximación, a las 00.43 y siendo las

¹⁸ VOR: Very High Frequency Omni Range (Radio ayuda de Navegación)

¹⁹ CAVOC: Ceiling and visibility OK (cielo y visibilidad ilimitada).

00.42.11, el ICT-256 no había efectuado ningún llamado, la torre de control del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, inicia la llamada a la aeronave sin obtener respuesta, diciéndole: “si me escucha pulse el micrófono dos veces, autorizado para aproximar, autorizado para aproximar”, sin obtener contestación.

Seguidamente un avión de la empresa Aerocorales se comunicó con la torre de control para confirmar la hora de aproximación del vuelo de Inter y el puerto de destino, dio cuenta de las condiciones meteorológicas favorables y reportó que vio una explosión a 30 millas del VOR de Cartagena, realizó un vuelo de reconocimiento y confirmó que el avión de Inter colisionó en el embalse El Playón, municipio de María La Baja²⁰. Continúa el informe:

Después de haber revisado toda la documentación, se pudo establecer que la aeronave cumplía un vuelo normal de acuerdo a las regulaciones entre los dos centros de control con los que tuvo contacto. Los motores de la aeronave y sus sistemas estuvieron operando normalmente con excepción de los siguientes puntos:

El altímetro número uno (izquierdo), estuvo reportado varias veces con problemas en su funcionamiento, especialmente en el descenso, en el que se trababa irregularmente.

El altímetro número dos (derecho), tenía sus luces internas fuera de servicio.

El alertador de altitud, (altitude alert), estaba inoperante debido a las discrepancias del altímetro número uno.

El Registrador de voces de cabina, se encontró inoperante en el momento del impacto con sus cortacircuitos en la posición de afuera.

²⁰ Las transcripciones de las comunicaciones de la aeronave con los puestos de control dan cuenta de que el vuelo pasó el VOR de Barranquilla y fue autorizado por el centro de control de aérea Barranquilla para proceder al VOR de Cartagena. Luego no hubo contacto con Cartagena: “hasta las 00.45 que se escuchó la grabación de esta frecuencia no se escucha ningún llamado del Intercontinental 256 al control de aproximación de Cartagena”. Por otra frecuencia se escuchó: control: 00.42.11: inter 256 Cartagena; control: 00.43.47: inter 256 Cartagena. Control: 00.44.12. Inter 256, 256 Cartagena si me copia petee (sic) el micrófono dos veces, autorizado para aproximar, autorizado para aproximar”, intentos de comunicación de la torre de control que no tuvieron respuesta de los tripulantes de la aeronave (fl. 181 y s.s., c. 10).

Las velocidades siempre fueron normales hasta los últimos 10.000 pies en donde se sobrepasaron los 250 kias, velocidad usada por Intercontinental de Aviación en sus procedimientos standard (SOP), por debajo de 10.000 pies.

El hecho de que el piloto al mando, sentado al lado derecho en un vuelo regular de pasajeros, con una vasta experiencia, como también de instructor en el equipo y el copiloto sentado al lado izquierdo, terminando su proceso de entrenamiento para calificarse como piloto al mando del equipo DC-9 pudo haber afectado el normal desarrollo de la última fase del vuelo.

Ambos pilotos estaban técnica, física y psicológicamente aptos para conducir el vuelo bajo parámetros normales.

Las radioayudas estuvieron operando normalmente el día del accidente y las condiciones meteorológicas tanto del aeropuerto de salida, como del aeropuerto de destino estaban visuales y no fueron factores determinantes en este accidente.

Consciencia situacional

Consciencia situacional es la percepción de los factores que afectan la tripulación y la aeronave en un determinado período de tiempo.

Teniendo en cuenta que:

- a. La información recopilada y las huellas que la aeronave dejó en tierra, indican que esta impactó bajo condiciones de un vuelo controlado.*
- b. La velocidad grabada en el registrador de datos de vuelo, nunca bajó de los 300 kias aún después de haber pasado por 10.000 pies*
- c. Las altitudes grabadas difieren con las altitudes reportadas por la tripulación de vuelo, después de comparar las transcripciones entre el ATC y el FDR.*
- d. Se cree que hubo pérdida de la conciencia situacional de los tripulantes porque posiblemente creyeron que estaban a una altitud mayor a la altitud real. Debido a que el CVR²¹ estaba inoperante, en el momento del accidente, la información específica de la pérdida de conciencia situacional de la tripulación no es evidente. Sin embargo, la pérdida de conciencia situacional es el resultado de la complacencia o distracción, por alguna razón que no está determinada en la información disponible.*

²¹ CVR (Cockpit voice recorder). Registrador de voz de cabina.

Con fundamento en los referidos hallazgos, se estimó en la investigación que la tripulación no estuvo consciente de la altitud real de la aeronave durante el descenso después de 20.000 pies, como se evidenció por los discrepantes reportes de altitud y la no reducción de velocidad por debajo de 10.000 pies.

Se verificó que según el libro de mantenimiento de la aeronave, en enero 9 de 1995, *“se encuentra que el altímetro 1 (izquierdo) presentaba bandera de OFF durante el descenso. Esta discrepancia del altímetro requiere una acción correctiva de mantenimiento antes del siguiente vuelo.*

También se concluyó:

*No hay indicación de que tal discrepancia hubiera tenido una acción correctiva antes del vuelo ese día, bajo declaración juramentada dicen haber efectuado una prueba pitostática, sin que los resultados quedaran escritos en el libro de mantenimiento. El avión, el día 11 de enero de 1995, salió sin ninguna discrepancia o acción correctiva respecto del altímetro No. 1. Los records de mantenimiento fueron encontrados inconclusos y poco claros. Debido a la falta de partes y componentes algunos reportes de mantenimiento no fueron corregidos a tiempo. El MEL (lista de equipo mínimo), vigente en el momento del accidente permitía que el altímetro No. 1 pudiera estar inoperante en un lapso no mayor a 10 días, siempre y cuando el altímetro No. 2 estuviera funcionando. No existieron problemas en el vuelo antes del descenso. **El altímetro No. 1 no estaba funcionando correctamente en el descenso y estaba indicando 16.200 pies en el momento del impacto. El sistema de alerta de altitud (altitud alert) estaba inoperante debido a la falla del altímetro Número 1. (...)** No había servicio de radar ATC, en el área en el momento del accidente. Los ensayos llevados a cabo en los diferentes escenarios en el simulador de vuelo, determinaron que el avión traía todos sus sistemas operantes incluyendo sus motores, en el momento del impacto. (...) El registrador de voz de cabina (CVR) estaba inoperante, por lo tanto las actividades de la tripulación antes del impacto no pudieron ser determinadas.*

Como causa probable del accidente, el informe consideró la pérdida de conciencia situacional por parte de la tripulación, derivada de la falla en el altímetro No. 1 en el descenso, la falta de luz en el altímetro No. 2, la falta de servicio de radar en el área, la falta de alertador de proximidad a tierra (GPWS) la complacencia de la tripulación al tener buenas condiciones meteorológicas y efectuar en un vuelo normal de línea un posible vuelo de entrenamiento no autorizado por la compañía, por cuanto se estableció que el copiloto ocupaba en el vuelo el asiento izquierdo destinado al comandante de la aeronave, cuestión que no estaba permitida de acuerdo con las reglas de la línea aérea explotadora.

4.2. Verificados los registros de mantenimiento de la aeronave aportados a la actuación, se acreditó lo siguiente:

4.2.1. El 27 de noviembre de 1994 se advirtió, según reporte de mantenimiento No. 29937, que se encontró inoperativo el altímetro No. 2 y se envió a reparación (fl. 75, c. 7).

4.2.2. El 23 de diciembre de 1994 se registró: *“luz altímetro No. 2 OFF (...) altímetro no. 2 trabaja intermitente. (...) acción correctiva: pend. Cambio de altímetro no stock (...) pend. Cambio de altímetro no stock”*.

4.2.3. El 24 de diciembre de 1994 se anotó: *“el altímetro no tiene luz (...) acción correctiva: pendiente cambio de altímetro no stock”*.

4.2.4. El 25 de diciembre de 1994 la aeronave presentó una falla en el sistema de estabilización que la obligó a regresar a su puerto de origen (fl. 87, c. 7). En la misma fecha se detectó discrepancia en el *altitud alert fuser* (fl. 89, c. 7), frente a la que no se registra correctivo en esa fecha.

4.2.5. El 30 de diciembre de 1994 se refirió nuevamente la falla en la luz integral del altímetro del lado del copiloto (fl. 55, c. 7), sin acción correctiva registrada en esa fecha. En la misma fecha se realizó inspección de control y motores que se encontraron en buenas condiciones (fl. 94, c. 10).

4.2.6. El 2 de enero de 1995, se dejó constancia de la revisión y mantenimiento del avión de matrícula HK3839, con las siguientes anotaciones: *Discrepancias: (...) 1. diferencia altímetros 200 pies (...) 10. altitud alert – OFF. (...) acción correctiva: 1. tarjeta calibración altímetro No. 1 vencida julio 24 de 1994 y la No. 2 no tiene fecha. (...) 10. Pendiente no stock* (fl. 90, c. 10).

4.2.7. El 6 de enero de 1995, el control técnico de la Aeronáutica Civil requirió a la línea aérea, así: *“antes del próximo vuelo deben ser corregidos reportes de las páginas de libro de vuelo que se encuentran pendientes”*, de lo cual dejó constancia en la hoja de reporte de mantenimiento No. 30263(fl. 238, c. 7).

Seguidamente se anotó como acción correctiva el cambio de los altímetros.

4.2.8. Sin embargo, el 9 de enero de 1995 (fl. 227, c. 7), último reporte de mantenimiento del que se tiene información conforme a las pruebas aportadas, se verificó: *Favor colocar tarjetas de vencimiento tarjetas corrección altímetros AC. Cosstie – Lockout – Fuser. Generador No. 1 se salta constantemente (fuser) al recibir carga. Acción correctiva: altímetro no. 1 bandera de off (en descenso) (...) pendiente cambio de altímetro no stock* (fl. 325, c. 7).

Luego se refirió: *“al iniciar carrera de despegue se saltó generador No. 1 (L GEN OFF) y luces asociadas (...) se abortó despegue y se regresó a plataforma (...) acción correctiva: se ajustó panel de control gen No. 1, se cambiaron dos fusibles quemados (...).*

Sobre la forma en que se solucionó el inconveniente sobre el salto del generador de la nave, reposa el informe rendido por la empresa, en el que da cuenta de la identificación y corrección de la falla (fl. 86, c. 1), de lo que se informó a Aerocivil.

4.3. Técnicos inspeccionaron la CVR (fl. 148, c. 10), sin lograr recuperar información de las grabaciones de la cabina de mando por daños en el dispositivo que le impidieron grabar.

4.4. La información sobre los discos de los motores (fl. 141, c. 1) da cuenta de que estos tenía ciclos de vida útil, esto es, horas remanentes de vuelo. El informe de Aerocivil demuestra la realización de los mantenimientos periódicos a la aeronave (fl. 105, c. 1). *“La fecha de la última inspección de la Aeronáutica Civil fue el 30 de junio de 1993 y la fecha del último servicio, el 9 de enero de 1995, en la que se efectuó un servicio diario”.*

4.5. El jefe de Aeronavegación del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena indicó en su informe sobre los hechos: *“El estado de las radio ayudas tanto el VOR como el NDB era bueno y los equipos, frecuencias y demás facilidades se encontraban operando normal. El estado del tiempo era el de una noche clara con cielo despejado (CAVOK) entre las 2300 UTC y las 0030 UTC (...)”* (fl. 165, c. 1).

4.6. El 8 de julio de 1993 (fl. 140, c. 1), AEROCIVIL había entregado certificado de aeronavegabilidad al avión McDonnell Douglas DC-9-14 de matrícula HK3839.

4.7. El 21 de junio de 1994 (fl. 143, c. 1) la aerolínea certificó que la mencionada aeronave: *“se encuentra en perfecto estado de aeronavegabilidad, cumple con las directivas técnicas, boletines, cartas de servicio, manual de mantenimiento de acuerdo al fabricante, manual de reglamentos aeronáuticos y demás recomendaciones D.A.A.C.”.*

4.8. Según información entregada por Aerocivil, los señores Andrés Patacón Forero y Luís Eduardo Ríos Bustos (fl. 261, c. 1) eran los tripulantes de cabina del avión accidentado, al tiempo que el informe rendido por Aerocivil sobre los hechos da cuenta de que sólo sobrevivió una menor de edad (fl. 101, c. 1), siendo víctimas fatales los demás ocupantes de la nave, incluida la tripulación.

4.9. Se acreditó la efectiva defunción de los señores Andrés Patacón Forero y Luís Eduardo Ríos Bustos que tuvo lugar el 11 de enero de 1995 (fl. 28 y s.s. c. 1), en accidente aéreo.

5. Elementos de la responsabilidad del Estado

En los términos del artículo 90 Superior, el Estado debe responder por los daños antijurídicos que le sean imputables, por lo que pasa la Sala a establecer si en este caso particular se configuran los supuestos que permiten predicar la pretendida responsabilidad estatal.

5.1. El daño antijurídico

El daño padecido por las demandantes está acreditado y corresponde a la muerte de los señores Luís Eduardo Ríos Bustos (fl. 28, c. 1) y Andrés Patacón Forero (fl. 23, c. 1), que se acreditó en debida forma con los registros civiles de defunción de las referidas víctimas.

5.2. Imputación

Encuentra la Sala acreditado que el deceso de las víctimas tuvo lugar con ocasión del accidente del avión que tripulaban con destino a la ciudad de Cartagena, por cuanto se demostró con certeza que fungían en calidad de pilotos

de la nave en el momento del siniestro al que sólo sobrevivió una menor de edad. El hecho consistente en que tuvieran a su cargo el mando de la nave no excluye la posibilidad de imputar el daño a la administración, por cuanto el fundamento de la demanda y la apelación lo constituyen las presuntas falencias en las radio ayudas con que debía contar la aeronave para su desplazamiento, sobre cuya operación y buen desempeño no tienen control los pilotos. Por supuesto, ello no implica que no deba verificarse, si hay lugar a ello, la eventual participación de la conducta de las víctimas en la producción del daño.

En efecto, para las demandantes, el deceso de los pilotos Ríos Bustos y Patacón Forero es imputable a la autoridad aeronáutica de Colombia, por presuntas fallas y omisiones en los radares y ayudas externas con que debía contar el vuelo y cuya ausencia determinó el fatídico resultado, situación que debe verificarse a la luz de las evidencias allegadas y del contenido obligacional a cargo de la demandada.

5.2.1. Las obligaciones del Estado Colombiano en materia de seguridad aeronáutica en virtud del derecho convencional

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. Como fruto de esa 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 países²², incluido Colombia, suscribieron el “Convenio sobre Aviación Civil Internacional”, más conocido como Convenio de Chicago.

²² Incluidos los que adhirieron en 1947.

Como lo plasmaron los firmantes en el preámbulo del acuerdo internacional, tuvo como finalidad “que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada”.

Ese instrumento internacional, incorporado por Colombia a su orden jurídico interno mediante la Ley 12 de 1947, dispone, entre otros asuntos, acerca de la obligatoriedad de dotar a las aeronaves de certificaciones 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.

La Convención dispuso la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional que luego pasó a convertirse en una agencia especializada dentro del Sistema de Naciones Unidas, vinculada al Consejo Económico y Social.

El anexo 8 de la Convención sobre Aeronavegabilidad regula en forma detallada los presupuestos que debe atender cada Estado para permitir la navegación aérea a las aeronaves nacionales.

5.2.2. Regulación interna

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 generación.

En efecto, a nivel interno 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. Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), son los que en ese ámbito 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 comercial²³.

En el capítulo VI de los RAC, referidos a la gestión del tránsito aéreo, están previstos los sistemas de comunicaciones, navegación, vigilancia y meteorología aeronáutica y disponen la posibilidad del establecimiento de rutas ATS²⁴ definidas por VOR²⁵, que permitan la navegación y canalización del tráfico aéreo., que consisten, precisamente, en la fijación de recorridos previamente establecidos que deben seguir las aeronaves y que les son indicadas mediante radiofaros de alta frecuencia.

Por su parte, en lo referente al mantenimiento y alteración de los componentes de las aeronaves, prevén los RAC que 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,*

²³ Decreto 2332 de 1977.

²⁴ Ruta ATS. Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito según sea necesario para proporcionar servicios de tránsito aéreo.

²⁵ VOR. Radiofaro Omnidireccional de muy alta frecuencia (Very High Frequency Omnirange Station).

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.

Corresponde, de tal manera, al explotador de la aeronave o en general al titular del certificado de aeronavegabilidad, mantener las condiciones de aptitud para el vuelo, conforme a las reglamentaciones vigentes, para lo cual debe sujetarse a normas estandarizadas de mantenimiento programas de mantenimiento aprobados por la autoridad aeronáutica y al cumplimiento de precisas regulaciones²⁶.

²⁶ Los RAC prevén la forma en que debe organizarse el mantenimiento preventivo, correctivo y las alteraciones a las aeronaves, así: 4.5.7.4. Organización de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones. a) Cada titular de un certificado que ejecuta cualquiera de sus niveles de mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones, y cada entidad con quien hace contrato para la ejecución de ese trabajo debe tener una organización adecuada y autorizada para hacer el trabajo. Para las inspecciones requeridas deberán cumplir con lo estipulado en el numeral 4.5.7.7. b) Cada titular de un certificado que ejecuta cualquier inspección requerida por su manual de acuerdo con el numeral 4.5.3.5. (b) (2) o (3) (en este numeral llamada inspecciones requeridas) y cada entidad con quien hace contrato para la ejecución de ese trabajo debe tener una organización adecuada y autorizada para hacer el trabajo por la UAEAC. c) Cada persona que ejecute una inspección requerida, además de otro mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones, organizará la ejecución de tales funciones de forma que separe las funciones de la inspección requerida de las otras funciones del otro mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteraciones. d) El control de estas actividades deberá estar a cargo de nivel Dirección de Control de Calidad, donde la responsabilidad total de las funciones de la inspección requerida y otro mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteraciones son ejercidas. e) Cada titular de un certificado de operación, está en la obligación de proporcionar a su personal técnico de mantenimiento e Inspección, en forma de manuales: directivas de aeronavegabilidad (AD's), Boletines o publicaciones de cualquier otra índole, información o guía para la preparación y mantenimiento general del equipo; y frecuencias en las revisiones, reparaciones mayores e inspecciones. f) Cada propietario de un certificado de operación debe mantener en las dependencias principales de los servicios de mantenimiento, una biblioteca técnica que contenga los manuales de mantenimiento, reparación e inspección, directivas de aeronavegabilidad, y los boletines emanados de los fabricantes de aeronaves, planta motriz y accesorios, las normas de operación de la empresa y el manual de Reglamentos Aeronáuticos de la UAEAC. g) Las instalaciones y el entorno de trabajo serán apropiados para los trabajos que deba realizarse y dispondrán de documentos técnicos, equipo, herramientas y material necesarios para realizar el trabajo para el que recibió la aprobación. Se dispondrá de instalaciones de almacenamiento para piezas de repuesto, equipo, herramientas y material. Las condiciones de almacenamiento serán tales que proporcionen seguridad y eviten el deterioro y daños a los artículos almacenados. h) En la base principal de operaciones y en las auxiliares en donde pernocte por lo menos una aeronave, el explotador debe contar con suficiente personal técnico licenciado en suficiente cantidad para ejecutar e inspeccionar todos los trabajos en las aeronaves, de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado. i) En la base principal y en las auxiliares, el titular de un certificado de operación debe contar con el equipo, el equipo de tierra del hangar (gatos, bancos, unidades eléctricas e hidráulicas, etc.) y herramientas debidamente calibradas, serviciales e indispensables para el número y tipo de aeronaves que deban ser atendidas en ellas. j) Tanto en la base principal como en las auxiliares, deben mantenerse en disponibilidad y en cantidad suficiente de acuerdo a la experiencia del operador, repuestos para motores, hélices, sistemas eléctricos,

En cuanto a la autorización para el retorno al servicio de la aeronave, esta corresponde también al titular del certificado de operación, bajo las reglas del numeral 4.5.7.13 de los RAC, que prevé:

4.5.7.13. Autoridad para ejecutar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones

a) Un titular de un certificado puede ejecutar o puede tener contratos con otras organizaciones aprobadas por la UAEAC para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, como esté previsto en el programa de mantenimiento de aeronavegabilidad certificada y en su Manual General de Mantenimiento. Además un titular de un certificado puede ejecutar estas funciones para otro titular de un certificado como esté previsto en el programa continuo de mantenimiento de aeronavegabilidad certificada y el Manual General de Mantenimiento del otro titular del certificado.

b) Un titular de un certificado puede aprobar, cualquier producto aeronáutico para su retorno a servicio, después de un mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones que son ejecutadas según el párrafo (a) de este numeral.

c) En el caso de una reparación mayor o una alteración mayor, el trabajo deberá aprobarse primero por el fabricante y certificarse por el estado de certificación y

hidráulicos, de combustible, de trenes de aterrizaje, llantas y neumáticos, frenos instrumentos en general, accesorios y materiales de consumo. Estos materiales deben conservarse debidamente almacenados, protegidos segregados e identificados con las tarjetas convencionales utilizadas por cada empresa. Los materiales peligrosos e inflamables deberán estar debidamente segregados y almacenados k) En la base principal y en las bases auxiliares, el titular de un certificado de operación debe mantener equipos misceláneos de seguridad industrial. Estos equipos deben consistir principalmente de máscaras contra gases, guantes, anteojos, botiquines de primeros auxilios, extinguidores adecuados para protección contra incendio, los cuales deben estar localizados convenientemente en los lugares de trabajo. l) Cada propietario de un certificado de operación que tenga talleres soporte deberá cumplir también con los estándares o normas exigidas en el Capítulo XI sección 2. m) Para servicios mayores en una aeronave podrán contratar personal técnico temporal cumpliendo los siguientes requisitos: 1) Este personal debe pertenecer a una organización legalmente constituida o bajo contrato de vinculación temporal con la empresa. 2) El Lapso mínimo de contrato será de dos (2) semanas. 3) El personal técnico debe estar debidamente licenciado (de acuerdo a la Parte Segunda del RAC) en el equipo de vuelo o especialidad en la que va a trabajar. 4) El personal técnico deberá tener un entrenamiento recurrente en la aeronave y sus sistemas, la vigencia de este entrenamiento recurrente es de (24) meses. Este entrenamiento debe cumplir con el programa de entrenamiento aprobado a la empresa. 5) El personal técnico debe tener un entrenamiento en el Manual General de Mantenimiento y Manual de Reglamentos Aeronáuticos de acuerdo al programa de entrenamiento aprobado a la empresa. 6) El Director de Control Calidad mantendrá un libro de registro de técnicos contratados bajo esta modalidad indicando: nombre, licencia, limitaciones, fecha de ingreso, firma del técnico y las respectivas certificaciones del entrenamiento exigido. 7) Además todo el personal técnico contratado debe mantener su archivo personal con todo el entrenamiento que ha recibido en su vida laboral, como también su archivo de experiencia laboral. 8) Los inspectores y supervisores no pueden ser contratados bajo esta modalidad. 9) La responsabilidad de la aeronavegabilidad de la aeronave continua siendo del operador. 10) Este procedimiento debe estar aprobado en el Manual General de Mantenimiento de la empresa.

efectuarse de acuerdo a los planos y detalles del trabajo, previamente aprobados por la UAEAC o por la autoridad del país de matrícula. –Se resalta–

5.2.3. El caso concreto

Está acreditado que en este caso particular el avión accidentado cubría la ruta Bogotá – Cartagena apoyado en una carta de navegación (fl. 139, c. 1) que le permitía seguir la información de los radiofaros omnidireccionales en ruta, que durante el vuelo tuvo el apoyo de todos ellos como se aprecia en las transcripciones de las comunicaciones de la nave con las diferentes torres de control del Aeropuerto El Dorado y Ernesto Cortizo, de acuerdo con las cuales se aprecia que la nave reportó su chequeo en los puntos de control de Zipaquirá, Barranca y Barranquilla y de este último fue autorizado a seguir al VOR de Cartagena.

Conforme a las pruebas del proceso no se generaron *“reportes de que el VOR de Magangué y/o el VOR de Cartagena hubieren fallado siquiera intermitentemente la noche del 11 de enero de 1995. El último chequeo a éstas radio ayudas había sido efectuado por el grupo de vigilancia, el 8 de octubre de 1994, encontrándose que operaban en forma norma”*.

También consta en el proceso, que además del sistema omnidireccional, el Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena con un radiofaro no direccional (NBD)²⁷ y un equipo radiotelemétrico para la medición de distancias (DME)²⁸, ayudas que junto al VOR se encontraba en buen estado en el momento del accidente como lo corrobora el resultado de la investigación, no desvirtuado mediante otros medios de prueba, de acuerdo con el cual: *“Las radio ayudas del Aeropuerto Rafael Núñez en la ciudad de Cartagena compuestas por un marcador, un VOR*

²⁷ NDB. Radiofaro no direccional. (Non Direccional Beacon)

²⁸ DME. Equipo radiotelemétrico para la medición de distancias (Distance Measuring Equipment)

y DME, se encontraban en operación normal para el día y hora del accidente. No existían reportes o Notams (notices for airmen) que establecieran restricciones para estos equipos la noche del accidente”.

Lo así demostrado entrega certeza para la decisión del asunto, en cuanto al buen funcionamiento de las radio ayudas y permite descartar la hipótesis de las demandantes, de acuerdo con la cual la causa del accidente fue la ausencia o mal funcionamiento de estas, cuestión que además aparece corroborada con las condiciones climáticas favorables que imperaban la noche del accidente, que permitían plena visibilidad, aún sin apoyo en las ayudas externas, como lo confirman los reportes meteorológicos y la información del piloto que sobrevolaba la zona en el momento del accidente en el avión de Aerocorales 3309, quien afirmó *“las condiciones son cavok, es ilimitado, tenemos visibilidad hacia todas las direcciones desde nuestra se puede ver hasta más allá de Coveñas, hasta el reflejo de Montería”*, por lo que aún en gracia de discusión se descarta que la alegada falta de estas fuera relevante en la ocurrencia de los lamentables hechos.

Es claro que aunque se comprobó que el Aeropuerto Internacional Rafael Núñez no estaba dotado de un radar ATC en la época de los hechos, dicha ayuda no estaba regulada como obligatoria en la época de los acontecimientos y se contaba con otras que permitían la aproximación segura de la aeronave al puerto de destino, máxime cuando existían condiciones para un vuelo visual conforme quedó acreditado.

Ahora bien, aunque se desvirtuó la presunta falla del servicio alegada como fundamento de las pretensiones, también considera la Sala relevante verificar, a la luz de las pruebas aportadas, en aplicación del principio *iura novit curia*²⁹ y

²⁹ La demanda se fundó, además de las presuntas fallas en las radio ayudas que debía disponer la autoridad aeronáutica, en la siguiente afirmación: *“como es evidente la responsabilidad extracontractual de la Aeronáutica Civil, quien ha debido evitar que la nave, si tenía desperfectos decolara”*, afirmación

bajo el entendido de que dada la complejidad de la investigación que un accidente aéreo amerita, no puede exigirse a los actores la carga de plantear todos los escenarios técnicos posibles, si se acreditó alguna falencia atribuible a Aerocivil relacionada con el estado mismo de la nave y el haber permitido su despegue.

De acuerdo con las conclusiones del informe final sobre el accidente, su causa probable estuvo determinada por una “pérdida de la consciencia situacional” de los tripulantes, derivada de falencias en los instrumentos de la aeronave, que les hicieron creer, cuando realizaban su aproximación hacia el aeropuerto de Cartagena, que se encontraban a una mayor altitud de la real.

Estableció la investigación que en los chequeos de las torres de control, los tripulantes informaron altitudes que no correspondían con el registro de los datos técnicos del vuelo, al igual que la velocidad de la nave con respecto a su altura, esto es, no eran conscientes los pilotos de la elevación real a la que volaban, lo que sin duda estuvo determinado por falencias en los instrumentos de la cabina de mando.

Frente a este punto resultan relevantes las evidencias de los registros de mantenimiento del DC-9 accidentado, que confirman lo establecido en la indagación, relativo a las fallas en sus altímetros, que se advirtieron por parte de la línea aérea desde el 27 de noviembre de 1994 (num. 4.2.1.) y que no fueron solucionados por ausencia en stock de los repuestos necesarios.

A la luz de los registros de mantenimiento era evidente que un altímetro no operaba y al otro le faltaba la luz, con el agravante de que el 25 de diciembre de 1994 se detectó una falla en el sistema de alerta de proximidad a tierra (*altitud*

que se interpreta como un señalamiento relativo a una posible falla en el servicio de inspección en el mantenimiento y condiciones de aeronavegabilidad del avión a cargo de la demandada.

alert) que no se registró como corregido. Dan cuenta los reportes que para el 2 de enero de 1995 se mantenían las fallas en los altímetros y el sistema *altitud alert*, al tiempo que estaba vencida la tarjeta de calibración de los primeros (num. 4.2.6.).

En relación con esas falencias, consta en el expediente que el 6 de enero la demandada requirió a la línea aérea en relación esas precisas falencias de mantenimiento pendientes, las que le ordenó debían estar corregidas antes del siguiente vuelo (num. 4.2.7.) y ante lo cual la línea aérea dio cuenta de la acción correctiva consistente en el cambio de los altímetros.

Empero, el 9 de enero de 1995, en un nuevo reporte de mantenimiento de la aeronave se indicó que el cambio del altímetro continuaba pendiente por no estar disponible en stock y aún faltaban las tarjetas de corrección de los altímetros, lo que permite concluir dos situaciones:

(i) Aerocivil sí efectuó control sobre las reparaciones que se realizaban a la aeronave y lo hizo antes de la ocurrencia del accidente, con una orden precisa a la aerolínea de resolver la falencia antes del siguiente vuelo.

(ii) En la misma fecha del requerimiento la aerolínea afirmó haber corregido la situación mediante el cambio de los altímetros, cuestión que al parecer solo quedó en el papel y no se materializó, por cuanto tres días después se advierte en las hojas del mantenimiento que uno de ellos estaba inoperante y que no se había cambiado por cuanto no lo tenían disponible en su stock de repuestos (num. 4.2.8).

De ellas queda en evidencia que a pesar del conocimiento pleno sobre la falla en el avión y del requerimiento de la autoridad, la aerolínea persistió en volar la nave sin atender las requeridas reparaciones, cuestión que no puede imputarse

a la autoridad demandada, que está probado que cinco días antes del accidente la requirió para efectuar los arreglos, con un plazo inmediato de “*antes del próximo vuelo*”, ante el cual optó la empresa por señalar, seguramente en su afán de impedir que la aeronave fuera dejada en tierra, que sí efectuó la reparación, cuestión que a la postre no fue cierta, de lo que dan cuenta el registro de mantenimiento 9 de enero de 1995 y el accidente mismo que se ocasionó, según la hipótesis aceptada por los investigadores y que prohíja esta Sala, por falta de percepción precisa sobre la altitud del avión.

Las evidencias así aportadas dan cuenta de que Aerocivil ejerció control sobre el mantenimiento de la aeronave y que fue la conducta de la línea aérea, como responsable de las incidencias propias de la reparación y del cumplimiento de lo ordenado, informó haberlo acatado, cuando de acuerdo con las pruebas del proceso se infiere que no lo hizo.

De acuerdo con las regulaciones citadas en el título que antecede, no le correspondía a la autoridad aeronáutica la obligación de acometer la inspección física de las aeronaves luego de cada mantenimiento, pues es entendido que este le corresponde al titular del certificado de operación, quien además es el llamado, conforme a los reglamentos, a autorizar el retorno a operaciones de una aeronave que presta el servicio regular de transporte de pasajeros como era el caso de las explotadas por Intercontinental de Aviación, sin requerir para ello la inspección previa por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Se insiste en que está demostrado que la demandada sí advirtió las falencias en el mantenimiento y la demora en el reemplazo de los altímetros de la nave, por lo que ultimó a la empresa para solucionar la situación antes de su próximo vuelo, advertencia que fue pasada por alto por la línea aérea mediante un reporte del presunto cambio de dichos instrumentos, que seguramente satisfizo en su

momento la exigencia de los inspectores, pero que a la postre se evidenció que no había efectuado, pues tres días después, los registros de mantenimiento de la aeronave dieron nueva cuenta de la necesidad de reparar los altímetros, esto es, aunque Aerocivil advirtió la necesidad de realizar las reparaciones, la línea aérea, encargada de efectuarlas, hizo creer que las realizó con el fin de poder continuar operando, afirmación que no estaba obligada a verificar físicamente la autoridad, que confió en los reportes de la reparación en los términos previstos en los RAC.

En esas condiciones, no encuentra la Sala fundamento para imputarle responsabilidad a Aerocivil en el accidente, razón que impone denegar las pretensiones de la demanda, por cuanto no se acreditó que en la ocurrencia del accidente hubiera mediado una falla del servicio a su cargo que permita imputarle responsabilidad en el *sub lite*.

La decisión denegatoria de las pretensiones que se proferirá releva a la Sala del análisis del llamamiento en garantía, a efecto de establecer la posible responsabilidad de la aerolínea frente a la demandada, como quiera que esta última no fungió en calidad de demandada, sino de tercero interviniente³⁰. Por supuesto, la calidad de llamado en garantía sólo permite a la Sala pronunciarse con respecto a la relación entre el demandado y el tercero y a la posibilidad de que el segundo deba indemnizar, en virtud de un vínculo legal o contractual, el perjuicio sufrido por el primero con ocasión de la eventual condena.

Debe resaltarse que en este caso particular, Intercontinental de Aviación S.A. no fue demandada pues no se formularon pretensiones en su contra, ni fue vinculada en tal calidad al proceso, por lo que no puede la Sala adentrarse en un

³⁰ Código de Procedimiento Civil, artículo 57. “Llamamiento en garantía. Quien tenga derecho legal o contractual de exigir a un tercero la indemnización del perjuicio que llegare a sufrir, o el reembolso total o parcial del pago que tuviere que hacer como resultado de la sentencia, podrá pedir la citación de aquél, para que en el mismo proceso se resuelva sobre tal relación. El llamamiento se sujetará a lo dispuesto en los dos artículos anteriores”.

juicio de imputación en su contra relativo a su eventual responsabilidad frente a las demandantes, esto es, no puede producir pronunciamiento de fondo sobre su eventual responsabilidad.

5. Costas

No hay lugar a la imposición de costas en la instancia, debido a que no se evidencia en el caso concreto actuación temeraria o de mala fe atribuible a los extremos procesales, como lo exige el artículo 55 de la Ley 446 de 1998 para que se proceda de esta forma.

III. DECISIÓN

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 y por autoridad de la ley,

FALLA

REVOCAR la sentencia de 21 de mayo de 2008, por medio de la cual el Tribunal Administrativo de Bolívar se inhibió para decidir de fondo el asunto. En su lugar se dispone:

PRIMERO. NEGAR las pretensiones de la demanda.

SEGUNDO. Sin costas.

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

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE y CÚMPLASE

STELLA CONTO DÍAZ DEL CASTILLO

Presidenta (impedimento)³¹

DANILO ROJAS BETANCOURTH

Magistrado

RAMIRO PAZOS GUERRERO

Magistrado Ponente

³¹ Mediante providencia de 6 de diciembre de 2013 se aceptó el impedimento manifestado por la magistrada Stella Conto Díaz del Castillo (fl. 524, c. 1), quien por tal virtud se apartó de la decisión del asunto.