

MAYDAY - MAYDAY

**La responsabilidad extracontractual del Estado colombiano en accidentes aéreos, una
mirada desde la jurisprudencia del Consejo de Estado (1968 - 2016)**



“Guernica” - Pablo Picasso (1937), pintura realizada por el autor en memoria del pueblo de Guernica, España, destruido por el bombardeo aéreo ordenado por el General Francisco Franco.

Santiago Vélez Restrepo

Enero – 2017

Universidad Autónoma Latinoamericana (UNAULA)

Centro de Investigaciones Socio Jurídicas (CISJ)

Medellín – Colombia

Copyright © 2017 por Santiago Vélez Restrepo

Todos los derechos reservados.

*A todos aquellos que han soñado,
alguna vez, con tener alas.
No dejen que nada ni nadie les impida su vuelo.*

Agradecimientos

El presente trabajo no hubiera sido posible sin la ayuda de mi madre y mi padre que siempre han creído en mis capacidades, por siempre apoyarme en el intento de alcanzar mis sueños, por ampararme moral y económicamente durante el transcurso de toda mi vida, en especial de mi carrera profesional, por su compañía imparable y enseñanzas en todos los saberes brindados en los diferentes campos de la vida

Al profesor Alexander Hincapié que constantemente estuvo dispuesto a ayudarme a estructurar el proyecto que hoy finaliza, por expresar sus puntos y siempre colaborarme a despejar las dudas más profundas del porqué de un trabajo de investigación.

Un muy especial agradecimiento a la Doctora Luz Myriam Sánchez Arboleda, por permitirme conocer a fondo el trabajo que se realiza en un despacho judicial y brindarme todos sus conocimientos que fueron un pilar fundamental para el presente texto, con su enorme sonrisa y gran sentido del humor, siempre me alentó a continuar con mi pasión, y a animarme a seguir conociendo más a fondo el derecho administrativo.

A mi asesor, Eduardo León Restrepo, persona que siempre admiré durante mi época universitaria, pues su rectitud y disciplina contribuyeron a que finalizara este proyecto a tiempo. Él inculco en mí el sentido de seriedad, responsabilidad y rigor académico sin los cuales no hubiera podido tener una formación completa como investigador.

A mi querida Yesenia, mi compañera de grandes batallas, que estuvo perpetuamente dispuesta a consolarme en los momentos de duda, que sacrificó el sueño de muchas noches para impulsarme en la búsqueda de mi inspiración sin saber que era ella la más grande. Finalmente sin ser menos importante a mi pequeña gata, criatura que a pesar de no poder comprender las palabras que hoy escribo, nunca se apartó de mi lado, ni siquiera en los momentos en los que llegue a presenciar el amanecer en frente del teclado.

Santiago Vélez Restrepo

28 de septiembre de 2016

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN	10
ABSTRACT.....	10
INTRODUCCIÓN	11
CAPÍTULO I - ANTECEDENTES HISTÓRICOS	13
1.1 Desarrollo de la legislación internacional en seguridad y tránsito aéreo	17
1.1.1 Conferencia de la Haya (1907).	17
1.1.2 Convenio Internacional de Navegación aérea de París (1919).	17
1.1.3 Convención de Varsovia (1929).	18
1.1.4 Convenio de Chicago (1944).	19
1.1.5 Convenio de Roma (1952).	19
1.1.6 Protocolo de la Haya (1955).	20
1.1.7 Protocolo de Guadalajara (1961).	20
1.1.8 Convenio de Tokio (1963).	20
1.1.9 Protocolo de Guatemala (1971) modificadorio del Convenio de Varsovia.	21
1.1.10 Convenio de Montreal (1999).....	21
1.2 Seguridad aérea y el Crew Resource Management.....	23
1.3 Tránsito aéreo.....	25
1.4 Autoridades de Vigilancia y Control en materia aeronáutica	26
1.4.1 Autoridades aeronáuticas de carácter Internacional.	26
1.4.1.1 OACI o ICAO	26
1.4.1.2 IATA	27
1.4.1.3 EASA.....	28
1.4.1.4 EUROCONTROL	28

1.4.1.5	FAA.....	28
1.5	Autoridades aeronáuticas de carácter nacional	29
1.5.1	La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.....	30
1.6	Conceptualización de los Accidentes e Incidentes Aeronáuticos	31
1.6.1	Accidente aeronáutico.....	31
1.6.2	Incidente Aeronáutico.....	32
CAPÍTULO II – LOS ACCIDENTES AÉREOS EN COLOMBIA		35
2.1	El Derecho administrativo y la jurisdicción de lo contencioso – administrativo.....	36
2.1.1	La jurisdicción contenciosa administrativa.....	37
2.1.2	El concepto de Responsabilidad.....	37
2.1.3	La responsabilidad civil de carácter contractual.....	38
2.1.4	La responsabilidad civil de carácter extracontractual.....	39
2.2	La Responsabilidad extracontractual del Estado.....	39
2.2.1	Medio de control aplicable (Ley 1437 de 2011).....	39
2.2.2	La reparación directa.....	40
2.2.3	Daño Antijurídico.....	41
2.2.4	Nexo causal.....	42
2.3	Títulos de imputación.....	43
2.3.1	Régimen objetivo de responsabilidad.....	43
2.3.1.1	<i>Riesgo Excepcional</i>	44
2.3.2	Régimen subjetivo de responsabilidad.....	45
2.3.2.1	<i>Falla en el servicio</i>	45
CAPITULO III – ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS ESPECÍFICOS IMPUTABLES AL ESTADO COLOMBIANO		47
3.1	Casos específicos.....	47

3.2	Fichas jurisprudenciales	50
3.3	Análisis de las sentencias más relevantes	96
3.3.1	Sentencia Exp. 689/1968, Magistrado ponente Dr. Carlos Portocarreño Mutis, 9 de septiembre de 1968.....	99
3.3.2	Sentencia No. 1389/1975, Consejo de Estado, sección tercera, Magistrado ponente Carlos Portocarreño Mutis, 3 de marzo de 1975.	100
3.3.3	Sentencia Exp. 6429/1991, Consejo de Estado, Sección Tercera, fecha, Magistrado Ponente. Carlos Betancur Jaramillo, 11 de octubre de 1991.	101
3.3.4	Sentencia Exp. 11224/1997, Consejo de Estado, Sección Tercera, Magistrado Ponente: Carlos Betancur Jaramillo, 12 de septiembre de 1997.	103
3.3.5	Sentencias Exp. 25712/2013 y Exp. 26591 de 2013, Consejo de Estado, Sección Tercera, Magistrado Ponente: Enrique Gil Botero	104
3.3.6	Sentencia Exp. 25667/2013, Consejo de Estado, Sección Tercera, fecha, Magistrado Ponente: Ramiro Pasos Guerrero	106
	A modo de Conclusión.....	109
	REFERENCIAS.....	111

LISTA DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Otras causas originarias de accidentes aéreos.....	35
Gráfica 2. Índice de Investigaciones realizadas por accidentes aéreos entre los años 1995-2016 (Aerocivil, 2016)	48
Gráfica 3. Índice de investigaciones realizadas por incidentes aéreos entre los años 1995-2016 (Aerocivil, 2016)	49
Gráfica 4. Regímenes de responsabilidad en caso de accidentes aéreos	97
Gráfica 5. Cuadro cronológico de fallos condenatorios.....	98

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Expediente 689/1968	50
Tabla 2. Expediente 1389/1975	52
Tabla 3. Expediente 6429/1991	53
Tabla 4. Expediente 6798/1992	55
Tabla 5. Expediente 11005/1996	57
Tabla 6. Expediente 11224/1997	57
Tabla 7. Expediente 10916/1998	59
Tabla 8. Expediente 13670/2000	61
Tabla 9. Expediente 18240/2011	62
Tabla 10. Expediente 26591/2013	65
Tabla 11. Expediente 25712/2013	66
Tabla 12. Expediente 29259/2013	69
Tabla 13. Expediente 25667/2014	71
Tabla 14. Expediente 25836/2014	74
Tabla 15. Expediente 26298/2014	75
Tabla 16. Expediente 28373/2014	77
Tabla 17. Expediente 30891/2014	78
Tabla 18. Expediente 18153/2014	80
Tabla 19. Expediente 29411/2014	83
Tabla 20. Expediente 29534/2014	85
Tabla 21. Expediente 30825/2015	86
Tabla 22. Expediente 36729/2015	88
Tabla 23. Expediente 28827/2015	90
Tabla 24. Expediente 34674/2015	91
Tabla 25. Expediente 40080/2016	93

**MAYDAY: RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO
COLOMBIANO EN ACCIDENTES AÉREOS, UNA MIRADA DESDE LA
JURISPRUDENCIA DEL CONSEJO DE ESTADO (1968 - 2016) ¹**

RESUMEN

El constante avance de la seguridad aérea no ha impedido que siga sucediendo nuevos accidentes cada día, algunos de ellos son pues de responsabilidad del Estado, bien por la falta al deber de vigilancia y control que tiene sobre el tránsito aéreo, sino que además por sus mismas operaciones bien sea de transporte o defensa crean un riesgo altamente peligroso digno de reparar cuando se crea un daño al particular.

Palabras clave: Responsabilidad del estado, falla del servicio, derecho público, riesgo excepcional, aviación, siniestros aéreos.

ABSTRACT

Nowadays the aviation security is everyday more safety, perhaps the accidents stills appears every day, some of them are the responsibility of the State, either for the obligation of vigilance and control of the air operations, but also for its own state's airplanes operation of transport or defense to the nation, that makes a dangerous risk that the State have to repair in case of an occurrence of damage when something fatal happens to a citizen.

Key words: State liability, service failure, Public Law, Aeronautical Law, Aviation, airplane crashes.

¹ Trabajo de grado presentado por Santiago Vélez Restrepo, para optar al título profesional de Abogado, otorgado por la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma Latinoamericana, Medellín.

INTRODUCCIÓN

La presente monografía se propone como un trabajo de compilación de las más relevantes elaboraciones jurídicas en torno a los eventos de responsabilidad, de carácter extracontractual, en la que pudiere incurrir el Estado colombiano a partir de la ocurrencia de accidentes aéreos dentro de su territorio; así, partiendo de la exposición de los elementos jurídicos esenciales para la comprensión del derecho administrativo en su relación con la normatividad aeronáutica, se presenta un trabajo que surge de la necesidad de establecer un panorama claro sobre un tema que resulta poco usual dentro del cotidiano vivir, y del cual resulta casi inexistente la producción doctrinaria y jurisprudencial.

Así, mediante un rastreo bibliográfico, tanto doctrinal como jurisprudencial que permite un primer acercamiento a los pronunciamientos del Consejo de Estado con respecto a la responsabilidad estatal en la ocurrencia de catástrofes aéreas, y partiendo del análisis de los conceptos contenidos en normas y convenios internacionales y el ordenamiento jurídico colombiano, se tratará de definir si en la jurisprudencia del honorable Consejo de Estado emitida durante los últimos 48 años (1968 – 2016) existe o no un conjunto de criterios aplicable a los eventos en los que le asista al Estado la obligación de responder patrimonialmente, dada la ocurrencia de un accidente aéreo dentro de su territorio. El presente trabajo se estructura a partir de tres momentos específicos; en primer lugar se hace un acercamiento histórico tanto al desarrollo de la aviación como de las instituciones que la regulan, a nivel nacional e internacional, de los contenidos legislativos y conceptuales propios, y de las diferentes formas de responsabilidad ante la ocurrencia de siniestros aéreos.

En segundo lugar se da paso a un conjunto de fichas analíticas a partir de las cuales se pretende realizar un estudio que dé cuenta de las decisiones más relevantes de la jurisprudencia nacional, específicamente la desarrollada por el Consejo de Estado, en torno a la posible responsabilidad que deba asumir el Estado por la ocurrencia de accidentes aeronáuticos dentro de su territorio, con el fin de delimitar y promover un conocimiento más claro de los parámetros que se han seguido para declarar la responsabilidad del Estado en diferentes accidentes aéreos, limitando dicho estudio a un espacio temporal de 48 años, específicamente a los eventos en los que el Estado no opere directamente como una de las partes contractuales en el transporte aéreo; sino que los daños se

hayan ocasionado en el cumplimiento de los deberes que constitucionalmente a él le han sido encomendados.

Finalmente, y a partir de dicha jurisprudencia, se propone un análisis de los diversos cambios de postura en los fallos del honorable Consejo de Estado a través de los últimos 48 años con el fin de descubrir cuál es el origen de la postura actual y hacia donde se ha ido direccionando la definición de la existencia de responsabilidad estatal en la ocurrencia de accidentes aéreos. Es necesario señalar que el presente trabajo de investigación no constituye hipótesis alguna de refutación a anteriores trabajos investigativos cuyo objeto sea similar, básicamente porque el interés en el desarrollo, tanto doctrinal como legal, e incluso investigativo con respecto al tema de la responsabilidad estatal en materia de accidentes aeronáuticos, ha sido prácticamente inexistente, como lo demuestra el reducido número de sentencias que sobre el particular se ha proferido en el marco de 48 años; y en cuanto al aspecto académico, los trabajos más significativos se han centrado únicamente en la determinación de las responsabilidades propias de los particulares, eventos propios de la esfera privada del derecho y no de lo público (jurisdicción de lo contencioso administrativo) como lo es el tema que aquí nos ocupa.

CAPÍTULO I - ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La fascinación del hombre con alcanzar las alturas y volar junto a las aves, o incluso más alto que ellas, ha sido un elemento recurrente en la historia misma de la humanidad, ya en la antigua Grecia se narraba la historia de Dédalo y su hijo, Ícaro (Universidad Sapienza de Roma, s.f.), quien en busca de ir cada vez más alto, fascinado por la sensación, vio como sus alas eran derretidas por el sol; así mismo, múltiples inventores como Abbás Ibn Firnás, Leonardo Da Vinci, Otto Lilienthal, Octave Chanute, soñaron con construir máquinas que les permitieran alcanzarlo, sin tener éxito en su tarea. El sueño de la humanidad de surcar los cielos tendría que esperar, pues no fue sino hasta comienzos del siglo XX cuando, de forma simultánea y separados por el océano Atlántico, los hermanos Wilbur y Orville Wright, en Estados Unidos de América, y Alberto Santos Drummond, en Francia, desarrollaron “máquinas más pesadas que el aire” que fueron capaces de elevar una persona al mismísimo cielo. (Echeverri G., 2010a, pp. 13-15)

Ambos inventos revolucionaron el naciente siglo XX y dado el enorme avance en el campo de la ingeniería que resultaron ser, pronto proliferaron nuevos diseños, modelos e ideas que finalmente condujeron al desarrollo de la aeronáutica como la conocemos hoy día, en principio, debido al potencial militar que tenía el “pájaro de acero” como un arma capaz de incursionar fácilmente dentro de las fronteras del enemigo, siendo así utilizada como “los ojos en el cielo” dentro de la I Guerra Mundial, también conocida como la Gran Guerra.²

No fue hasta la década de 1940, en pleno desarrollo de la II Guerra Mundial, debido al creciente deseo de transportar mayor cantidad de tropas, insumos, o traspasar fronteras más rápidamente y a mayor distancia, con armas cada vez más eficientes, que se reemplazó el motor a hélice y pistón, dando paso al motor de reacción, el cual incrementó la necesidad de mejorar las aeronaves y darles mayor utilidad, ligereza y compatibilidad con el vuelo. (Echeverri G., 2010b, pp. 20-21), todo ello conllevó a que se transformara el avión en el sistema de transporte más rápido

² Si bien el desarrollo de la aviación era incipiente para esta época, ya para entonces los accidentes e incidentes aéreos se volvieron una preocupación para los Estados, aun en época de guerra, y sería ésta preocupación la que, finalmente, desencadenaría el desarrollo de todo un conjunto de normas de carácter internacional con respecto a los eventos catastróficos en materia aérea.

y seguro³, aunque con dicha evolución también se transformara en el medio de transporte del arma más letal jamás construida, la bomba atómica.⁴ No obstante, aunque en principio su utilidad solo se vio restringida a los campos de batalla, pronto las bondades de este nuevo medio de transporte se vieron aplicadas a usos comerciales, y fue así como, al finalizar la I Guerra Mundial, comenzaron a aparecer a lo largo y ancho del mundo las primeras aerolíneas civiles; cabe resaltar que Colombia fue uno de los países pioneros dentro del mundo de la aviación, pues entre 1919 y 1920, se crearon las dos primeras empresas de transporte aéreo comercial del mundo, la Compañía Colombiana de Navegación Aérea –CCNA– y la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo –SCADTA–

La primera de estas, de origen Antioqueño, fue creada por el empresario Alejandro Echavarría Isaza en compañía de su hijo Guillermo Echavarría Misas el 16 de septiembre de 1919 con el fin de transportar pasajeros y correo dentro del territorio nacional pero lamentablemente no trascendiendo en la historia *debido a los múltiples accidentes⁵ que sufrieron las aeronaves de la empresa y la errada escogencia de las naves que terminaron siendo inútiles dentro de la profundamente quebrada geografía colombiana, la compañía de la familia Echavarría Misas con tan solo dos años de existencia fue liquidada* (León Vargas, 2008); es por ello que, al no tener repercusión internacional alguna, tampoco fue considerada la primera aerolínea oficial en el mundo, y así, la compañía holandesa KLM, que fue fundada el 7 de octubre de 1919, le arrebató el título a la colombiana CCNA, como la primer aerolínea oficial del mundo, y ésta actualmente se encuentra en operación. (KLM, 2016)

Después de la creación de la CCNA, y con la semilla aeronáutica ya estaba sembrada dentro de nuestro territorio, el día 5 de diciembre de 1919 en la Ciudad de Barranquilla, fue conformada la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo –SCADTA–, que a día de hoy es conocida

³ Actualmente las cifras de muertes debido a la utilización de medios de transporte sigue favoreciendo a la aviación como el medio de transporte más seguro del mundo, dado el número de viajes, su frecuencia diaria y la cantidad personas/carga transportada a lo largo y ancho del mundo; esto frente a los demás medios de transporte como embarcaciones o automóviles.

⁴ Sin los diferentes avances que vivió la aviación durante la primer mitad del siglo XX habría sido imposible el desarrollo de elementos de destrucción masiva como la bomba V2 de los alemanes, o de bombarderos transcontinentales como el Boeing B-29 Superfortress, que transportó las bombas atómicas, detonadas en Hiroshima y Nagasaki, con las que EEUU puso fin a la guerra del Pacífico

⁵ Esta clase de accidentes, que en principio refieren a eventos de responsabilidad de origen contractual, entre particulares, posteriormente dieron pie al desarrollo de un concepto jurídico más amplio en el cual también cabe la responsabilidad del Estado por la ocurrencia de los mismos, a partir de diferentes categorías que más adelante se desarrollarán adecuadamente.

como la aerolínea AVIANCA, ostentando el honorable título de la segunda aerolínea creada a nivel mundial, y una de las más importantes en Latinoamérica, demostrando así que el papel de Colombia en el desarrollo de la aviación comercial y del transporte aéreo internacional fue fundamental; la rápida expansión de SCADTA, trajo consigo una serie de accidentes, que se tomaron como naturales, dada la carencia de elementos de seguridad, de la tecnología apropiada para coordinar las operaciones aéreas y la importación de aeronaves de fabricación Alemana y Holandesa, específicamente Junkers y Fokkers, que no estaban diseñadas para las altas temperaturas, humedad e incipiente infraestructura que existía en Colombia para la época. Así, pese al enorme desarrollo de la aviación en el país desde sus primeros años, la falta de seguridad en el transporte aéreo, sumado a la cruzada del gobierno Alemán de Adolf Hitler por recuperar sus pilotos ante una posible segunda confrontación bélica en Europa (Scadta, 2014a), entre las décadas del 20 y el 30 del siglo XX se redujo exponencialmente el crecimiento en el transporte aéreo nacional, y por consiguiente, en los eventos relacionados con accidentes o incidentes aéreos. (Scadta, 2014b)

Una década después, exactamente para el año de 1932, Colombia se vio envuelta en un conflicto armado con el vecino país de Perú, teniendo por escenario a la selva amazónica, confrontación que fue denominada como la “Guerra Colombo – Peruana del Amazonas”. Dada la escases de recursos y de experiencia en el uso de material bélico aéreo, y la insuficiencia del armamento con el que contaba para la época, con respecto al país contrincante, Colombia se vio en la tarea de tocar las puertas de la aerolínea bandera colombiana, SCADTA, con el fin de que prestara sus servicios y ayudara a contrarrestar la invasión militar peruana en jurisdicción de la ciudad de Leticia. (FAC, 2014).

La Aerolínea SCADTA fue de gran ayuda para el gobierno colombiano en el desarrollo de la mencionada contienda, pues dicha compañía cedió sus aeródromos, equipos y aeronaves, para el entrenamiento de nuevos pilotos que prestarían su servicio militar contra las tropas peruanas notablemente más armadas y preparadas en la aviación militar. (FAC, 2014) Con tan solo 16 aeronaves, entre ellas tres Fledgling J-2 de entrenamiento, ocho Wild X de observación y ataque, cuatro Osprey C-14 de entrenamiento y un Falcon 0-1 de combate que volaban desde la única base aérea con que se contaba en dicha época, ubicada en Madrid, Cundinamarca, sede a su vez de la Escuela Militar de Aviación (FAC, 2014). Finalmente el Estado colombiano pudo expulsar de su

territorio a las fuerzas invasoras y forzando así la ratificación de ambos países, dentro del protocolo de Río de Janeiro de 1934, del tratado Salomón-Lozano firmado en 1922, por el cual se demarcaron los límites fronterizos del Amazonas con el fin de evitar futuras disputas con el Estado peruano. (Banco de la República, 1934)

Con posterioridad a dicha confrontación, y observando la evidente necesidad de mantener activa la “aviación militar” para la defensa del país, el gobierno de Colombia decide, en el año de 1944, consolidar institucionalmente y de forma definitiva a la Fuerza Aérea Colombiana (FAC); consolidando igualmente la actual estructura orgánica militar de Colombia conformada por las tres Fuerzas: Ejército, Armada y Fuerza Aérea (FAC, 2014), por su parte, la aerolínea SCADTA, que en el año de 1940 se transformó en “Aerovías Nacionales de Colombia” –AVIANCA–, continuó expandiéndose nacional e internacionalmente hasta llegar a considerarse la principal aerolínea de Colombia y una de las más importantes del continente americano, que después de las fusionarse con las antioqueñas SAM y ACES en el año de 2004, pasó a convertirse en la empresa “Aerovías del Continente Americano” conservando su marca comercial. (AVIANCA, 2016).

1.1 Desarrollo de la legislación internacional en seguridad y tránsito aéreo

Dados los riesgos inherentes a la actividad aeronáutica, y en virtud de su creciente desarrollo a nivel mundial, se hizo necesaria la creación de protocolos y mecanismos adecuados para regular esta actividad, estableciendo con ellos todo un cuerpo normativo referente a la responsabilidad en los daños que puedan causar el uso de las aeronaves, o de los elementos relativos a ellas, normas que posteriormente servirían como los cimientos para el desarrollo de lo que hoy día se conoce como “derecho aeronáutico”; adicionalmente, la frecuencia y la relevancia de la aviación comercial presionó fuertemente a los Estados para que se desarrollaran criterios claros con respecto a los diferentes regímenes de responsabilidad que podrían surgir de la ocurrencia tanto de incidentes como de accidentes aéreos.

Así, desde los primeros años del siglo XX, con el surgimiento de los “artefactos voladores”, pronto los Estados se preocuparon por suscribir convenios y tratados con el fin de delimitar el uso de los mismos, y de fijar la forma en que se adelantarían las relaciones entre ellos a partir del tráfico aéreo; entre los tratados más importantes se encuentran los siguientes:

1.1.1 Conferencia de la Haya (1907).

Fue la conferencia por la cual los estados firmantes, se limitaban al uso de armamentos, creando por tanto un tribunal internacional de arbitraje con el fin de evitar una posible guerra. Dicha conferencia declaró la prohibición de arrojar proyectiles y explosivos desde el aire, específicamente desde “globos”, expresa dicho documento (**Haya C. d., 1907**). Esta importante convención fue suscrita por Colombia el 18 de octubre de 1907 y aprobada en Colombia y sancionada por medio de Ley 251 de 1995.

1.1.2 Convenio Internacional de Navegación aérea de París (1919).

Convenio firmado el 13 de octubre de 1919, por el cual se introduce el concepto de soberanía del espacio aéreo de cada Estado, declarando a su vez la primera libertad del aire, por la cual los Estados contratantes se obligan a conceder a las naves de otros Estados, libertad de paso “inocente” por sobre su territorio, en tiempo de paz (CINA, 1919).

1.1.3 Convención de Varsovia (1929).

Documento por el cual se regula el transporte aéreo internacional, así como las disposiciones acerca del contrato de transporte, obligaciones del transportador y la responsabilidad contractual del explotador aéreo por daños ocasionados al pasajero, cuando se ha producido a bordo de la aeronave (**Varsovia, 1929**). Dicha convención fue ratificada por Colombia el 15 de agosto de 1966 y promulgada en Colombia por medio de decreto presidencial 2059 de 1999.

1.1.4 Convenio de Chicago (1944).

Convenio internacional firmado el 7 de diciembre de 1944 que tuvo como objetivo establecer los conceptos y principios unificados de la aviación civil internacional. Los estados contratantes se comprometían a adoptar medidas nacionales para la seguridad aérea, conforme a lo establecido en el convenio, por lo tanto, se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para vigilar el cumplimiento de este convenio. Colombia es miembro de la OACI desde el año 1947, aprobada su adhesión a dicho convenio por medio de la Ley 12 del 23 de octubre de 1947 (Chicago, 1944).

1.1.5 Convenio de Roma (1952).

Convenio por el cual se regula la responsabilidad por daños ocasionados a terceros en la superficie por causa de la actividad aérea, se estableció tácitamente el régimen de responsabilidad objetiva por esos daños causados, ya que el artículo primero de este convenio establece que “La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a la reparación en las condiciones fijadas por este convenio, con sólo probar que, los daños provienen de la aeronave en vuelo, o de una persona o una cosa caída de la misma” (Roma, 1952). Colombia no ha ratificado dicho convenio aún, porque en caso de daños ocasionados a terceros en tierra, se aplica lo estipulado por el artículo 1827 del Código de Comercio colombiano⁶ y no por lo pactado en dicho texto.

⁶ ARTÍCULO 1827: *La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a ser indemnizada por el explotador de la aeronave con solo probar que tales daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma.*

Sin embargo, no habrá lugar a indemnización si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o cuando se deban al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo si se observaron los reglamentos de tránsito aéreo. (Decreto 410, 1971)

1.1.6 Protocolo de la Haya (1955).

El cuál modifico el convenio de Varsovia de 1919, suprimiéndose algunas disposiciones e incrementando el quantum indemnizatorio en caso de responsabilidad de los daños ocasionados por el transportador aéreo. Este protocolo fue firmado por Colombia el 15 de agosto de 1966, ratificado el 8 de marzo de 1971 (**Haya P. d., 1955**) y aprobado por medio de la Ley 30 de 1973.

1.1.7 Protocolo de Guadalajara (1961).

Texto modificadorio del convenio de Varsovia de 1919, promulgado igualmente en Colombia por medio de decreto 2059 de 1999, por el cual se introduce el concepto de transportista de hecho (no contractual), donde igualmente se manifiesta que cuando las acciones y omisiones de ese transportista de hecho, cuando se actúe en el ejercicio de sus funciones, se consideraran también, que en relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual, determinando así la solidaridad entre el transportista de hecho y el transportista contractual (Echeverri G., 2010c, p. 42) (Guadalajara, 1961).

1.1.8 Convenio de Tokio (1963).

Convenio el cuál dispone la responsabilidad penal de los autores de conductas que pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas que viajan abordo de ella. Este convenio fue aprobado en Colombia mediante la Ley 14 de 1972 y ratificado el 3 de julio de 1973 (Tokio, 1963).

1.1.9 Protocolo de Guatemala (1971) modificadorio del Convenio de Varsovia.

Protocolo aprobado en Colombia por medio de Ley 30 del 28 de diciembre de 1973, por medio del cual se incrementa el quantum indemnizatorio motivo de una responsabilidad contractual del operador de aeronaves, además se estipuló la responsabilidad contractual del transportista como objetiva, pues se manifestó que el daño causado en “casos de muerte o de lesión corporal a un pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque se entiende responsabilidad del explotador aéreo por lo cual se deberá indemnizar. (Guatemala, 1971).

1.1.10 Convenio de Montreal (1999).

Convenio firmado por el Estado colombiano el día 15 de diciembre de 1999, aprobado mediante Ley 701 de 2001, declarada exequible por la Corte Constitucional en sentencia C-533 de 2002, por el cual se estableció la unificación de reglas para el transporte aéreo internacional, reconociendo la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios y la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución, el cual ratifica el beneficio de ordenar operaciones de transporte aéreo internacional con la circulación fluida de pasajeros, equipaje y carga según los principios y objetivos del convenio sobre Aviación Civil Internacional (**Montreal, 1999**). Este convenio unificó de igual forma el régimen de responsabilidad en un único instrumento que ahora ofrece un adecuado nivel de indemnización integral en caso de daños a pasajeros, equipaje y mercancías durante transportes aéreos internacionales en la medida en que establece un marco jurídico uniforme. (Navas Herrera, p. 617, 2011a) Con respecto al sistema de responsabilidad establecido por el convenio de Montreal, y en palabras de la profesora María Fernanda Navas Herrera:

Montreal 1999 es un sistema de responsabilidad mixto que juega, por así decirlo, con ambas formas de imputación, en una primera fase objetiva y en una segunda, luego de que los daños se estimen en cuantía superior a los límites de responsabilidad establecidos por el convenio, subjetiva. No es un secreto que el principal aporte del Convenio de 1999 se refiere al establecimiento de un criterio de responsabilidad objetiva para el transportador, por cuanto ese convenio se basa en la propia actividad y no en la conducta culposa del causante del daño. (Navas Herrera, pp. 632-633, 2011c)

Con respecto a este último convenio, es de suma importancia determinar cuál es la norma que se debe aplicar en el caso de transporte aéreo tanto de pasajeros como de carga, la normas nacionales o las internacionales, siempre y cuando estas hayan sido suscritas por el Estado; así, debe precisarse que, cuando los eventos catastróficos (accidentes aéreos) ocurren en la prestación de un servicio de transporte aéreo interno o de carácter nacional, prevalecerán las disposiciones legales del ordenamiento jurídico interno del Estado en cuyo territorio se cumpla el vuelo; mientras que, cuando se trata de transporte aéreo de carácter internacional, se debe acudir a otros preceptos, regulados en los tratados internacionales.⁷ (Navas Herrera, p. 607, 2011b)

De acuerdo a lo anterior, y para el caso de Colombia, se entenderá que, cuando el vuelo siniestrado obedeciera a un servicio de transporte aéreo de carácter nacional, se aplicará lo estipulado en el capítulo 12 del Código de Comercio⁸, norma que regula los contratos de transporte aéreo, así como la responsabilidad tanto contractual como extracontractual de los explotadores comerciales de aeronaves en caso un accidente aéreo y los quantum máximos de indemnización quedarán fijados por dicha norma. Por otra parte, en los eventos en que la aeronave siniestrada correspondiera a la prestación de un servicio de transporte aéreo de carácter internacional (vuelo o sobrevuelo de una aeronave de un Estado a otro), se deberá dar aplicación a las estipulaciones del convenio de Montreal de 1999⁹, dado que en la actualidad el mencionado unificó la mayoría de disposiciones internacionales acerca del transporte aéreo de pasajeros y de carga, incluyendo el régimen de indemnizaciones, modificando de igual forma las disposiciones previas que se utilizaban en la legislación colombiana en cuestión de transporte aéreo internacional; esto último, se incluyó dentro de la normatividad nacional por medio de la Ley 701 de 2001.

Así las cosas, las disposiciones expresadas en el Código de Comercio no contrarían lo dispuesto en el convenio de Montreal, pero con respecto al régimen de indemnizaciones es necesario establecer las diferencias entre ambas disposiciones: Se tiene que, mientras la citada norma nacional estipuló un monto máximo a indemnizar de veinticinco mil (25.000) gramos de

⁷ Vale la pena señalar, nuevamente, que el tratado de Montreal (1999) unificó las normas, los conceptos y procedimientos frente a la eventual ocurrencia de un accidente aéreo; dichas disposiciones son de carácter vinculante para todos los firmantes del mismo.

⁸ Decreto 410/1971 – Si bien esta norma se expidió en un tiempo reciente, en comparación con el código civil por ejemplo, su aplicación en esta clase de eventos no deja de representar un vacío normativo respecto a las nuevas dinámicas económicas a las cuales tanto la modernización de las aeronaves como las múltiples relaciones que se han desarrollado entre los Estados y los particulares, especialmente en materia de aeronavegación.

⁹ Tal y como se estipuló a partir de la sentencia C – 533 de 2002

oro puro por pasajero en el caso de un accidente aéreo¹⁰, bajo lo expresado por el convenio de Montreal se establece un quantum mínimo de indemnización de 100.000 DEG (Derechos Especiales de Giro¹¹) o superior siempre que se demuestre un daño mayor.

1.2 Seguridad aérea y el Crew Resource Management¹²

La seguridad aérea, es entendida como la serie de precauciones que se toman para garantizar la seguridad de la tripulación, los pasajeros y la carga durante los momentos previos, en el transcurso, y la llegada de un vuelo (Palomar, 2003). En relación con la distancia recorrida, las probabilidades de que se produzca un accidente aéreo son tan sólo una décima parte de las que pueden llegar a ocurrir dentro del transporte terrestre y en cuanto a las horas de viaje no se puede pensar una comparación alguna. No obstante, cuando se produce un accidente aéreo, éste suele ser catastrófico y es objeto de una enorme publicidad, muchas veces desproporcionada acerca del “peligro” de transportarse por vía aérea. (Palomar, 2003)

Actualmente el termino de seguridad aérea se relaciona con el término CRM (Crew Resource Management) o administración de recursos humanos/tripulación; la “seguridad operacional” como también se le conoce, es un método sistemático creado para optimizar el rendimiento de todos los individuos que integran el personal de operaciones aeronáuticas, reduciendo así el efecto de un posible error humano mediante el uso de todos los recursos disponibles, incluyendo personas, tecnología e información para resolver problemas que puedan llegar a ocurrir, esto tendiente a mitigar los posible errores que se puedan crear tanto por la tripulación de cabina de una aeronave, como del personal de tierra o el control de tráfico aéreo. Lo que se busca con este método es que todas estas personas se desempeñen como un equipo, puesto que no se trata solo de la

¹⁰ Artículo 1881, decreto 410 de 1971, este artículo continúa vigente y en la actualidad lo que se aplica es realizar la conversión del valor en gramos oro a su equivalente en salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV)

¹¹ *El DEG es un activo de reserva internacional creado en 1969 por el FMI para complementar las reservas oficiales de los países miembros. En marzo de 2016 se habían creado y asignado a los países miembros DEG por valor de 204.100 millones (equivalentes a unos USD 285.000 millones). El DEG se puede intercambiar por monedas de libre uso. Al 1 de octubre de 2016, el valor del DEG se basa en una cesta de cinco monedas principales: el dólar de EE.UU., el euro, el renminbi chino (RMB), el yen japonés y la libra esterlina.* (Fondo Monetario Internacional (FMI), 2016)

¹² Crew Resource Management (CRM) o administración de recursos humanos o de tripulación, entendido como un conjunto de procedimientos sistematizados creados con el fin de optimizar el rendimiento de todas las personas que trabajan en el campo aeronáutico para ayudar a minimizar un posible error humano que pueda producir una tragedia aérea.

correcta operación de los pilotos de las aeronaves, sino del correcto mantenimiento de cada uno de los componentes de ellas, el cumplimiento a cabalidad de las operaciones de la autoridad aérea y la correcta comunicación de todos los que integran este campo. (Marshall, 2010)

Este término no siempre fue implementado en el campo aeronáutico, pues a pesar de las mejoras en seguridad que se adelantaron en la aviación a comienzos de siglo XX, no se tomaban suficientes precauciones para tratar de prevenir nuevos accidentes, pero todo cambio con lo acontecido con el desastre aéreo de Tenerife o Accidente de los Rodeos¹³ que después de observar el peligro latente creado por el error en las comunicaciones de todas las personas involucradas en dicho accidente, se vio la necesidad de adoptar diferentes procedimientos tendientes a mejorar los protocolos de seguridad en el campo aeronáutico; esta práctica fue promovida especialmente, a partir de 1982, por la aerolínea estadounidense “United Airlines”, la cual implementó en sus entrenamientos de tripulación el “Cockpit Resource Management” o Administración de Recursos de Cabina, con lo cual se mejoró el entrenamiento de los tripulantes de cabina; dicho entrenamiento estaba dirigido a maximizar el trabajo en equipo, dejando atrás los comportamientos individuales de los pilotos de las aeronaves, con el fin de minimizar los errores que cada uno de ellos podría cometer, posteriormente se modificó el nombre a lo que se conoce actualmente como Crew Resource Management y así se amplió el conjunto de procedimientos, pues se entendió que el resto de personal aeronáutico también podían cometer errores que podrían poner en peligro las operaciones aéreas por lo que se hizo extensible a estos de igual forma dicho método enfocado incrementar la seguridad aérea.

Si bien no es el objetivo principal del presente trabajo estudiar a fondo este complejo concepto, el mismo es de elevada importancia, pues lo que se busca con él, es prevenir que un error conlleve al siguiente error, y de ésta forma romper con una posible “cadena de errores”; puesto que un accidente aéreo no pasa por un simple error, sucede cuando se unen los eslabones de errores, para crear la llamada cadena de errores, que no es otra cosa que la suma de fallas que

¹³ Considerado el accidente con mayor número de muertes en la historia de la aviación, al fallecer 583 personas el día 27 de marzo de 1977, en la isla de Tenerife, España producto de una colisión en tierra de dos aeronaves Boeing 747 (la aeronave más grande para la época), cuando se disponían a despegar simultáneamente en dos extremos de la misma pista, pero dada la baja visibilidad por abundante niebla, y los errores en la comunicación entre los pilotos y el control aéreo, sumado al estrés de las diferentes tripulaciones por emprender el vuelo, causaron la incursión a pista sin autorización de la aeronave KLM 4805, al tiempo que la aeronave PAA 1736 emprendía su carrera de despegue, colisionando de frente, ocasionando el fallecimiento de 583 personas y lesiones a más de 60 personas. (CIAIAC, 1978)

pueden crear tanto el personal de tierra, como la tripulación o el control de tráfico aéreo (Echeverri, 2010), y todo esto se logra a través de la implementación de un trabajo conjunto en tres frentes:

- Formación activa en protocolos de seguridad tanto para las tripulaciones de cabina como para el personal en tierra.
- Promoción del desarrollo de habilidades de liderazgo y trabajo en equipo, especialmente orientada a estimular un criterio de igualdad en la toma de decisiones y emisión de conceptos entre los tripulantes.
- Otorgar a los miembros de las tripulaciones y personal de tierra la oportunidad de revisar y analizar su propio rendimiento, de tal forma que ellos mismos puedan realizar los ajustes necesarios. (Marshall, 2010)

Es necesario aclarar que, aunque el concepto de seguridad aérea no es objeto principal de análisis en la presente investigación, resulta de vital importancia para determinar las responsabilidades individuales ante la ocurrencia de una catástrofe aérea, y de igual forma, identificar si la acción u omisión de las diferentes entidades del Estado participaron de una eventual cadena de fallas; puesto que tanto los explotadores (públicos o privados) de aeronaves como la autoridad aeronáutica en cabeza del Estado, pueden aportar un error tras otro error, lo que puede desencadenar una tragedia aérea.

1.3 Tránsito aéreo

Se denomina tránsito o tráfico aéreo al flujo de movimiento constante que se da por medio del aire y este, está regulado por medio de un “conjunto de procedimientos, sistemas, reglas y regulaciones elaboradas y sancionadas por la IATA, OACI, y las diferentes autoridades de control aéreo de cada país.” (Tráfico, 2016) Ya que el transporte aéreo se desarrolla alrededor del globo terráqueo, se observó la necesidad de trazar una serie de normas unificadas internacionalmente con el fin de evitar que se puedan generar situaciones de peligro dentro del progreso normal de un vuelo, y que estas pudieran afectar la seguridad de las tripulaciones y pasajeros por el posible desconocimiento de las normas propias de cada Estado, por lo cual fueron creadas las organizaciones mundiales IATA y OACI, las cuales son las entidades encargadas

internacionalmente de velar por la seguridad y control de las naves que transitan por medio del aire.

1.4 Autoridades de Vigilancia y Control en materia aeronáutica

Son múltiples las organizaciones internacionales que tienen como función velar por la seguridad y el control de tránsito aéreo al rededor del mundo, entre las más importantes se encuentra:

1.4.1 Autoridades aeronáuticas de carácter Internacional.

1.4.1.1 OACI o ICAO

La Organización de Aviación Civil Internacional (International Civil Aviation Organization) es un organismo especializado de las Naciones Unidas, creado por el convenio de Chicago de 1944, que tiene como fin proteger las disposiciones consignadas en dicho convenios, su función principal es la de establecer políticas internacionales para promover la seguridad de la aviación civil mundial, y así fomentar la organización del transporte aéreo internacional. (OACI, s. f.) Entre algunas de sus funciones se encuentran:

- Mejorar la seguridad de la aviación civil mundial. Este Objetivo Estratégico se centra principalmente en las capacidades de vigilancia de la reglamentación de los Estados. Aumentar la capacidad y mejorar la eficiencia del sistema de la aviación civil mundial, mejorando la navegación aérea, la infraestructura de los aeródromos y el desarrollo de nuevos procedimientos para optimizar el rendimiento del sistema de aviación. Mejorar la facilitación y la protección de los usuarios de la aviación civil mundial.
- Fomentar el desarrollo de un sistema de aviación civil económicamente viable.
- Reducir al mínimo los efectos ambientales negativos de las actividades de aviación civil. (MinFomento España, s.f.)

Además, la OACI tiene como función, expedir las SARPS (Standards and Recommended Practices) o “Normas y Métodos recomendados”, las cuales son disposiciones internacionales desarrolladas para cumplir las metas trazadas en términos de seguridad, economía y reducción de efectos medioambientales negativos, en la aviación civil internacional. Tal como lo expresa la

doctora Irene Echeverri Giraldo citando al profesor Plinio Márquez (2011, p. 49): “la diferencia entre una y otra radica en que la norma es una especificación cuya observancia en común se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la aviación civil internacional, mientras que el método recomendado se considera como una meta conveniente aunque no esencial”.

Lo anterior se traduce en que las “normas” expedidas en dichas SARPS son vinculantes para los Estados parte de la OACI, con el fin de estandarizar las normas aeronáuticas internacionales, mientras los “métodos recomendados” son directrices emanadas por dicha organización, con el propósito de sugerir o aconsejar a los diferentes estados contratantes, cambios en el sistema de regulación de las diferentes operaciones aeronáuticas. Actualmente la OACI cuenta con 191 Estados vinculados, los cuales deben acatar las disposiciones y recomendaciones que se expidan con el fin de estandarizar la normativa aérea internacional.

1.4.1.2 IATA

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional es un organismo internacional de carácter no gubernamental, creada el 19 de abril de 1945 suscrita en la Habana, Cuba, que tiene como objetivo la coordinación técnica, jurídica y comercial de la actividad comercial de sociedades aéreas que explotan un servicio regular de transporte aéreo, a su vez está tiene como fines:

- Fomentar el desarrollo de transportes aéreos seguros, regulares y económicos
- Favorecer el comercio aéreo, estudiar los problemas que de ello deriven, suministrar los medios adecuados para la colaboración de empresas comprometidas directa o indirectamente en los servicios de transporte aéreo internacional y cooperar con la O.A.C.I. y otros organismos internacionales. (Enciclopedia Jurídica , 2016).

1.4.1.3 EASA

La Agencia Europea de Seguridad Aérea, es la encargada de promover los estándares de seguridad aérea dentro de la Unión Europea, así como establecer los niveles protección medioambiental que deben respetar las aeronaves dentro del continente europeo; las normas que esta promulgue, son de obligatorio cumplimiento para los países miembros de esta organización. (EASA, s. f.).

1.4.1.4 EUROCONTROL

La Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, creada en 1963, es la encargada de integrar los diversos servicios dentro de la navegación aérea del continente europeo con el fin de lograr que el tránsito aéreo de dicha región sea seguro, eficiente y protector del medio ambiente, además de apoyar a la EASA y la comisión europea en sus actividades regulatoria. La diferencia principal entre la EASA y EUROCONTROL, es que está ultima tiene como tarea coordinar y gestionar la aviación general (militar y civil) del continente europeo y las disposiciones que esta agencia expide no son de obligatorio cumplimiento a diferencia de la EASA (EUROCONTROL, 2010).

1.4.1.5 FAA

La Agencia Federal de Aviación es una entidad encargada de la regulación aérea dentro del territorio estadounidense, creada el 23 de agosto de 1958 (FAA, s. f.), que tiene como misión proveer el más seguro y eficiente sistema aeroespacial del mundo. (FAA, 2010) La FAA, a pesar de ser una organización gubernamental perteneciente a los Estados Unidos de América, es una de las entidades de seguridad y control aéreo más importantes a nivel mundial, pues usualmente sus disposiciones son acatadas por la mayoría de aerolíneas y operarios de aeronaves del mundo, dado que la mayoría de aeronaves que surcan los cielos son origen estadounidense, por lo tanto las diferentes compañías tales como Boeing, Cessna, Bell o Sikorsky y otras de origen europeo como Airbus, deben seguir las reglas de Aeronavegabilidad que expida la FAA para que dichas aeronaves puedan transitar por territorio estadounidense, igualmente al ser la mayoría de aeronaves que transitan por territorio colombiano de fabricación estadounidense o con componentes de esa misma nacionalidad, las directrices y recomendaciones expedidas por dicha

entidad son acatadas por las diferentes aerolíneas nacionales y la aeronáutica civil. A modo de ejemplo, se encuentra que posterior a la catástrofe aérea del vuelo Colgan Air 3407 en el año 2009¹⁴, la FAA estipuló que todos los primeros oficiales o copilotos, que optarán por laborar en una aerolínea estadounidense o que volará a dicho territorio, debían cumplir con mínimo 1,500 horas de vuelo, por ende aerolíneas como Avianca en el año 2016, introdujeron igualmente dicha regla, dada la frecuencia con la que sus pilotos realizan vuelos a territorio estadounidense.

1.5 Autoridades aeronáuticas de carácter nacional

El desarrollo institucional y normativo relacionado con la aeronáutica en el país, estuvo ligado desde el principio al desarrollo de este nuevo avance tecnológico como una ventaja militar, es por ello que las primeras normas adoptadas en nuestro país, siendo la primera de ellas la Ley 126 de 1919, respecto a la actividad aeronáutica introdujeron a la aviación como “Quinta Arma del Ejército Nacional” y la creación de la Escuela Militar de Aviación, además de ordenar al poder ejecutivo la reglamentación de la actividad aérea en el país. (Echeverri G., 2010d, pp. 72-73).

No fue hasta el año de 1938 con la expedición de la Ley 89 que se fundó la *Dirección General de Aeronáutica Civil*, primera autoridad centralizada de control aéreo, administración de rutas aéreas, y servicio de aeródromos de nuestro país; dicha norma igualmente fue de vital importancia para el sector aeronáutico ya que fue la pionera en describir conceptos propios de esta rama y plasmarla en la normativa legal colombiana. (Ley 89, 1938) Con los años, la Dirección General de Aeronáutica Civil se transformó en el hoy extinto Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil –DAAC–, el cuál fue creado por medio del decreto 1721 de 1969 con el fin de hacer un control efectivo a la seguridad aérea, control, vigilancia e inspección de las aeronaves y tránsito de ellas en territorio colombiano (Echeverri G., 2010e, p. 72).

Paralelamente, desde la década del 70, había existido en Colombia Fondo Aeronáutico Nacional, entidad con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente adscrita al DAAC, el cual estaba regulado por la Ley 3 de 1977, y que tenía como función principal

¹⁴ En el informe final de accidente, expedido por la NTSB (National Transportation Safety Board) de los Estados Unidos, se dictó como causa principal la falta de experiencia y la incapacidad del capitán de para manejar los procedimientos de vuelo que condujeron a guardar silencio frente al control de tránsito aéreo, ante una acumulación de hielo en la superficie alar, que terminó por crear una falta en la sustentación de la aeronave que ocasionó el accidente donde perdieron la vida 50 personas dentro de la aeronave y una más en tierra. (NTSB, 2010)

la realización de los estudios y de las obras que se requirieran para conformar y mantener la infraestructura aeronáutica de la nación. (AEROCIVIL, 2008a) Dada la necesidad de unificar a las entidades de control aeronáutico en una institución que centralizara y coordinara las funciones de vigilancia y control del tránsito aéreo, dichas entidades fueron fusionadas en 1992, dando nacimiento a la actual Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –Aerocivil – (AEROCIVIL, 2008b), entidad cuyo origen, funciones y responsabilidades se explicarán con mayor detenimiento.

1.5.1 La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

A continuación, resulta pertinente aclarar lo que se entiende en nuestra normatividad por Unidades Administrativas Especiales. Como lo describe la Ley 489 de 1998, las Unidades Administrativas Especiales, “al igual que las superintendencias, son entidades descentralizadas, con autonomía administrativa y patrimonial, las cuales se sujetan al régimen jurídico contenido en la ley que las crea y en lo no previsto por ella al de los establecimientos públicos.”(Ley 489, 1998) Estos organismos son creados por ley con el fin de desarrollar y ejecutar programas propios de un ministerio o de un departamento administrativo específico. Las Unidades Administrativas Especiales, pueden tener personería jurídica o carecer de ella, pero cuando dichas entidades no posean personería jurídica harán parte del sector central de la administración pública, mientras que si poseen personería jurídica pertenecen a las entidades descentralizadas del Estado (Gómez, 1995, p. 27).

Son diversas las Unidades Administrativas Especiales en Colombia, entre otras se encuentran:

- *La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN-*
 - *La Universidad Militar Nueva Granada*
 - *La Dirección Nacional de Estupefacientes -DNE-*
 - *La Unidad Administrativa Especial de Parques Nacionales Naturales*
 - *La Comisión de Regulación de Energía y Gas -CREG-*
 - *La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC-(Aerocivil)*¹⁵
- (Universidad Nacional Abierta y a Distancia (UNAD)).

¹⁵ Subraya fuera de cita original; este organismo es el encargado del control del uso del espacio aéreo, esto es, el tránsito, las operaciones y la seguridad aérea; el decreto 260 de 2004, crea una limitación, dado que la circunscribe solo a la aviación civil, pero en su artículo 2º se crea un puente para relacionarla con operaciones de aviones del

Así, entendiendo que la Aerocivil es considerada como una Unidad Administrativa Especial, ésta se reorganizó a partir del año 2004 mediante el Decreto 260 como “una entidad especializada de carácter técnico adscrita al Ministerio de Transporte Colombiano, siendo propiamente la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional, y tiene como funciones, entre otras, las de regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de la aviación civil, y coordinar las relaciones de esta con la aviación de Estado” (Decreto 260, 2004).

1.6 Conceptualización de los Accidentes e Incidentes Aeronáuticos

1.6.1 Accidente aeronáutico.

Según el Anexo 13, Capítulo N°1, expedido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), un accidente aéreo se define como “todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal”, durante el cual:

a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- Hallarse en la aeronave, o

- Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

- Por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por

Estado, debido a que el Estado y sus diferentes organismos como el Ejército Nacional, la Policía Nacional, la Armada Nacional, la Presidencia o la misma SATENA, son operarias de aeronaves, obedeciendo al igual que la aviación civil, a la vigilancia y control del espacio aéreo, la cual ejerce la Unidad Especial Administrativa de Aeronáutica Civil. A su vez, la Aerocivil, tiene como función la investigación de accidentes aéreos dentro del territorio nacional, al igual que es la corporación que asume la elaboración de los RAC y del Manual de Rutas y Procedimientos aéreos en nuestro territorio. (Echeverri G., 2010f, p.74)

otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación;

b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y

- Que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible. (OACI, 2002).

Es allí donde aparece la señal de socorro reconocida internacionalmente **MAYDAY**, pues esta, según el reglamento de radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, es la señal utilizada por embarcaciones, vehículos o aeronaves que se encuentra en peligro grave e inminente, y requieren ayuda inmediata; esta llamada debe realizarse tres veces de forma continua para informar al controlador aéreo la situación de peligro en que se encuentra la aeronave, bien sea por fuego en cabina, explosión o algún factor gravoso que pueda ocasionar un siniestro aéreo. (Altili & Maimone, 2007)

Igualmente existe un llamado de emergencia, cuando existe un suceso que puede afectar la seguridad de las operaciones pero no de forma inminente, allí entra la llamada **PAN – PAN** la cuál al igual que MAYDAY, debe ser repetida tres veces para informar al controlador aéreo la situación de riesgo no inminente, con el fin de que se autorice la prioridad de la aeronave en el tránsito dentro un espacio aéreo determinado o aeródromo con él fin de aterrizar la aeronave para la protección de los tripulantes. (Altili & Maimone, 2007).

1.6.2 Incidente Aeronáutico.

Después de explicar el significado de la señal Pan-Pan en los casos que no hay presencia de un accidente, habrá que referirse nuevamente al Anexo 13 de la OACI, el cual describe que es un incidente aéreo de la siguiente forma:

Incidente. *Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.*

Incidente grave. *Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal. (OACI, 2002).*

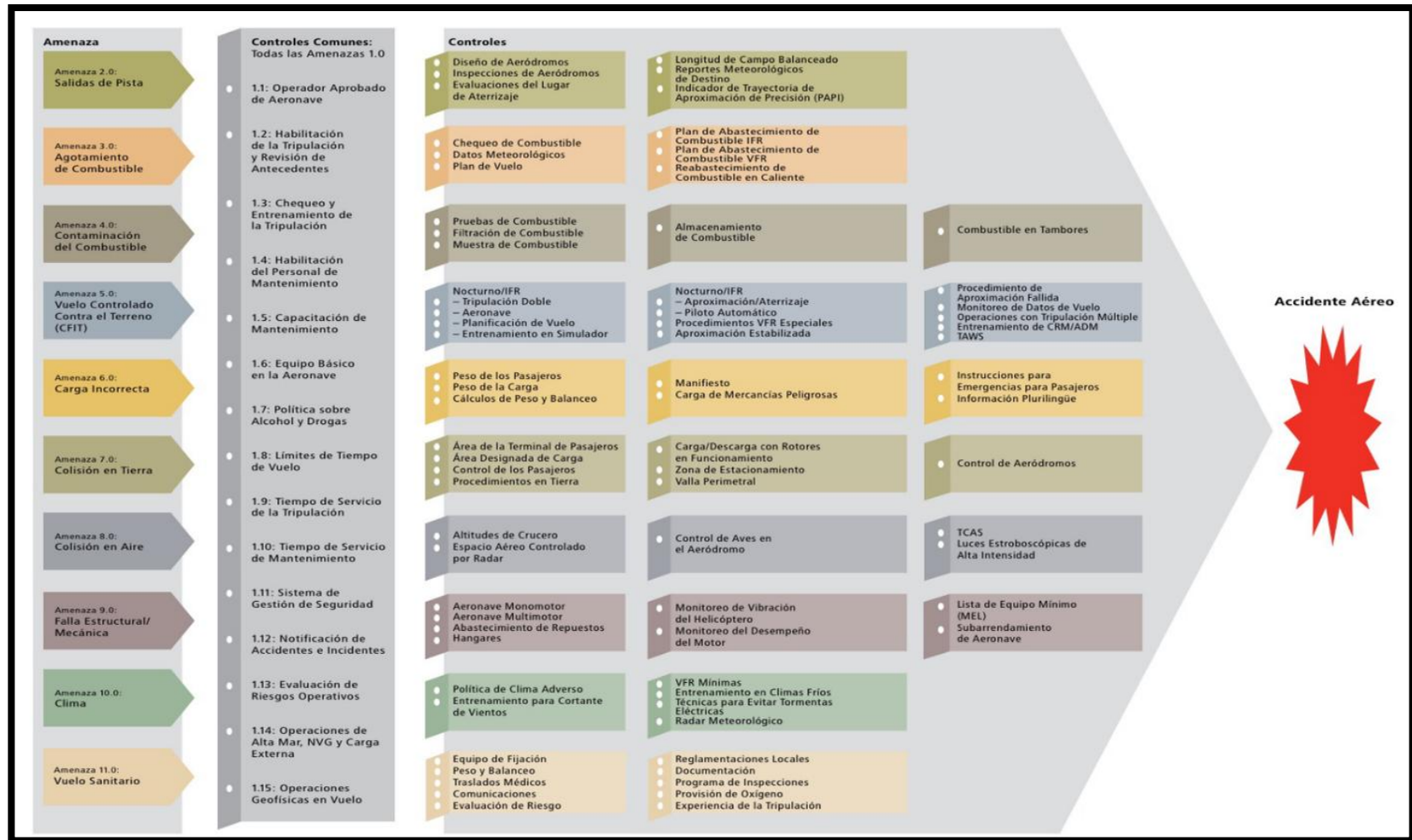
La legislación colombiana integra estos conceptos dentro de los reglamentos aéreos colombianos –RAC– en su parte octava, la cual dispone además el sendero que se debe seguir en la investigación de accidentes e incidentes de aviación, deber que le corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, entidad a la que ya se hizo referencia anteriormente. (AEROCIVIL, 2012) Para el año 2014, el número de accidentes de aeronaves comerciales a nivel mundial fue de tan sólo 12, con un número de víctimas fatales que ascendió a las 641, sin contar la catástrofe del vuelo MH17 el cual dejó un número de víctimas de 298 personas¹⁶, alcanzando dicha anualidad un récord en términos de fatalidades en los últimos años. (IATA, 2015) Lo anterior demuestra que no es una patente de curso el hecho de que exista un constante avance en la tecnología aeronáutica, dado que el objetivo de todos los Estados es lograr que esto se traduzca en el descenso proporcional del número de accidentes aéreos (Sánchez Rubio, 2010), no obstante, se siguen considerando los diferentes factores externos al desarrollo tecnológico y que se relacionan a continuación:

- **Factor Humano o Factor Piloto:** Siendo este el 60% de las causas de accidentes e incidentes aéreos a nivel mundial, se refiere al factor en la producción de accidentes, cuando se origina por medio del error de los pilotos o de otras personas que intervienen en las operaciones aéreas, tales como los despachadores o controladores aéreos. (PlaneCrashInfo, 2015).

¹⁶ El vuelo MH17 de Malaysia Airlines, no cumple los criterios de clasificación de accidentes según la OACI, dado que fue derribado por armamento antiaéreo y por lo tanto no puede ser encuadrado dentro de dicha estadística. Ver: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-37495579>

- **Factor Técnico:** Este se describe como el factor originado por el error en el correcto funcionamiento mecánico de la aeronave, bien sea por una fatiga en la estructura, defecto en el sistema de instrumentos de vuelo, o desperfecto en el diseño de la nave, que produce anualmente el 18% de los accidentes aéreos a nivel mundial. (Sánchez Rubio, 2010) (PlaneCrashInfo, 2015).
- **Factor Externo:** Se refiere a todos los fenómenos externos ajenos al error humano o fallo mecánico, tales como los climáticos, geológicos, seres alados o sabotajes en vuelo, que pueden generar una situación de inseguridad o peligro a la aeronave y sus tripulantes, siendo este la causa del 15% de los accidentes aéreos anualmente. (PlaneCrashInfo, 2015)

Gráfica 1. Otras causas originarias de accidentes aéreos



Fuente: Flight Safety Foundation, 2012.

CAPÍTULO II – LOS ACCIDENTES AÉREOS EN COLOMBIA

El presente capítulo se centra en explicar los conceptos relacionados con el derecho administrativo y la jurisdicción contenciosa administrativa, así como con el medio de control aplicable para imputar la responsabilidad extracontractual del Estado colombiano, y que se encuentran relacionados con accidentes aéreos.

A partir de la compilación y el estudio detallado de aquellas sentencias del Consejo de Estado que han marcado hitos relevantes, dentro de los últimos 48 años en Colombia, para la definición de la responsabilidad estatal en la ocurrencia de dichos eventos es posible igualmente adelantar una reflexión académica en torno a las diferentes posturas jurisprudenciales asumidas, su relación con los cambios en la normatividad nacional e internacional, y la dirección actual que hayan tomado dichos pronunciamientos; en primer lugar se hace indispensable, por simple que parezca, aclarar qué se entiende por derecho administrativo y cuál es la función de la jurisdicción de lo contencioso administrativo en el país, para finalmente dar paso a los pronunciamientos del honorable Consejo de Estado.

2.1 El Derecho administrativo y la jurisdicción de lo contencioso – administrativo

El derecho administrativo, es la rama del derecho, la cual regula la actividad del Estado para el cumplimiento de sus fines, a través de normas jurídicas que estatuyen las relaciones con los particulares, a través de la función pública de la administración, además, como lo describe el profesor Francisco Javier Bernal (2008, p. 25), el derecho administrativo lo conforman las diversas disposiciones legales y reglamentarias que regulan:

- a) La organización, estructura y funcionamiento de la Administración Pública en sentido amplio,
- b) La prestación de los servicios a cargo del Estado. De forma directa o en colaboración con los particulares,
- c) El cumplimiento de todos los fines y cometidos del Estado a través de políticas públicas, planes de desarrollo de contenido General, sectorizado, territorial, descentralizado o desconcentrado, las acciones de los servidores s o de las organizaciones que contribuyen a tales fines.
- d) El régimen de derechos, garantías y obligaciones de los ciudadanos y del estado para con estos.

- e) Los, actos, contratos u operaciones de los operadores judiciales, legislativos o administrativos, y controladores según el caso para cumplir la constitución ley o reglamento en el marco del estado social o de derecho. (Bernal, 2008, p. 25).

2.1.1 La jurisdicción contenciosa administrativa.

Desde los tiempos de Napoleón Bonaparte ya entrada la revolución francesa, se vio la necesidad de crear un tribunal capaz de someter al control jurisdiccional las decisiones tomadas por la administración pública, fue así cuando se creó en la república francesa el primer Consejo de Estado en 1799, por aquel personaje anteriormente nombrado. (Rodríguez R., 1983^a, p. 30)

En Colombia, a mediados del año de 1910, con el propósito de limitar los abusos políticos del tiempo de la Regeneración, se ejecutó una reforma constitucional con el fin de autorizar la creación de la jurisdicción contenciosa administrativa, pero no fue hasta el año de 1914 cuando se expidió la ley orgánica del Consejo de Estado (Ley 60 de 1914), la cual le asignó a este nuevo tribunal superior de cierre, las funciones de consulta, asesoría a la administración y las jurisdiccionales, en cuanto a que se le asignó la facultad de conocer de los procesos contra el Estado o alguna de sus entidades públicas (Rodríguez R., 1983b, p. 31).

En la actualidad la Ley 1437 expedida en el año 2011, es la que regula todo lo concerniente al proceso administrativo del particular ante el Estado y a su vez, funge como norma procedimental de la jurisdicción contenciosa administrativa que en su artículo 104 la instituye para conocer, de las controversias y litigios originados en actos, contratos, hechos, omisiones y operaciones, sujetos al derecho administrativo, en los que estén involucradas las entidades públicas, o los particulares cuando ejerzan función administrativa; además de conocer sobre los procesos relativos a la “responsabilidad extracontractual de cualquier entidad pública, cualquiera que sea el régimen aplicable” tema que aquí nos ocupa (Ley 1437, 2011).

2.1.2 El concepto de Responsabilidad.

Si bien múltiples autores tales como Hans Kelsen, H.L.A Hart, Alf Ross, Pablo Larrañaga o el mismo Enrique Gil Botero, han tratado de definir el concepto de responsabilidad, específicamente el término de responsabilidad jurídica, lo cierto es que no ha existido una

unificación doctrinaria acerca de este concepto, vital para el presente trabajo, pero por términos de practicidad, ya que no es la idea principal del texto establecer una nueva definición del concepto de responsabilidad, se explicara la responsabilidad como el “enunciado mediante el que se expresa un juicio de valor negativo (un reproche jurídico) sobre una conducta de un sujeto que ha infringido una norma de un ordenamiento”, esa conducta del autor que atenta contra un precepto legal específico, puede materializarse por el acto de hacer o por el acto de omitir algo que va en contra vía de cierta norma, llamado daño antijurídico que conlleva una consecuencia jurídica que se enlaza por lo tanto con la imputación de la responsabilidad (Sanz Encinar, 1998).

2.1.3 La responsabilidad civil de carácter contractual.

La responsabilidad civil contractual es aquella que resulta de la inejecución o ejecución imperfecta o tardía de una obligación estipulada en un contrato válido (Corte Constitucional, 2010); expresado lo anterior, ha de manifestarse que este tipo de responsabilidad es de orden privado, dado que solo obra en un campo exclusivo y limitado, vale decir, entre las partes del contrato y únicamente respecto de los perjuicios nacidos de dicho negocio jurídico (Corte Constitucional, D-8146, 2010).

La responsabilidad civil contractual en el campo de la aviación solo se circunscribe al campo del transporte aéreo, tanto de pasajeros como de carga, dado que debe existir un contrato de transporte aéreo previo, obligación que está estipulada en el artículo 982 del código de comercio (1971), y adicionalmente debe darse un incumplimiento en la obligación contractual y que esta ocasione un daño al pasajero, para que exista un responsabilidad contractual digna de ser reparada (Echeverri G., 2010g, pp. 116-118).

Este tipo de responsabilidad no se configura cuando existe una situación de transporte gratuito o benévolo, dado que no hay un contrato de transporte de por medio ante la ocurrencia del daño (Echeverri G., 2010h, p. 118), configurándose por tanto una responsabilidad extracontractual, concepto que se explicará a continuación.

2.1.4 La responsabilidad civil de carácter extracontractual.

Es el tipo de responsabilidad emanada de una relación no contractual, por lo tanto requiere la no existencia de un contrato previo, es decir, es la creada por la causa de un tercero ajeno a alguna relación contractual, el caso más común en este tipo de responsabilidad, es cuando un particular en superficie terrestre es afectado por la precipitación a suelo de una aeronave, creando un daño que es imputable al explotar de la aeronave, con tan solo demostrar el nexo entre la creación del daño y ese fatídico suceso.

2.2 La Responsabilidad extracontractual del Estado

Visto lo anterior, podremos manifestar que la responsabilidad extracontractual del Estado, surge en principio, puesto que entre el particular y el Estado no existe una relación previamente mediada por un contrato, sumada a la concepción de responsabilidad entendida por el profesor Gilberto Martínez Rave (2000) como “la que nace para la persona que ha cometido un daño en el patrimonio de otra y con la cual no la liga ningún nexo contractual legal. Es decir, que nace para quien simple y llanamente ocasiona un daño a otra persona con la cual no tiene ninguna relación jurídica anterior” (Irisarri Boada, 2000a, p. 22), en este caso, dicho sujeto activo productor de un daño antijurídico sería el Estado que será responsable de las actuaciones que se irán explicando a continuación.

2.2.1 Medio de control aplicable (Ley 1437 de 2011).

En el presente escrito sólo se hará hincapié al medio de control de reparación directa, pues este es el tipo el tipo de acción aplicable al Estado cuando esté por medio de una operación, actuación administrativa, acción u omisión de uno de sus agentes cree un daño antijurídico a un particular, debe reparar el perjuicio ocasionado.

La ley 1437 de 2011, “por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo” trajo consigo el medio de control de reparación directa, en el que textualmente se manifiesta: “En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la

persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.”(Ley 1437, 2011)

Continúa expresando dicha norma, “De conformidad con el inciso anterior, el Estado responderá, entre otras, cuando la causa del daño sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa imputable a una entidad pública o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma.” (Ley 1437, 2011) El término de caducidad para demandar dicha acción es de dos (2) años, contados a partir del hecho generador del daño por parte del Estado¹⁷. Esta pues es la norma que dispone el medio de control de reparación directa que se definirá en el siguiente acápite.

2.2.2 La reparación directa.

En el año de 1991, la Asamblea Nacional Constituyente expidió la nueva Constitución Política de Colombia, que dentro de su artículo 90, se estipuló la denominada “constitucionalización” de la responsabilidad del Estado¹⁸ erigiéndose “como garantía de los derechos e intereses de los administrados y de su patrimonio”(Consejo de Estado, sección tercera, Exp. 28318, 2014), norma superior que contiene la llamada cláusula general de responsabilidad de la Administración, la cual se fundamenta en la noción de daño antijurídico como eje fundamental de la responsabilidad patrimonial del Estado, en virtud de la cual se debe responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de sus agentes, constituyéndose en consecuencia el deber de reparar.

Eso quiere decir que por actuaciones u omisiones del Estado, cuando la causa del daño sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de

¹⁷ Esto, siguiendo lo manifestado por la corte constitucional en sentencia SU- de 2015, que dista mucho de la concepción del Consejo de Estado, acerca del momento en que debe empezar a correr el termino de caducidad de la acción de reparación directa.

¹⁸ En precedente jurisprudencial constitucional se indica: “*El Estado de Derecho se funda en dos grandes axiomas: El principio de legalidad y la responsabilidad patrimonial del Estado. La garantía de los derechos y libertades de los ciudadanos no se preserva solamente con la exigencia a las autoridades públicas que en sus actuaciones se sujeten a la ley sino que también es esencial que si el Estado en ejercicio de sus poderes de intervención causa un daño antijurídico o lesión lo repare íntegramente*”. C.Cons. Sent. C-832 del 08 de agosto de 2001. ExpD-3388. Escobar Gil R.

inmueble por causa de trabajos públicos, el Estado así como sus diferentes entes territoriales y descentralizados, o particulares con funciones administrativas, deberán responder por ese daño creado al particular, carga que es imposible de soportar para ese ciudadano con respecto a las otras personas en igualdad de derechos. (CPACA, 2011).

En palabras del Consejo de Estado:

En efecto, en estos supuestos la responsabilidad está fundamentada no en el desequilibrio de la igualdad frente a las cargas públicas –tal y como ocurre en el título jurídico del daño especial– ni en el desconocimiento de la carga obligacional de la administración pública –falla del servicio– sino en la concreción o materialización de un riesgo de naturaleza excepcional que asociado al ejercicio de una actividad o instrumento peligroso tiene una alta probabilidad de irrogar daños que no se encuentran en la obligación de soportar. (Consejo de Estado, sección tercera, Exp. 25712, 2013)

Vale aclarar que cuando se demuestra el daño antijurídico en cierto hecho dañoso, el fallador (juez) debe analizar tres elementos para proceder a realizar una atribución fáctica y jurídica para condenar al estado, estas son:

- El peligro
- La amenaza
- El daño

Para ello el juzgador a la hora de fallar, no sólo puede motivarse en un solo criterio para imputar una responsabilidad extracontractual al Estado, sino que a su vez, debe realizar previamente un proceso de verificación en el cual se deberá descartar la existencia de una presunta falla en el servicio, régimen general en la responsabilidad extracontractual del Estado, para establecer posteriormente, si existió una materialización de un riesgo de naturaleza excepcional dentro de una actividad propia del Estado, para lo cual procederá buscar un título de imputación más ajustado de responsabilidad por su actuación gravosa, es allí donde aparece el título de imputación llamado riesgo excepcional, mismo que se explicará posteriormente (Ruiz Orejuela, 2016a, pp. 18-19).

2.2.3 Daño Antijurídico.

Según el Doctor Karl Larenz, el daño antijurídico “es entendido como el menoscabó que a consecuencia de un acaecimiento o evento determinado sufre una persona ya en sus bienes vitales

o naturales, ya en su propiedad o en su patrimonio” (Larenz, 1958) en un sentido más amplio del concepto de daño con respecto al tema de responsabilidad del Estado, el Consejo de Estado se refiere a este término como:

“(…) aquello derivado de la actividad, omisión o de la inactividad de la administración pública no sea soportable i) bien porque es contrario a la Carta Política o a una norma legal, o ii) porque sea “irrazonable”, en clave de los derechos e intereses constitucionalmente reconocidos; y, iii) porque no encuentra sustento en la prevalencia, respeto o consideración del interés general, o de la cooperación social. (Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 7 de septiembre de 2015, Exp.34158.).

Para concluir la definición de este importante concepto en el desarrollo del presente tema, vale recordar lo dicho en títulos anteriores acerca de que el daño, conlleva una consecuencia jurídica que se enlazara por lo tanto con la imputación de una responsabilidad y el posterior deber de indemnizar (Sanz Encinar, 1998).

El daño antijurídico como fundamento de la responsabilidad extracontractual del Estado se debe entender cómo, un daño no contemplado por la ley como una carga pública que todo particular debe soportar, dado que también existen daños no indemnizables por carecer de antijuridicidad, pues hay múltiples obligaciones que pueden atentar contra derechos personalísimos de la persona, tales como el servicio militar obligatorio, que si bien puede ser dañoso para un particular, es una real carga pública que en condiciones de igualdad todos estaríamos en la obligación de soportar (Ruiz Orejuela, 2016b, p. 51).

2.2.4 Nexo causal.

Se entiende por causalidad en palabras del autor Michelle Taruffo (Ruiz J. & García A., 2010, p. 8), como la concreción de un resultado causado a partir de otro hecho específico, en otras palabras es la relación necesaria y eficiente entre un hecho generador de un daño y el daño probado, además, según el Consejo de Estado en sentencia de mayo de 2002, con respecto al nexo causal (Patiño, 2008).

El accionante también tiene que demostrar en juicio la causalidad adecuada entre el daño padecido y la conducta de riesgo imputada al Estado mediante prueba directa o indirecta, porque la ley no ha señalado en materia de relación causal ni presunciones legales respecto de las cuales, probado un hecho (s) el legislador infiera su causalidad adecuada, ni tampoco los conocimientos del juez sobre la realidad social lo autorizan para deducir con certeza el nexo de causalidad eficiente y determinante. La prueba del nexo puede ser: a) directa, mediante los medios probatorios que lo representan por sí mismo y/o b) indirecta, mediante indicios; este medio de convicción lógico indirecto, requiere de la demostración de unos hechos indicadores que apunten con fuerza el hecho indicado. (Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 2 de mayo de 2002, Exp.13477.).

2.3 Títulos de imputación

Como se expresó previamente, es importante explicar que existen varios regímenes de responsabilidad imputable al Estado, son dos los coexistentes:

- Régimen Objetivo de responsabilidad
- Régimen Subjetivo de responsabilidad.

2.3.1 Régimen objetivo de responsabilidad.

Actualmente, al momento de referirse al régimen de responsabilidad objetiva, siempre ha de nombrarse el artículo 90 superior, puesto que este como ya se manifestó, constitucionalizó la responsabilidad al establecer que el Estado "responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas", aunque según el profesor Wilson Ruiz Orejuela (2016d), mucho antes de la constitución de 1991 ya se hablaba de la responsabilidad objetiva del Estado en la producción de un daño antijurídico, por lo que en 1991 lo que se realizó fue otorgarle un rango constitucional a esta figura que refuerza la concepción del Estado Social de Derecho.

Cuando se habla de régimen objetivo, ello implica la inexistencia de una falla en el servicio, pues se configura cuando la actividad del Estado es legítima (Reparación de Obras, defensa del territorio nacional, etc.), pero la misma ocasiona un daño o perjuicio a un particular, y esto por tanto acarrea el deber de reparar, el afectado deberá entonces demostrar, primero, la existencia un

daño antijurídico, y segundo, que el mismo se ha generado como consecuencia de dicha actividad propia del Estado. En efecto, en estos supuestos la responsabilidad está fundamentada no en el desequilibrio de la igualdad frente a las cargas públicas –tal y como ocurre en el título jurídico del daño especial– ni en el desconocimiento de la carga obligacional de la administración pública – falla del servicio– sino en la concreción o materialización de un riesgo de naturaleza excepcional que asociado al ejercicio de una actividad o instrumento peligroso tiene una alta probabilidad de irrogar daños que no se encuentran en la obligación de soportar.

2.3.1.1 Riesgo Excepcional

La figura de riesgo excepcional como se dijo anteriormente, está íntimamente relacionada con los eventos de actividad peligrosa, como el uso de armas de dotación oficial, instalación de redes de energía o conducción de naves y aeronaves. Ahora como dichas actividades son consideradas como una fuente inminente de riesgo, el Estado no puede exonerarse probando una presunta ausencia de falla en el servicio (Ruiz Orejuela, 2016c), pues regresando al artículo 90 de la carta política, el Estado debe indemnizar por los daños causados, así estos, no se hayan originado por una falla en la prestación del servicio público.

En ese mismo sentido la jurisprudencia del Consejo de Estado ha sido reiterativa en señalar que en los eventos en los que el daño es producido por el ejercicio de actividades peligrosas, el régimen aplicable es objetivo, porque el factor de imputación se deriva de la realización directa de una actividad que entraña peligro, éste es de gran beneficio para el afectado dentro de un accidente aéreo, ya que como lo expresó el Consejo de Estado en sentencia con Exp. 25712 de 2013, al demandado solo le bastara demostrar que fue dicho accidente aéreo lo que le causo ese daño digno de ser indemnizado, al respecto:

La conducción de aeronaves, al igual que la manipulación de armas de fuego, el manejo de energía eléctrica o la utilización de vehículos automotores, es considerada una actividad peligrosa, de manera que, en los eventos en que se solicita la reparación de un daño, al demandante le basta acreditar que la actividad peligrosa fue lo que lo causó, y por su parte a la entidad demandada, para exonerarse de responsabilidad debe demostrar la existencia de una causal de fuerza mayor, hecho de la víctima o el hecho de un tercero. Lo anterior, siempre que las pruebas obrantes en el plenario no evidencien una falla en la prestación del servicio, pues bajo este supuesto, el juez tendrá que declararla. (Consejo de Estado, 07001-23-31-000-2001-01356-01(25712), M.P Enrique Gil Botero (13) de junio de dos mil trece (2013).

2.3.2 Régimen subjetivo de responsabilidad.

El régimen subjetivo de responsabilidad se centra específicamente en la conducta del autor del daño, en otras palabras, no basta con que se presente un daño, sino que el mismo haya proveniendo del actuar o la omisión de un agente estatal; para que se configure la responsabilidad objetiva del Estado, por ende, se requiere probar, como lo expone el profesor Enrique Gil Botero (2011):

- Una falta o falla del servicio, por omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia del mismo.
- Un daño, que implica una lesión o perturbación a un bien jurídico protegido y, a un interés legítimo o a una situación jurídica lícita favorable, que sea cierto, determinado o determinable.
- Una relación de imputación entre la falla de la administración y el daño, sin la cual, aún demuestra aquella, no habrá lugar a indemnización. (Gil Botero, 2011, p. 316)

2.3.2.1 *Falla en el servicio*

Definida por el profesor Wilson Ruiz Orejuela (2016c) como las acciones u omisiones que se predicen del funcionamiento de la administración, que resultan en cualquiera de aquellas irregularidades generadoras de daños imputables al Estado. A su vez el maestro Javier Tamayo Jaramillo (1997, p. 64) esclarece el concepto de falla en el servicio, puesto que según este la palabra falla fue utilizada erróneamente al traducir del francés la palabra *Faute*, que significa culpa y no falla específicamente, esto es importante al tratar de entender dicho concepto puesto por esa “culpa en el servicio” de ese agente del Estado que se tradujo en un daño bien sea por una acción o una omisión que creó un daño antijurídico al ciudadano, y no una falla física intencional, propiamente dicha, que pudo surgir a pesar de haber obrado con diligencia y cuidado, no configurándose por tanto una falla en el servicio.

Como se manifestó anteriormente para que se configure la falla en la prestación del servicio, debe existir una acción (hacer) del agente en la producción del daño o una culpa, entendida como una omisión de no hacer, representada por la negligencia, imprudencia, impericia o la violación de reglamentos en la realización de su labor. Históricamente la falla del servicio fue clasificada por la jurisprudencia y doctrina nacional como falla probada y falla presunta del servicio, esta última usualmente imputada a los daños ocasionados como consecuencia de la realización de una actividad peligrosa efectuada por agentes del Estado; lo cierto es que al ser una figura tan similar

al régimen de responsabilidad objetivo, el Consejo de Estado optó por dejar atrás este concepto, cayendo por tanto en desuso para la jurisprudencia del máximo tribunal de lo contencioso administrativo; con respecto a las sentencias investigadas para el desarrollo del presente trabajo, se observó uno de los primeros momentos donde se da el cambio de posición, por parte de dicha corporación, frente al concepto de falla presunta del servicio, y es precisamente en sentencia con Ex. 25712 de 2013, donde la demandada era la Fuerza Aérea Colombiana producto de un accidente aéreo que cobró la vida de un militar, al respecto se manifestó:

Con relación al régimen de imputación aplicable, es menester aclarar que, si bien con anterioridad, la jurisprudencia de esta Corporación manejaba los eventos que implicaban el ejercicio de actividades peligrosas bajo el sistema de falla presunta, lo cierto es que en la actualidad se ha adoptado otro criterio en cuanto al título de imputación jurídica, pues en estos eventos opera un régimen de responsabilidad objetivo, lo que implica, de un lado, que el demandante sólo tiene que probar la existencia del daño antijurídico y que el mismo se originó en el ejercicio de la actividad peligrosa a cargo de la entidad demandada; en esa medida, resulta irrelevante que se pruebe por el demandado que obró con diligencia y cuidado, en razón a que sólo se podrá exonerar de responsabilidad probando la existencia de una causa extraña, como la fuerza mayor o el hecho exclusivo y determinante de la víctima o de un tercero. “(C. De Estado, 2013) (07001-23-31-000-2001-01356-01(25712)).

CAPITULO III – ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS ESPECÍFICOS IMPUTABLES AL ESTADO COLOMBIANO

El Estado colombiano a través de sus diversas entidades funge como operaria de aeronaves para el cumplimiento de sus funciones esenciales, entre ellas se encuentran, la Fuerza Aérea Colombiana, el Ejército Nacional, la Armada Nacional, la Policía Nacional, SATENA. Como se mencionó anteriormente, el Estado a través de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil es responsable de la supervisión, control y vigilancia de la circulación de aeronaves y la seguridad de las mismas, por lo tanto, será responsable del daño que cree por la omisión de sus funciones legales, por ello, esta estará llamada a responder, pues al ostentar la calidad de entidad estatal de carácter descentralizado, sus acciones u omisiones que creen un daño antijurídico al particular podrán ser objeto de acciones legales ante la jurisdicción contenciosa administrativa.

3.1 Casos específicos

En promedio, existen aproximadamente 30 situaciones entre accidentes en incidentes Aéreos anualmente en territorio colombiano, pocos de estos accidentes pueden responsabilizarse al Estado y sus diferentes entidades, pues en la mayoría de los casos, según los informes de accidentes aéreos, son producto de un error humano, este error que puede originarse desde el personal de mantenimiento, hasta el mismo capitán de la Aeronave (AEROCIVIL, 2016).

Es clara la reducción año por año de los accidentes ocurridos dentro del territorio colombiano, esto se debe a múltiples circunstancias tales como: el aumento en los factores de seguridad, la reducción de violencia en territorios apartados, y las mejoras en el control y la vigilancia del espacio aéreo por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, que han ayudado a esta reducción significativa en la tasa de mortalidad.

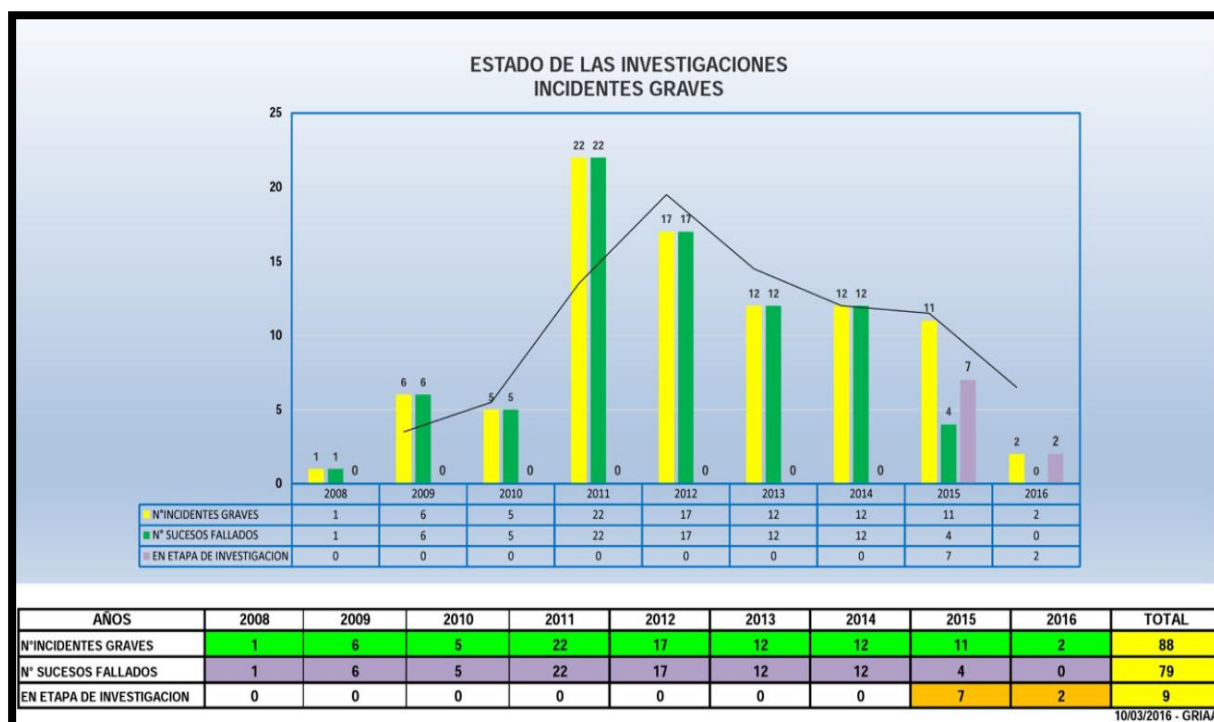
Gráfica 2. Índice de Investigaciones realizadas por accidentes aéreos entre los años 1995-2016 (Aerocivil, 2016)



No obstante lo anterior y a pesar del gran avance tecnológico en el campo aeronáutico, se siguen generando en promedio 11.67 accidentes aéreos en territorio colombiano en los últimos tres años, un alto número de accidentalidad, respecto a la tasa mundial de accidentes¹⁹, algunos de estos siniestros tuvieron como agente creador del daño al Estado colombiano, bien por acción, bien por omisión que contribuyó en parte o en su totalidad a la creación de dicho daño antijurídico por el que debe responder. Dichos daños imputables al Estado fueron principalmente creados por la autoridad aeronáutica nacional, AEROCIVIL, y por las diferentes instituciones militares, tales como la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) y el Ejército Nacional de Colombia, tema que a continuación se expondrá de manera más detallada.

¹⁹ Como se expresó en capítulos anteriores, el número de accidentes en vuelos comerciales a nivel mundial para el año 2014 fue de doce (12) siniestros aéreos. (IATA, 2015)

Gráfica 3. Índice de investigaciones realizadas por incidentes aéreos entre los años 1995-2016 (Aerocivil, 2016)



Expuesto lo anterior, se procederá entonces a exhibir la diversa jurisprudencia del Consejo de Estado colombiano entre los años de 1968 a 2016 de los casos más representativos de la responsabilidad extracontractual del Estado colombiano consecuencia de un siniestro aéreo, las cuales se explicarán de manera didáctica por medio de fichas técnicas, con el fin de comprender de forma más detenida los ítems o conceptos en los cuáles se basa el honorable tribunal para imputarle al Estado su responsabilidad.

3.2 Fichas jurisprudenciales²⁰

Tabla 1. Expediente 689/1968

Sentencia Exp. 689/1968	
Magistrado Ponente	CARLOS PORTOCARREÑO MUTIS. S3
Petición	Que se condene a la Nación como “civilmente” responsable de los perjuicios causados a los actores "mediante el siniestro de aviación ocurrido el día veintidós de junio del año de mil novecientos cincuenta y siete (1957) en la hacienda denominada "San Julián" ubicada en el municipio de Santander de Quilichao, departamento del Cauca" y en consecuencia a pagar la indemnización correspondiente "en la cuantía que para cada uno de ellos se fije de conformidad con la ley".
Decisión	Revoca la sentencia apelada y acceder parcialmente a las peticiones.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Falla en el servicio de la entidad pública.</p> <p>-La Escuela Nacional de Aviación Civil Colombiana (demandada) se consideraba un establecimiento público, dado que desde su creación, de carácter legal, prestaba un servicio público, que poseía autonomía administrativa y patrimonio propio con personería jurídica, por lo que estaba legitimada en la causa para actuar por pasiva (demandada).</p> <p>- Según el informe de seguridad presentado como medio de prueba dentro del proceso, la causa del accidente fue la "falta de criterio del piloto que efectuó</p>

²⁰ Para la elaboración de las presentes fichas jurisprudenciales se tomó como modelo de ficha técnica el planteado por el profesor Diego Eduardo López Medina en la obra “El Derecho de los Jueces” (2006)

maniobras acrobáticas a muy poca altura, lo cual ocasionó una entrada en pérdida, cuando se encontraba en viraje por la izquierda".

-Efectivamente la Sala concluye, que existió una falla del servicio, dado que se demuestra un nexo de causalidad, entre la impericia del Capitán de la aeronave en el manejo de la aeronave, como el mismo lo manifestó bajo testimonio dentro del proceso, y el accidente que desencadenó en las graves lesiones sufridas por los demandantes.

-La sala manifiesta que "No debe olvidarse que se realizaba un "crucero", vale decir, una actividad propia de la Escuela, y si durante ella el agente aun contraviniendo los reglamentos, con un acto suyo causó un perjuicio, la entidad de derecho público debe responder. "Seguidamente manifiesta "Porque en estos casos de culpa personal del funcionario, el análisis de los hechos lleva a la convicción de la culpa del ente moral público que obró mal, por lo menos, por vía de la circunstancia de haber puesto al agente en contacto con la víctima y proporcionado a aquél la oportunidad y aun los medios de perjudicarla."

- Para la sentencia se tuvo en cuenta la indemnización de perjuicios tanto materiales (por los gastos que tuvieron que sufragar los demandantes) como morales tanto subjetivados como objetivados.

-El perjuicio moral subjetivado también llamado "pretium doloris", es de carácter psíquico, afectivo y su demostración puede aceptarse por medio de una presunción simple, estos se presumen como consecuencia de la afectación en que se le produce a la persona por un hecho dañoso.

-El perjuicio moral objetivado, entendido por la Sala como el perjuicio que se crea como "consecuencia de un accidente" y que esto puede "producir un sentimiento o complejo de inferioridad, un decaimiento o perturbación psicológica que, al modificar el estado cenestésico." Este último no se presume, se tiene que demostrar dentro del proceso la grave afectación que se padeció como consecuencia del hecho dañoso.

Tabla 2. Expediente 1389/1975

Sentencia Exp. 1389/1975	
Magistrado Ponente	CARLOS PORTOCARREÑO MUTIS. S3
Petición	Que se condene a la Nación y al Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y/o Fondo Aeronáutico Nacional, a pagar a al demandante, a título de indemnización de los perjuicios materiales y morales sufridos a causa del accidente ocurrido a la aeronave marca Curtiss, modelo C-46—F; sucedido el 20 de noviembre de 1969 en el aeródromo de Tame, Arauca, una suma no inferior a los TRES MILLONES DE PESOS M/Cte. (\$3'000.000.00).
Decisión	Accede a las pretensiones, condena a la Nación
Razón de la Decisión	<p>Tema: Falla en el Servicio de la autoridad aeronáutica.</p> <p>-La Sala manifiesta que el “Estado Colombiano será responsable de los daños ocasionados en el transporte aéreo cuando quiera que ellos 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”.</p> <p>-La Sala expreso que la “obligación estatal en el transporte aéreo no es prestada en forma gratuita, pues tanto los pasajeros como las aeronaves pagan tasas (no impuestos) por los servicios prestados por la Aeronáutica Civil.”</p> <p>-En el presente caso, el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, fallo en la prestación de servicios del aeropuerto de Tame, Arauca, pues el mal</p>

	<p>estado de la superficie del aeródromo y los montículos de tierra y zanjas presentes dentro del espacio de seguridad del aeródromo del lugar, desencadenaron un grave accidente, cuando la aeronave Curtiss, se estrelló contra un montículo de tierra, al salirse de la pista cuando realizaba la maniobra de aterrizaje.</p> <p>-Además de las malas condiciones de la pista mencionada, la Sala manifiesta que las “deficiencias del piloto que la comandaba, deficiencias que eran conocidas por las autoridades aeronáuticas desde tiempo atrás, y a pesar de las mismas le había venido renovando su licencia, tiene que concluirse, además, por el hecho de ser el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, el responsable del estado de los aeropuertos de propiedad del Fondo Aeronáutico Nacional, que la Nación incurrió en una falla de servicio que compromete su responsabilidad.”</p> <p>-La Sala ordeno a pagar a la sociedad “Aerocarga Limitada”, el monto total de los perjuicios sufridos por dicha empresa (daño emergente y lucro cesante), como propietaria de la aeronave accidentada.</p>
--	---

Tabla 3. Expediente 6429/1991

Sentencia Exp. 6429/1991	
Magistrado Ponente	CARLOS BETANCUR JARAMILLO. S3
Petición	Declarar a la Nación – Ministerio de Defensa Nacional responsable de los daños sufridos por los demandantes Fabio Eloy Aragón González y Marleny Díaz de Aragón por la muerte de su hijo, teniente José Teoclistides Aragón Díaz y por lo tanto Condenar a la Nación–Ministerio de Defensa a pagar a los demandantes y a título de indemnización por los daños morales padecidos el valor de un mil

	(1.000) gramos oro a cada uno por el que tenga a la fecha de ejecutoria de esta sentencia.
Decisión	Confirma sentencia, accede a las pretensiones
Razón de la Decisión	<p>Tema: Falla Presunta en el Mantenimiento de la nave.</p> <p>-Para la corporación, el “teniente José Teoclístides Aragón Díaz pereció cuando estaba en ejecución de una actividad peligrosa (el manejo de un helicóptero de la fuerza aérea); actividad que hizo presumir la falla del servicio y que le permitió a sus damnificados limitarse a probar su muerte y la relación de causalidad que existió entre ésta y la actividad que cumplía.”</p> <p>-Igualmente la Sala expresa que la jurisprudencia ha manifestado “que la falla del servicio puede ser presunta o no; dándose aquélla cuando, en razón de la actividad peligrosa que desempeña la administración en su provecho o beneficio, esa falla se presume; porque exigir lo contrario pondría a la persona que ha sufrido el perjuicio la demostración de una conducta irregular o por fuera de los cánones del buen servicio, la mayoría de las veces prácticamente imposible o muy difícil. Basta pensar en esa prueba cuando el vehículo, un avión, por ejemplo, queda totalmente destrozado luego del accidente.”</p> <p>-El Consejo, manifiesta que doctrinariamente se ha aceptado que cuando hay casos de muerte o lesiones, producidas con armas de dotación o por vehículos Automotores o Aeronaves que se consideran “Actividades Peligrosas” se da la llamada “Falla Presunta”, pues es bastante complicado la “demostración de una conducta irregular o por fuera de los cánones del buen servicio”, por parte del demandante, más aún cuando es tan difícil imponerle la carga de probar la falla al accionante en casos por ejemplo de un accidente aéreo, que en la mayoría de los casos la nave queda totalmente destruida.</p> <p>-Igualmente se expresa, “En estas condiciones es fácil pensar que ante una tragedia que tenga como víctima ese conductor (llámese chofer o aviador, según</p>

	<p>el caso) se presume que falló el servicio de mantenimiento del vehículo o nave y que por eso se causó el daño; y que al presumirse esa falla, a la víctima herida o a los damnificados del fallecido, les baste probar la lesión o la muerte y el daño sufrido como consecuencia.”</p> <p>-La Sala, Condenó a la Nación por la Falla Presunta en el servicio de mantenimiento del Helicóptero oficial que desencadenó en el accidente de aquella nave y muerte del familiar de los demandantes.</p>
--	--

Tabla 4. Expediente 6798/1992

Sentencia Exp. 6798/1992	
Magistrado Ponente	DANIEL SUÁREZ HERNÁNDEZ. S3
Petición	<p>Declarar a la Nación – Ministerio de Defensa Nacional – Fuerza Aérea Colombiana administrativamente responsable de los perjuicios ocasionados a Mercedes León de Parada, Teresa Parada de Alfonso, Doris Parada León, Gustavo Parada León y Noel Parada León, como consecuencia de la muerte de Odilia Parada León en el accidente aéreo del avión DC-6-FAC 902 ocurrido día 24 de julio de 1985 en jurisdicción de Leticia, Amazonas. Como consecuencia condénese a la Nación–Ministerio de Defensa Nacional–Fuerza Aérea Colombiana a pagar como indemnización por perjuicios morales subjetivos, a favor de los demandantes.</p>
Decisión	Confirma sentencia, accede a las pretensiones
Razón de la Decisión	<p>-Tema: Falla en el servicio de transporte</p> <p>-Si bien el estado, en aras de disminuir el impacto producido por la huelga de trabajadores de la aerolínea AVIANCA, prestó el servicio de transporte aéreo</p>

temporalmente, esto no configura un contrato de transporte, pues según el decreto N° 1994 de 1985, esa prestación del servicio de transporte que se le autorizó realizar a la AEROCIVIL Y FAC, era para disminuir los efectos negativos de la huelga, y no para constituir una relación contractual o lucrativa. (Como si lo realiza la aerolínea SATENA, de propiedad del estado).

-Al respecto, la Sala manifestó “sin desconocer que en el caso bajo estudio no se dio en forma expresa un contrato remunerado de transporte entre el Estado y los pasajeros del vuelo accidentado, porque dicha relación se había constituido con la empresa o empresas aéreas comerciales que se encontraban laboralmente inactivas, en tales condiciones bien podría estudiarse el asunto bajo el enfoque de un transporte benévolo o gratuito no necesariamente enmarcado en el plano contractual, pues conforme lo establece el artículo 995 del Código de Comercio, "el transporte benévolo o gratuito no se tendrá como contrato mercantil sino cuando sea accesorio de un acto de comercio", accesoriedad que no se presenta en el sub iudice, donde lo que ciertamente se dio fue la prestación por parte de la Fuerza Aérea Colombiana de un servicio público de transporte legalmente establecido.”

-Por lo que, expresa el C de E, que “no encuentra los antagonismos y contradicciones que observa el a quo entre el régimen de responsabilidad extracontractual preferido por la parte actora y la normatividad mercantil relacionada como sustento legal de la demanda.

-Para la Sala, “no se presentó causal alguna eximente de responsabilidad y, en cambio, por la naturaleza riesgosa del transporte hay lugar a presumir la culpa, como constitutiva de la falla del servicio.”

Tabla 5. Expediente 11005/1996

Sentencia Exp. 11005/1996	
Magistrado Ponente	CARLOS BETANCUR JARAMILLO. S3
Petición	Declarar a la Nación – Ministerio de Defensa Nacional – Policía Nacional administrativamente responsable de los perjuicios ocasionados a la demandante, como consecuencia de la muerte de un policía en Accidente de Helicóptero, ocasionado por las malas condiciones meteorológicas imperante en el lugar de los hechos, Como consecuencia de lo anterior condénese a la Nación a pagar las respectivas sumas por concepto de daños y perjuicios.
Decisión	Accede a las pretensiones, condena a la Nación
Razón de la Decisión	<p>Tema: Falla Presunta en la prestación del servicio.</p> <p>-Reiteración de sentencias con Exp. 6798/1992 y 6429/1991 en la parte motiva de la sentencia.</p> <p>-La Sala expresó que “con las pruebas del expediente lo que se acreditó fue la existencia de falla en el servicio como causante del accidente, ya que los informes técnicos evidencian que el helicóptero emprendió el viaje en condiciones meteorológicas adversas y por lo tanto imprudentes y sin que mediara un adecuado mantenimiento.”</p>

Tabla 6. Expediente 11224/1997

Sentencia Exp. 11224/1997	
---------------------------------------	--

Magistrado Ponente	CARLOS BETANCUR JARAMILLO. S3
Petición	Declarar a La Nación - Departamento administrativo de Aeronáutica Civil, patrimonialmente responsable de los perjuicios causados con el accidente aéreo del avión Boeing 727 de Avianca, ocurrido el 17 de marzo de 1988 en Zulia, N de S. En el cuál perecieron todos sus ocupantes, por la falla en el servicio de control de tránsito aéreo imputable a la Nación-Aerocivil.
Decisión	Revoca sentencia apelada, accede a las pretensiones.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Falla en la prestación del servicio de control de tránsito aéreo (Concurrencia de demandas)</p> <p>-Reiteración de sentencias con expediente N° 1389/1975, 2807/1987, 6798/1992, 5940/1992, 1934/1993, 7506/1993.</p> <p>-La Corporación manifiesta que “en el evento de que el accidente aéreo sea producido por fuerza mayor, la obligación de reparación pesa sobre el explotador de la aeronave. Dicho en otros términos, si el accidente no puede ser imputado a culpa del explotador ni a culpa de la autoridad aeronáutica, el primero deberá de todos modos responder, salvo que se encuentre en uno de los casos señalados en el artículo 1.880 del c. de co.” Hay que precisar que la fuerza mayor es un eximente de responsabilidad en una presunta Falla del Servicio, según lo manifestado en sentencias anteriores.</p> <p>-La Sala estimo “que la conducta de los controladores que autorizaron que el vuelo se realizara visual y no por instrumentos, constituye una falla del servicio (transgrediendo así lo manifestado en el manual ATS) y fue causa concurrente para la producción del accidente. Las pruebas allegadas permiten concluir a la Sala que las condiciones meteorológicas que impetraban al momento del descolaje del avión fuesen las óptimas para prescindir de instrumentos y realizar un vuelo visual, ni la llevan a la convicción de que la decisión de los</p>

	<p>controladores aéreos de autorizar el vuelo por medios visuales fue una decisión acertada, máxime cuando no existía razón valedera alguna para proceder con tanta premura, ya que la espera anunciada sería de sólo 10 minutos.”</p> <p>-El hecho de que los controladores aéreos autorizaran el cambio de reglas de vuelo instrumental, por reglas de vuelo visual, en un día en que las condiciones meteorológicas no eran las mejores para volar por reglas visuales, constituyo una falla en el servicio, en la prestación del control aéreo que presta la Aeronáutica Civil, y que desencadeno en el accidente de la aeronave B-727 de propiedad de la compañía AVIANCA, estrellándose esta sobre el cerro “El Espartillo” (N de S.) falleciendo instantáneamente todos los ocupantes.</p>
--	---

Tabla 7. Expediente 10916/1998

Sentencia Rad. 10916/1998	
Magistrado Ponente	RICARDO HOYOS DUQUE. S3
Petición	Declarar a la Nación - Ministerio de Defensa Nacional, administrativa y patrimonialmente responsable de la muerte del Teniente de la FAC Melkin Guglielmo Trujillo Cardenas y el Mayor de la Policía Nacional Guillermo León Castro Chavarro ocurridas como consecuencia de accidente de Helicóptero 212-PNC-144 de propiedad del ministerio de defensa, y como consecuencia que se Condene a pagar las respectivas sumas a los demandantes por concepto de Perjuicios Morales.
Decisión	Modifica la sentencia apelada, accede a las pretensiones.
Razón de la Decisión	Tema: Falla Presunta del servicio de transporte.(Conducción de aeronave)

-Reiteración Jurisprudencial de sentencias con expediente 10651/1996, 10339/1995, 9386/1994, 11634/1997 (mismo hecho).

-La Sala expreso, que en el momento en que se “aborda el helicóptero, indispensable para cumplir con los deberes que el servicio demandaba, el personal asumió el riesgo propio de un actividad peligrosa, ejercida por la administración, con las consecuencias jurídicas que ello implica y que se traducen en que cuando en estos eventos se ocasionan daños, se presume la falla del servicio de la administración, como tradicionalmente lo ha admitido la jurisprudencia de ésta Corporación.”

-Además, se reiteró lo ya dicho por la Corporación en previa jurisprudencia: “Además del incumplimiento en la obligación de transportar sanos y salvos a los pasajeros a que se refiere la demanda, existe una responsabilidad presunta de la administración en la prestación del servicio de transporte de la entidad demandada.”

-Se manifiesta igualmente que en este tipo de casos, “los demandantes no están obligados a acreditar la falta o falla del servicio, y para la prosperidad de sus pretensiones, les basta con demostrar la existencia del daño y el vínculo de causalidad entre éste y la actividad de la administración.”

-Y continuando con lo anterior, se adujo, que si bien, bajo este régimen de responsabilidad (Falla Presunta) no era menester acreditar la falla del servicio, a la luz del informe del accidente aéreo se demostró que el helicóptero citado, despegó, con “falta de supervisión” del comandante de la nave, “falta de mantenimiento” al sustituir piezas de la turbina por otras diferentes, “falta de perno N°14” importante para el correcto funcionamiento del ángulo de paso de una pala, creando una vibración alta en el movimiento de las palas, que contribuyó a que se originase el accidente.

	-La Corporación por lo tanto, “declaró la responsabilidad estatal con fundamento en la teoría de la falla del servicio por las muertes ocasionadas al estrellarse el mencionado helicóptero.”
--	---

Tabla 8. Expediente 13670/2000

Sentencia Exp. 13670/2000	
Magistrado Ponente	RICARDO HOYOS DUQUE. S3
Petición	Declarar a la Nación - Ministerio de Defensa Nacional - Aeronáutica Civil administrativamente responsable de la muerte del señor Julio Ernesto Rincón Figueroa, como consecuencia de la explosión del avión de matrícula HK-1803 de Avianca, ocurrida el día 27 de noviembre de 1989, y como consecuencia se ordene indemnizar a los demandantes por los perjuicios tanto morales como materiales que estos sufrieron.
Decisión	Confirma la sentencia apelada, niega pretensiones
Razón de la Decisión	<p>Tema: No existió una Falla en el Servicio.</p> <p>-Reiteración de sentencias con N° de Expediente 10176/1995, y sentencias del 6 de octubre/1995 y 3 de abril/1997.</p> <p>-A pesar de que el apoderado de la parte actora, reitera que la “policía portuaria no cumplió” con lo dispuesto en el ordenamiento jurídico, “que le asigna la función de vigilancia y control de las instalaciones aeronáuticas, personas y aeronaves” en los aeropuertos del país y dada la alta tecnología de los</p>

	<p>explosivos, que para la época fueron imperceptibles por el cuerpo policial, que no contaba con suficientes herramientas de detección; en el accidente surgido posterior a la explosión de una bomba dentro del B-727-HK 1803 de AVIANCA, resulta imposible pues predicar una Falla en el Servicio de vigilancia y control por parte del Estado.</p> <p>-Continuando con lo anterior, la Sala expresa, basada en lo manifestado en sentencias previas, que "...la Corporación ha predicado, en forma reiterada, que la falla del servicio tiene un UNIVERSO RELATIVO, pues al Estado no se le puede exigir que, dada la grave situación de orden público, que desde hace muchos años vive el país, se coloque al pie de cada edificio o casa particular, al lado de todos los vehículos utilizados para el transporte aéreo, terrestre o marítimo, al lado de cada ciudadano, agentes del orden para que protejan, con obligación de resultado, sus vidas o bienes.</p>
--	---

Tabla 9. Expediente 18240/2011

Sentencia	Exp. 18240/2011
Magistrada Ponente	GLADYS AGUDELO ORDOÑEZ. S3
Petición	<p>Declarar a la Nación - Ministerio de Defensa - Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, Empresa de Servicio Aéreo a Territorios Nacionales, SATENA; administrativamente responsable de los daños y perjuicios ocasionados a los demandantes por la muerte del Subteniente de la FAC Ricardo Aldana Medina, en el accidente del avión CASA 212, matrícula FAC 1150, de propiedad de Satena ocurrido el 18 de noviembre de 1990 en el municipio de Bolívar, Antioquia, y como consecuencia de esto, Condenar a las entidades demandadas a pagar a los demandantes las sumas determinadas por concepto de perjuicios morales.</p>

Decisión	Revoca sentencia apelada, accede a las pretensiones
Razón de la Decisión	<p>Tema: Falla del Servicio en la prestación del servicio por parte de la aeronáutica civil.</p> <p>-La empresa SATENA, sociedad industrial y comercial del estado, fue excluida del proceso, puesto que los demandantes y la misma, celebraron un contrato de transacción, en donde la empresa remuneró los daños y perjuicios ocasionados por la muerte del Copiloto de la aeronave en el momento del accidente, señor Ricardo Aldana Medina y los demandantes se comprometieron a no interponer demanda sobre la misma, por lo que las partes demandadas se conformaron por Nación, Ministerio de Defensa- Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil hoy UAEAC.</p> <p>-Expresa la Sala, como lo ha manifestado en ocasiones anteriores que “ la responsabilidad del Estado se ve comprometida cuando se encuentran acreditados los siguientes elementos: i) la existencia de una obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada de realizar la acción con la cual se habrían evitado los perjuicios; ii) la omisión de poner en funcionamiento los recursos de que se dispone para el adecuado cumplimiento del deber legal, atendidas las circunstancias particulares del caso; iii) un daño antijurídico, y iv) la relación causal entre la omisión y el daño.”</p> <p>-La Corporación expresa que además de “las fallas en los sistemas de comunicación de la torre de control del aeropuerto de Quibdó, se presentó un error del Capitán de la Fuerza Aérea Colombiana Diego Salgado García, quien piloteaba la aeronave siniestrada, pues el informe final del accidente también concluyó que este omitió los procedimientos requeridos para volar por instrumentos...”</p> <p>-Según el informe final del accidente, se “estableció entre las causas del siniestro el “Factor Piloto”, por cuanto el Capitán Salgado García omitió el procedimiento exigido para volar por instrumentos y habida cuenta de que el</p>

citado oficial era miembro activo de la Fuerza Aérea Colombiana, propietaria del avión siniestrado, no hay duda que también le asiste responsabilidad en el accidente a la Nación-Ministerio de Defensa, puesto que uno de sus agentes fue el que provocó el accidente aéreo en el que perdieron la vida todos sus ocupantes, pues desconoció, sin justificación alguna, los procedimientos exigidos para volar el avión por instrumentos.”

-El capitán de la aeronave al omitir los procedimientos exigidos para un vuelo que debía realizarse bajo las reglas de vuelo instrumental (IFR) expuso a los pasajeros a una situación de peligro y adicionalmente al no estar en funcionamiento los sistemas de comunicación de la torre de control de Quibdó que imposibilitaron tramitar el Plan de Vuelo bajo condiciones IFR y comunicarlo al aeropuerto de Medellín, hacía que se desconociera igualmente el estado meteorológico de la ruta a dicho aeródromo, por lo que el capitán optó volar por debajo de la altitud mínima requerida, para respetar las condiciones VFR escogidas, cuando las cartas de navegación expresamente determinan expresamente que la altitud mínima para volar en la ruta Quibdó-Medellín es de 15.000 pies bajo condición IFR (por instrumentos), dada la geografía de la región, accidentándose finalmente en un cerro cuya altitud era inferior a la señalada, estando en cercanías al municipio de Bolívar, Antioquia, por ende se debe condenar al estado por existir una clara falla en el servicio por parte de la aeronáutica civil.

-Dado que el señor Aldana no era el capitán de la aeronave al momento de los hechos, y que el solo seguía las instrucciones del capitán de la misma, no prospera en el presente caso la excepción de “Culpa exclusiva de la víctima” pues era él el que cumplía las órdenes del capitán Diego Salgado García que desencadenaron en el accidente en cuestión sumada a las fallas en el sistema de comunicación de la torre de control de Quibdó.

-Para la Sala “llama la atención el hecho de que las autoridades aeronáuticas no hubiesen adoptado medida alguna para restablecer el servicio de

	<p>comunicaciones en el aeropuerto de Quibdó” pues “el sistema de comunicaciones permaneció inoperante desde el 13 de noviembre de 1990 y solo vino a restablecerse después del siniestro, circunstancia que permite evidenciar la clara omisión en el ejercicio de funciones y obligaciones en cabeza de la aeronáutica civil, lo cual no puede pasar desapercibido, pues ello contribuyo en grandes proporciones a la producción del accidente del avión de Satena.”</p> <p>-En conclusión la Sala determinó que las causas finales del accidente aéreo de la aeronave CASA 212 con matrícula FAC1150, operada por SATENA obedecieron al comportamiento temerario del piloto, al conocer las malas condiciones meteorológicas imperantes sobre la ruta y prefiriendo volar bajo condiciones VFR, sumada a las fallas en los sistemas de comunicación del aeropuerto de Quibdó, como concluyo el informe final del accidente, razón por las cuales las entidades estatales demandadas fueron las llamadas a responder por la muerte del primer oficial de la aeronave, Ricardo Aldana Medina.</p>
--	--

Tabla 10. Expediente 26591/2013

Sentencia	Exp. 26591/2013
Magistrado Ponente	HERNÁN ANDRADE RINCÓN. S3
Petición	Declarar a la Nación - Ministerio de Defensa - Fuerza Aérea Colombiana; administrativamente responsable de la totalidad de daños y perjuicios ocasionados a los demandantes por la muerte de los señores Luis Orlando Moreno Mora y Héctor Echeverri Giraldo en el accidente de la aeronave Cessna 412 de matrícula FAC 5530, ocurrido en el municipio de Tame, Arauca momentos en los cuales cumplían una misión de relevo de tripulación destacadas en orden público, y como consecuencia de esto,

	Condenar a las entidades demandadas a pagar a los demandantes las sumas determinadas por concepto de perjuicios.
Decisión	Revoca sentencia apelada, se declara la caducidad de la Acción.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Caducidad de la acción por haber interpuesto demanda después de 2 años del acaecimiento del hecho.</p> <p>-La corporación manifestó que en el presente caso opera la caducidad de la acción para demandar, pues si bien el accidente se produjo el 26 de septiembre de 1987 y los restos de las víctimas no fueron identificados hasta 13 años después, esto es en abril de 1999, siendo inscrito el registro civil de defunción de las víctimas en marzo de 2001, interponiendo demanda el 6 de diciembre de 2001; Según la Sala, la ley manifiesta que para interponer el medio de control de Reparación Directa se tienen 2 años desde la acaecimiento del hecho, y dado que en el mes de diciembre de 1989 se expidió la resolución N° 9762 de la FAC, que declaraba la muerte presunta de los militares desaparecidos en el accidente, momento en que en todo caso ya habían pasado 2 años desde el acaecimiento del derecho y la desaparición de los militares víctimas del accidente, por lo que la corte declaró la caducidad de la acción en el presente caso.</p>

Tabla 11. Expediente 25712/2013

Sentencia	Exp. 25712/2013
Magistrado Ponente	ENRIQUE GIL BOTERO. S3
Petición	Declarar a la Nación - Ministerio de Defensa - Fuerza Aérea Colombiana; administrativamente responsables por los perjuicios ocasionados a los demandantes por la muerte del señor Jhonny Manzanarez Gómez en el accidente de la aeronave Cessna 412 de matrícula FAC 5530, ocurrido en el municipio de Tame, Arauca momentos en los cuales cumplían una misión de

	<p>relevo de tripulación destacadas en orden público, y como consecuencia de esto, Condenar a las entidades demandadas a pagar a los demandantes las sumas determinadas por concepto de perjuicios.</p>
Decisión	<p>Se modifica parcialmente la sentencia apelada, accede a las pretensiones.</p>
Razón de la Decisión	<p>Tema: Responsabilidad Objetiva de la Nación – Indemnización “a forfait”</p> <p>Aclaración de voto – M. Jaime Orlando Santofimio Gamboa</p> <p>-En esta sentencia, la Corporación manifestó, que en cierto casos “Debido a la complejidad de las relaciones sociales, no siempre se puede determinar con precisión la fecha del hecho dañoso...” por lo que en “algunos eventos, el término de caducidad debe ser contabilizado a partir de la fecha en la que los actores tuvieron conocimiento del suceso que produjo el daño.” Igualmente se manifestó que “...en los casos en los que no se puede determinar con exactitud la fecha de ocurrencia del hecho dañoso, el término de caducidad debe ser computado a partir del momento en que se tenga pleno conocimiento de la lesión a un bien o interés jurídico...”.</p> <p>-Dado lo anterior, si bien las familias demandaron después de casi 15 años después del accidente de la aeronave Cessna 412-FAC 5530, sólo se encontraron los cuerpos de las víctimas desaparecidas en el año de 1999, dándose la inscripción del registro civil de defunción en mayo de 2001, fecha en que los accionantes tuvieron la real certeza del suceso que produjo la muerte de sus familiares, y dado que no habían transcurrido aún los dos años que se tiene para interponer el medio de control de Reparación Directa, no existía la caducidad de la acción que pretendían las entidades demandadas.</p> <p>-El Consejo de Estado en este punto, demuestra un cambio jurisprudencial de bastante consideración, pues manifiesta que la conducción de aeronaves como actividad peligrosa que se consideraba en años anteriores como una falla presunta del servicio pero en la actualidad, la falla del servicio derivada de una</p>

actividad peligrosa, se considera que el régimen aplicable es el Objetivo, este cambio es de gran importancia en especial para el accionante, pues con esta variación en el régimen de imputación de responsabilidad, esté solo tendrá que probar la existencia del daño antijurídico y que el mismo se originó en el ejercicio de esa actividad peligrosa que es la conducción de aeronaves a cargo de la entidad estatal demandada.

-Al respecto de lo anterior, “ha sido reiterada la jurisprudencia en señalar que en los eventos en los que el daño es producido por el ejercicio de actividades peligrosas, el régimen aplicable es objetivo, porque el factor de imputación se deriva de la realización directa de una actividad que entraña peligro, de tal manera que en esos supuestos basta que la parte demandante acredite, primero, la existencia del daño antijurídico, y segundo, que el mismo se ha generado como consecuencia de dicha actividad.”

-Así pues, la Sala considera que así la parte demandante manifiesta que existió una falla del servicio, debido a que la aeronave no tenía un sistema de navegación correcta para el tipo de operación que realizaba, era muy difícil comprobar que ello fue la causa del accidente, más cuándo la aeronave fue encontrada tantos años después del trágico accidente; por lo que declaro la responsabilidad objetiva de la Nación, específicamente el régimen especial de indemnización “a forfait”, reservado para los daños ocasionados en ejercicio de actividades de alto riesgo o peligrosas de los agentes del estado.

-El Consejero Jaime Orlando Santofimio Gamboa, aclaró su voto apartándose de la decisión de la Sala, ya que según él la Sala “no motivó suficiente y razonablemente la decisión de tasar los perjuicios morales en el caso concreto”; no estando en desacuerdo con la Sala de lo expresado acerca de la Responsabilidad del Estado en dicho accidente, pero si acerca de la cuantificación del daño moral que realizo la misma.

Tabla 12. Expediente 29259/2013

Sentencia Exp. 29259/2013	
Magistrada Ponente	STELLA CONTO DIAZ DEL CASTILLO. S3
Petición	Declarar a la Nación - Ministerio de Defensa - Ejército Nacional; administrativamente responsables por el daño antijurídico ocasionado a los demandantes debido a las lesiones sufridas por el soldado Heider Duban Pérez Foronda en el accidente de la aeronave Cessna Caravan de carácter privado, con matrícula HK 3915, ocurrido en el municipio de Andes, Antioquia, momentos en los cuales la aeronave para transportar a varios militares al municipio de Urrao, Antioquia, con el fin de hacer el relevo de una compañía que salía a licencia, y como consecuencia de esto, Condenar a las entidades demandadas a pagar a los demandantes las sumas determinadas por concepto de perjuicios morales subjetivos.
Decisión	Revocar la sentencia apelada, accede a las pretensiones.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Régimen de Responsabilidad Objetiva por Riesgo Excepcional (Actividad Peligrosa).</p> <p>-El soldado Heiber Duban Pérez Foronda perdió el 54% de discapacidad laboral como consecuencia del accidente ocurrido en el municipio de Andes, momentos en que este iba a ser transportado en una aeronave privada (propiedad de HELIANDES S.A) a otro lugar del departamento de Antioquia, atribuyendo la causa principal del accidente la existencia de vientos cortantes o Wind Shear que impidieron el ascenso positivo de la aeronave al momento del despegue.</p>

-La Sala declaró en el caso concreto que el señor Pérez Foronda, quien prestaba sus servicios como soldado regular del Ejército para la época de los hechos, no estaba desarrollando una actividad propia de la función militar, pues, “no adelantaba una misión relacionada directamente con la preservación o el mantenimiento de la seguridad nacional, como ocurre, cuando se vigila el territorio o se repelen agresiones de grupos al margen de la ley...”, sino que estaba “siendo transportado, de un municipio del departamento de Antioquia a otro, por razones del servicio y (ii) se conoce que el Ejército Nacional utilizó para tal menester, transporte aéreo, es decir, asumió un riesgo al que sometió al soldado Pérez Foronda y a los demás uniformados que abordaron la avioneta. (...) Es dable concluir entonces, que el actor no tenía que asumir el riesgo al que fue expuesto.”

-Si bien la entidad demandada, manifestó la causal de exoneración de “motivo de fuerza mayor” por haber existido al momento del despegue de la aeronave, presencia de vientos cortantes o Wind Shear, que fue el fenómeno manifestado por los pilotos como la causa del accidente, pero lo cierto es que un “soldado regular no tiene que asumir las consecuencias dañosas propias del medio en que está siendo transportado por causa del servicio.” Además manifiesta la Sala que “no todas las circunstancias de peligro pueden considerarse constitutivas de fuerza mayor, pues, aquellas derivadas de la actividad se confunden con la misma y no resultan ajenas. En este orden de ideas para que un evento catalogado como de fuerza mayor pueda exonerar de responsabilidad a la administración, aquel debe ser totalmente ajeno, esto es imprevisible e irresistible en cuanto extraño y por lo mismo no constitutivo de responsabilidad.”

-A su vez, aduce la Corporación que “las afirmaciones de los pilotos relativas a que se presentó un viento que le hizo perder la altura a la aeronave en lugar de exonerar de responsabilidad a la administración la confirma, pues da lugar a sostener que se realizó un evento posible y no ajeno al riesgo del decolaje. Además, estas mismas afirmaciones dan cuenta de que el servicio solicitado por

	<p>el Ejército Nacional se prestó desde un aeropuerto no controlado, lo que significa que los uniformados fueron expuestos a un riesgo previsible y que por lo mismo se habría podido evitar.”</p> <p>-Se aclara además el llamado en garantía que manifestó la entidad accionada, manifestando la Sala que la sociedad de transporte aéreo “señaló que el accidente en el que resultó lesionado el soldado Pérez Foronda, se presentó por fuera del contrato que la vinculaba con la demandada, que el avión de matrícula HK 3915 no es de su propiedad y que los pilotos no fueron dirigidos por ella. Es decir, planteó que lo sucedido no le concierne y que en consecuencia no puede ser llamada a responder.</p> <p>Ahora, revisadas las pruebas que la demandada aportó con el fin de demostrar el vínculo de la sociedad llamada en garantía, por el cual esta última tendría que responder, la Sala encuentra que no se puede establecer que aquella hizo el transporte, tampoco que tendría que haberlo hecho..”</p> <p>-La Sala reitera que en este hecho el Régimen de Responsabilidad será de carácter Objetivo (Riesgo Excepcional) puesto que el daño antijurídico se originó a partir de una actividad peligrosa, existiendo efectivamente un nexo causal entre la existencia del daño y que este fue generado como consecuencia de dicha actividad.</p>
--	--

Tabla 13. Expediente 25667/2014

Sentencia	Exp. 25667/2014
Magistrado Ponente	RAMIRO PAZOS GUERRERO. S3
Petición	Declarar a la Nación-Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, administrativamente responsables por los perjuicios ocasionados a los

	<p>demandantes por la muerte de la señora Rosalba López Ciro en el siniestro de la aeronave Boeing 727 matrícula HK 2422, ocurrido el 19 de mayo de 1993 en el cerro el Burro, municipio de Urrao, Antioquia, momentos en los cuales la aeronave de la aerolínea SAM cumplía la ruta comercial Panamá-Rionegro falleciendo todos los ocupantes, y como consecuencia de esto, Condenar a la entidad demandada a pagar a los demandantes las sumas determinadas por concepto de perjuicios.</p>
Decisión	<p>Se modifica la sentencia apelada, accede a las pretensiones.</p>
Razón de la Decisión	<p>Tema: Falla en la prestación del servicio por parte de la Aeronáutica Civil.</p> <p>-La aeronave B-7272 de matrícula HK 2422, realizando la maniobra de descenso hacia el aeropuerto de Rionegro, Antioquia, se estrelló contra el cerro “El Burro” ubicado en el municipio de Urrao del mismo departamento, como razones principales del accidente se tienen:</p> <p>-La falta de la radioayuda VOR de Rionegro, que habían sido derribadas días antes por un grupo al margen de la ley, agregado a la ausencia de VOR/DME entre la ruta trazada de Panamá a Rionegro, que permitieran a los pilotos de la aeronave la correcta navegación hacia su destino final.</p> <p>-Las condiciones climáticas imperantes en la zona, sumada a la pérdida en la navegación de los pilotos de la nave (creyeron que estaba en un lugar cuando en realidad estaban en otro) y la interferencia de ondas que se tradujo en datos erróneos en el instrumento ADF, confundieron a los pilotos que terminaron llevando la aeronave controladamente contra el cerro “El Burro” del municipio de Urrao.</p> <p>-El comportamiento erróneo de los controladores aéreos, que siguieron dando instrucciones basado en el procedimiento operacional utilizado cuando existía el VOR/DME de Rionegro, primero el controlador de centro Bogotá no precisó a control Medellín, el cruce por la intersección KOTIN (paso de la ruta) de la</p>

aeronave y su par de Medellín no verificó el paso por esta intersección autorizando el descenso de la nave, cuando todavía no estaba en el correcto punto de descenso de la aeronave, desencadenaron la tragedia objeto de este proceso y por lo tanto demostrándose la responsabilidad de la entidad Estatal en el accidente.

-La Sala en el presente caso encuentra acreditada la falla del servicio de la AEROCIVIL, toda vez que según “las pruebas aportadas al proceso se puede deducir, de una parte, las deficiencias en el manejo del control del vuelo SAM 501, y de otra parte, la crisis general por la que atravesaba la entidad demandada para la fecha de los hechos, razón por la que la seguridad aérea, función primordial de la entidad, se encontraba en grave deterioro, lo que ponía en riesgo la vida e integridad de los usuarios del servicio aéreo.”

-Al respecto de lo anterior, “En cuanto a la falla del servicio que se le endilga a la entidad demandada, se reitera que ya fue declarada su responsabilidad por esta Corporación en sentencias en las que se resolvió sobre la muerte de otros pasajeros de esa aeronave. Se consideró que la Aeronáutica incurrió en una serie de acciones y omisiones consistentes en el manejo irregular de los procedimientos de navegación y de tránsito aéreo ante la baja calidad de las radioayudas, el descuido de los operadores aéreos de Bogotá y Medellín y la falta del sistema VOR/DME, circunstancias que se encuentran igualmente demostradas en el presente proceso.”

Tabla 14. Expediente 25836/2014

Sentencia Exp. 25836/2014	
Magistrada Ponente	OLGA MÉLIDA VALLE DE LA HOZ. S3
Petición	Declarar la responsabilidad de la Nación-Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, por la muerte de los pilotos Alfonso Cantor Granados y Jairo Alberto Mesa Parra sucedidas como consecuencia del accidente aéreo de la aeronave Cessna 404 de matrícula HK 30001-G de propiedad de la AEROCIVIL, ocurrido el 24 de julio de 1993 en la ciudad de Bogotá D.C, momentos en los cuales la aeronave estaba en maniobra de ascenso, después de decolar del Aeropuerto el Dorado, falleciendo todos los ocupantes, y como consecuencia de lo anterior, Condenar a la entidad demandada a pagar a los demandantes las sumas determinadas por concepto de perjuicios morales.
Decisión	Revocó la sentencia apelada, niega las pretensiones.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Eximente de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima.</p> <p>-La Sala basada en lo plasmado en el informe final de accidente aéreo, manifestó que los pilotos de la aeronave accidentada, no estaban capacitados de forma correcta para volar la aeronave siniestrada; mismos, quienes según este cuerpo colegiado actuaron de forma indebida, al maniobrar de forma incorrecta la aeronave, ante la presencia de un imprevisto surgido de un fallo en uno de los motores, que termino por derribar la aeronave AEROCOMANDER, de propiedad de la AEROCIVIL.</p> <p>-Para la Corporación, lo anterior constituye una culpa exclusiva de la víctima, dado que los pilotos de una aeronave de su conocimiento saben sortear las emergencias que sean controlables, pero los pilotos Cantor Granados y Mesa Parra, ante el desconocimiento del tipo de aeronave que estaban volando,</p>

	<p>obraron mal al girar excesivamente la aeronave para retornar al aeropuerto “El Dorado” con un fallo de motor, que termino dejando la aeronave en estado de perdida y terminar siniestrada en una zona residencial de la ciudad de Bogotá.</p> <p>-La Sala declara el eximente de responsabilidad por “Culpa exclusiva de la víctima” y por lo tanto niega las pretensiones.</p>
--	--

Tabla 15. Expediente 26298/2014

Sentencia Exp. 26298/2014	
Magistrado Ponente	JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA. S3
Petición	<p>Declarar a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, TACA Ltda. Y SAQ Ltda. Administrativa y solidariamente responsables por los daños causados a los demandantes por la muerte del señor Eduardo Iglesias Mesa, como consecuencia de la falta de coordinación y graves fallas en la operación de rescate del señor Iglesias y su pasajero, después de accidentarse en un Helicóptero, en la que posteriormente de ser rescatado se desprendió del esquí del Helicóptero Bell 206, cayendo al vacío, hecho ocurrido el día 22 de noviembre de 1996 en el departamento de Quindío, y como consecuencia de lo sucedido, Condenar a las demandadas a pagar a los demandantes las sumas determinadas por concepto de perjuicios.</p>
Decisión	Revoca la sentencia apelada, accede a las pretensiones.
Razón de la Decisión	Tema: Régimen de Responsabilidad Objetiva del Estado

-Para la Sala, no hay lugar a declarar el eximente de “culpa exclusiva de la víctima”, pues en el presente caso según la Sala “prima facie podría pensarse que el comportamiento del capitán Eduardo Iglesias fue imprudente, al admitir ser trasladado en el esquí de un helicóptero, carente de cualquier medida de seguridad; y por lo tanto podría concluirse que su actitud resultó concurrente con el deber de omisión de la Aeronáutica y las irregularidades en el rescate que cometieron la empresa que contrató el rescate y la que ejecutó el mismo. Sin embargo, en el caso concreto no resulta admisible tal posición, puesto que un comportamiento diligente, ajeno a cualquier imprudencia, no puede exigírsele a un individuo que acaba de sufrir un accidente aéreo, y ha logrado preservar la vida; que además se encuentra en una zona, reconocida a nivel de hecho notorio, como de alteración del orden público.”

-Lo que la Corporación en el presente caso critica a la aeronáutica civil, autoridad reguladora de la aviación en Colombia, no es pues en el reglamento aéreo Colombiano se manifiesta que “El rescate es responsabilidad del propietario o explotador de una aeronave los gastos y daños ocasionados corren (sic) por cuenta y riesgo.” Pero si se le reprocha a la entidad la ausencia de coordinación en el rescate, deber que si se le demanda a la Aeronáutica Civil, y visto que en el presente caso se omitió la correcta planeación de rescate del capitán Iglesias, esto desencadenó en el hecho que terminó con la vida del mismo.

-La Sala condena a la Aeronáutica civil puesto que si bien no se demuestra una falla del servicio, ni una omisión de un agente del Estado de su función, si existió un daño antijurídico relevante y una imputación de ese daño, tanto fáctica como jurídica a esa entidad, por lo que tendrá la obligación de reparar a las víctimas de dicho accidente.

-Responsabilidad solidaria entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, TACA Ltda. Y SAQ Ltda.

Tabla 16. Expediente 28373/2014

Sentencia Exp. 28373/2014	
Magistrado Ponente	DANILO ROJAS BETANCOURTH. S3
Petición	Declarar a la Nación - Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, administrativamente responsable de los perjuicios materiales sufridos por la “Empresa Triturados del Tolima Ltda.” Como consecuencia del accidente de la aeronave AeroComander de propiedad de la AEROCIVIL, ocurrido en el municipio de Cota, Cundinamarca el día 24 de octubre de 1995, momentos en los cuales la aeronave se precipitó a tierra después de haber descolado del aeropuerto “El Dorado” destruyendo gran parte de las instalaciones de la empresa accionante, y como consecuencia de lo anterior, Condenar a la entidad demandada a pagar a los demandantes las sumas determinadas por concepto de perjuicios materiales.
Decisión	Se modifica la sentencia apelada, accede a las pretensiones.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Falla en la prestación del servicio de vigilancia y control de tránsito aéreo.</p> <p>-Según la Corporación “Si en la ocurrencia de un accidente aéreo pueden estar comprometidas las conductas de los “particulares dedicados a la explotación comercial o privada de aeronaves, concomitantemente con las labores de control y supervisión de la administración aeronáutica sobre dichas actividades, entonces el régimen de responsabilidad aplicable para juzgar la actividad del particular es el objetivo de conformidad con las normas del Código de Comercio, mientras que la responsabilidad del Estado debe juzgarse bajo la óptica de la falla del servicio.”</p>

	<p>–La Sala en el caso Sub-Lite manifiesta que “las labores que desplegaron los funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado, quienes autorizaron el despegue del avión Aerocomander HK-913P. Así las cosas, para el juzgamiento del asunto se aplicarán el régimen subjetivo de responsabilidad de falla del servicio, estudio en el cual se establecerá si los agentes de la U. A. E. de Aeronáutica Civil actuaron en cumplimiento de las normas de seguridad aeronáutica. (...) la Sala considera que los hechos del caso son constitutivos de un evidente defecto administrativo por parte de la U. A. E. de Aeronáutica Civil, en la medida en que</p> <p>(1) los funcionarios de la torre de control del aeropuerto El Dorado permitieron el despegue del avión Aerocomander 680F HK-913P sin que existiera un plan de vuelo registrado para el despegue (...) falencia que, a su vez,</p> <p>(2) les impidió percatarse de que la tripulación de la aeronave no estaba capacitada para su operación (...) y de que</p> <p>(3) el aparato tenía un sobrepeso que impedía su aeronavegabilidad en condiciones seguras (...) Como si fuera poco, los controladores aéreos</p> <p>(4) Permitieron la utilización del aeródromo por parte de un avión privado, en horas en que ello estaba prohibido según la reglamentación expedida por la misma Aerocivil (...) dado que el daño antijurídico causado a los demandantes devino de la conducta irregular de la entidad demandada y, por ende, el accidente de la aeronave Aerocomander 680F HK-913P se ubica en el plano de la falla en el servicio...”</p>
--	--

Tabla 17. Expediente 30891/2014

Sentencia	Exp. 30891/2014
------------------	------------------------

Magistrado Ponente	CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA. S3
Petición	<p>Declarar a la Nación - Ministerio de Defensa - Fuerza Aérea Colombiana, administrativamente responsable de los perjuicios ocasionados con la muerte de los señores Carlos Antonio Forero Dueñas, Adolfo Garzón Reyes, Víctor Adolfo Guerrero Monroy, Manuel Moreno Espitia y Pablo Enrique Caro Peña ocurrida el día 23 de noviembre de 2000 a consecuencia del accidente aéreo en inmediaciones del municipio del Líbano, Tolima.-, y como consecuencia de lo anterior, la empresa “SURATEP S.A.” Tiene derecho a repetir contra las demandadas para que se pague la totalidad de dineros entregados a las familias de los occisos, por concepto de pensión de sobrevivientes.</p>
Decisión	Se revoca la sentencia apelada, niega las pretensiones.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Falta de legitimación en la causa por activa.</p> <p>-No obstante que, como lo aseguró la demandada, el Código de Comercio no previó la subrogación en los seguros de personas, en el sistema de riesgos profesionales la entidad administradora puede, a la luz del mencionado artículo 12 del Decreto 1771 de 1994, repetir lo pagado contra el tercero responsable de la contingencia profesional....</p> <p>-Para la corporación “en los casos en que el asegurador pretende repetir lo pagado contra las entidades públicas responsables de los daños o las contingencias, la acción idónea es la de reparación directa, toda vez que lo que genera la subrogación es la actuación de la Administración que causa un daño, el cual, a la vez, es resarcido por el asegurador....”</p> <p>-Igualmente la Sala se expresa manifestando que “cuando el actor invoca su calidad de subrogatorio de la víctima, es de su cargo demostrar que existe identidad entre la persona que sufrió el perjuicio reclamado, la persona asegurada por la compañía demandante y la persona que recibió la</p>

	<p>indemnización que dice haber pagado; únicamente cuando esos extremos se encuentran debidamente probados, la aseguradora estará legitimada en la causa - en tanto subrogataria del perjudicado - para reclamar el monto que debió desembolsar por indemnización”.</p> <p>-Concluyendo lo anterior, para la Sala no se demuestra la legitimación en la causa de la demandante, pues no se demostró la calidad de subrogatoria del pago de las indemnizaciones, por concepto de contrato de seguros, a los familiares de las víctimas del accidente aéreo en el que fallecieron los señores Carlos Antonio Forero Dueñas, Adolfo Garzón Reyes, Víctor Adolfo Guerrero Monroy, Manuel Moreno Espitia Y Pablo Enrique Caro Peña.</p>
--	--

Tabla 18. Expediente 18153/2014

Sentencia Exp. 18153/2014**	
Magistrada Ponente	OLGA MÉLIDA VALLE de DE LA HOZ. S3
Petición	<p>Declarar a la Nación-Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil y al capitán Julio Cesar Carvajal González solidariamente responsables de la muerte de la señora Miriam De Jesús Grajales Osorio en el accidente sufrido por el avión Piper PA-28 de matrícula HK1598P el día 27 de julio de 1994, y en consecuencia de lo anterior, ordenar a pagar a los demandados las sumas determinadas por concepto de perjuicios materiales y morales.</p>
Decisión	<p>Se modifica la sentencia apelada, accede a las pretensiones.</p>
Razón de la Decisión	<p>Tema: Régimen objetivo de responsabilidad imputable al capitán de la aeronave accidentada. (Particular)</p>

-Respetando el fuero de atracción de la jurisdicción contenciosa administrativa, esto es, cuando uno de los demandados sea una entidad pública o tenga capital del estado, el juez competente para conocer del caso será el contencioso administrativo, así la parte demandada la integre un particular también.

-En el presente caso, el Capitán de la aeronave Piper PA-28 con matrícula HK1598P realizó un acuatizaje en el río San Juan, municipio de Guapi, Cauca, momentos después de agotarse el depósito de combustible y apagarse el motor de la misma; la nave no poseía el correcto equipo de emergencia para la zona en la que transitaba (chaleco salvavidas, presencia de selva y ríos) lo que en consecuencia provocó que la señora Miriam de Jesús Grajales Osorio falleciera producto de el ahogamiento que sufrió puesto que no tenía conocimiento de nado alguno.

-La Sala expresa que en reiteradas sentencias el Consejo de Estado se ha manifestado acerca de cuál es el régimen de responsabilidad aplicable en este tipo de casos, en las cuales “se deja claro que la conducción de aeronaves es considerada una actividad peligrosa y partiendo del hecho cierto que la víctima se encontraba a bordo de la aeronave como pasajera, es decir, no ejercía la guarda material sobre la actividad peligrosa le es aplicable un régimen objetivo.” Continúa manifestando, “...pues frente al Capitán Julio César Carvajal González en su condición de piloto, explotador y propietario de la aeronave quien ejercía la guarda material de la actividad peligrosa debe responder de los perjuicios ocasionados a los demandantes con la sola demostración que la ocurrencia del daño antijurídico se produjo como consecuencia del ejercicio de dicha actividad peligrosa...”

- Contrariamente, para la Sala, en ciertas ocasiones, “respecto de la responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil debe ser aplicado el régimen de falla probada en la prestación del servicio dada su condición de autoridad encargada de vigilar la actividad aérea en el País.”

-Para la corporación en el caso concreto, la AEROCIVIL, no incurrió en una falla del servicio, por la ausencia de la radioayuda VOR de Cali, pues esta radioayuda para la navegación es indispensable para vuelos IFR, no para vuelos con reglas VFR, tampoco lo fue la omisión de la Aerocivil en la correcta expedición del certificado de navegabilidad de la nave después de las modificaciones realizadas a la aeronave tiempo antes del suceso; lo cual al respecto de lo anterior en palabras propias de la Sala: “la causa eficiente del daño, no fue la omisión en la expedición irregular del mencionado certificado, sino la serie de anomalías cometidas por el piloto y evidenciadas tanto en el informe final del accidente aéreo como por los testigos que conocieron los instantes previos al acuatizaje de la aeronave, en donde se deja claro que las causas del accidente fueron las fallas en que incurrió el piloto en la toma de decisiones operacionales en la preparación y planeamiento del vuelo, el cálculo del combustible suficiente para cubrir la ruta Guapi- Cali, continuar el vuelo en condiciones meteorológicas adversas y no dotar el avión con los equipos de salvamento necesarios para volar en sitios selváticos y en presencia de ríos, por tanto, de estas causas no se puede derivar una responsabilidad por la falla en el servicio expuesta anteriormente.”

-Con respecto a lo anterior, la Sala aduce que la mala planificación del vuelo por parte del piloto de la aeronave, y el desconocimiento en el rendimiento de su aeronave modificada, fue la causa eficiente para la ocurrencia del daño en la actividad peligrosa que desarrollaba y este como garante de la vida de sus pasajeros, le es imputable el daño generado, por lo que deberá responder exclusivamente a los perjuicios ocasionados a las víctimas, como consecuencia del fallecimiento de la señora Miriam de Jesús Grajales Osorio.

Tabla 19. Expediente 29411/2014

Sentencia Exp. 29411/2014	
Magistrado Ponente	HERNÁN ANDRADE RINCÓN. S3
Petición	Declara administrativa y patrimonialmente responsable a La Nación-Ministerio de Defensa-Fuerza Aérea Colombiana por la muerte de Tirso Javier Núñez Barón y Tomás Eugenio de Caro Santos en el accidente sufrido por el avión Fantasma AC-47T de matrícula FAC 1659 el día 1 de septiembre de 2000, y en consecuencia de lo anterior, sean condenadas a pagar las sumas determinadas por concepto de perjuicios morales.
Decisión	Se modifica la sentencia apelada, accede parcialmente a las pretensiones.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Falla en el Servicio imputable al Estado.</p> <p>-Manifiesta la Sala que en reiterada Jurisprudencia la Corporación “ha sostenido que frente a los daños sufridos por quienes ejercen funciones de alto riesgo relacionadas con la defensa y seguridad del Estado, entre ellos los miembros de las fuerzas militares, usualmente no resulta comprometida la responsabilidad de la Administración por cuanto tales daños se producen con ocasión de la relación laboral que los vincula con el Estado y, por ende, en principio se cubren con la indemnización a forfait a que tienen derecho por virtud de esa vinculación; sin embargo, también ha sostenido la Sala que la reparación de esos daños resulta procedente, cuando éstos se hubieren producido por falla del servicio o cuando el funcionario hubiere sido sometido a un riesgo de naturaleza excepcional, diferente o mayor al que debían afrontar sus demás compañeros o incluso cuando el daño sufrido por la víctima hubiere sido causado con un arma de dotación oficial, dado que en este último evento</p>

se abriría paso el régimen de responsabilidad objetivo, por la creación del riesgo.”

-La Sala Expresa que en el caso concreto “el daño causado a los demandantes, esto es la muerte de los militares Tirso Javier Núñez Barón y Tomás Eugenio De Caro Santos sí resulta atribuible a la Administración, a título de falla en el servicio.”

-La corporación aduce que “desde el principio de la misión el Centro de Comando y Control de la Fuerza Aérea Colombiana tenía el conocimiento de que las condiciones climáticas eran adversas, pero no canceló la misión, por el contrario ordenó a la tripulación del AC-47T FAC-1659 que continuaran con el operativo, pese a que se sabía que ésta había sido sometida a condiciones de tensión y fatiga de considerables.”

-Además, continua expresando, “se tiene que el Centro de Comando y Control de la Fuerza Aérea Colombiana consintió que la tripulación excediera el límite máximo de horas de vuelo permitidas y si bien se programó que la tripulación del avión AC-47T FAC-1659 fuera reemplazada, lo cierto es que tal situación no se presentó y por el contrario se ordenó que el avión AC-47T FAC-1659 despegara nuevamente del aeropuerto Matecaña en Pereira en donde se encontraba realizando el reabastecimiento de combustible y armamento.”

-En el presente caso, y según el informe final de accidente aéreo se señaló “que al momento del impacto, la tripulación acumulaba 12:28 horas de vuelo, cuando lo permitido era de 12 horas y que pese a que se coordinó que la tripulación sería relevada, tal situación no se presentó, por cuanto el avión que transportaría a la tripulación de relevo presentó fallas por lo que no pudo cumplir con la misión encomendada y, por esa, razón el Centro de Comando y Control de la Fuerza Aérea Colombiana ordenó nuevamente que el avión AC-47T FAC-1659 despegara y continuara con la operación, lo cual se traduce en una falla en el servicio, pues lo correcto en ese momento era cancelar la misión, dado que no

	<p>se tenían las condiciones necesarias, tanto climáticas como físicas del personal de vuelo para el cabal cumplimiento de la misión.”</p> <p>-Si bien para la Sala la “tripulación ejecutó a cabalidad todas sus funciones pues se cumplió con el fin de la misión” la entidad demandada “falló en la supervisión de la aeronave AC-47T FAC 1659 respecto del tiempo máximo de servicio y de vuelo; que permitió que se excediera el límite de horas establecidas, lo cual ocasionó fatiga en la tripulación afectando de esta forma la correcta adopción de decisiones” desencadenando esto en el accidente que cobro la vida de los señores Tirso Javier Núñez Barón y Tomás Eugenio de Caro Santos.</p>
--	---

Tabla 20. Expediente 29534/2014

Sentencia Exp. 29534/2014***	
Magistrado Ponente	HERNÁN ANDRADE RINCÓN. S3
Petición	<p>Declara a la Nación – Ministerio de Defensa – Ejército Nacional administrativamente responsable de los perjuicios materiales, morales y fisiológicos causados, por fallas del servicio, al soldado voluntario Rodolfo Rodríguez González. En el accidente sufrido por el Helicóptero MI 17 de matrícula EJC-178 el día 4 de enero de 2001, en desarrollo de una misión oficial y en consecuencia de lo anterior, sean condenadas a pagar las sumas determinadas por concepto de los perjuicios aducidos.</p>
Decisión	Se modifica la sentencia apelada, accede a las pretensiones.
Razón de la Decisión	Tema: Régimen de responsabilidad objetiva imputable al Estado.

	<p>-Para la sala en el caso concreto y “Acogiendo el anterior criterio jurisprudencial, en el cual se deja claro que la conducción de aeronaves es considerada una actividad peligrosa y teniendo en cuenta que el soldado Rodríguez González no se encontraba tripulando la aeronave, considera la Sala que este caso concreto debe analizarse con fundamento en un régimen objetivo por actividad peligrosa.”</p> <p>-Adicionalmente para la corporación “es claro que el señor Rodolfo Rodríguez, en desarrollo de una actividad propia del servicio, sufrió un accidente aéreo sin que tuviera a su cargo la guarda material de la nave, como consecuencia de lo cual resultó lesionado y como quiera que no se probó la existencia de una causal de exoneración de la responsabilidad, la entidad demandada está llamada a responder por el daño irrogado al demandante.”</p>
--	--

Tabla 21. Expediente 30825/2015

Sentencia Exp. 30825/2015	
Magistrado Ponente	HERNÁN ANDRADE RINCÓN. S3
Petición	<p>Declarase la responsabilidad administrativa y patrimonial de la Nación–Ministerio de Defensa–Fuerza Aérea Colombiana, de los perjuicios sufridos por los demandantes por la muerte de Ricardo Alfonso Murillo y Edilson Meza Aponte, en el siniestro aéreo de la aeronave militar de tipo RC-7 ARL con matrícula N5382W de propiedad de las F.F.A.A de los Estados Unidos de América, ocurrido el día 23 de julio de 1999 en inmediaciones del cerro Patascoy ubicado en los límites de los departamentos de Nariño y Putumayo. y en consecuencia de lo anterior, sean condenadas a pagar las sumas determinadas por concepto de perjuicios morales.</p>

Decisión	Se modifica parcialmente la sentencia apelada, accede a las pretensiones.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Régimen objetivo de responsabilidad imputable al Estado</p> <p>-La Sala en el presente caso, y contrario a lo expresado por la parte accionante en la demanda, no se constituyó una falla en el servicio pero si un daño digno de ser indemnizado, al respecto “...Como quiera que no se probó la existencia de una falla en el servicio, la Sala estima que la responsabilidad patrimonial del Estado por la muerte de los agentes Ricardo Alfonso Murillo y Edilson Mesa Aponte sí está comprometida a través de la aplicación de un régimen objetivo de responsabilidad consistente en el riesgo excepcional. Cabe señalar que en la demanda se atribuyó una falla en el servicio, porque las cartas de navegación de la aeronave habrían sido obsoletas, incompletas e inexactas y, además, porque el agente norteamericano no sería idóneo para pilotear la aeronave, afirmaciones estas que carecen de todo sustento probatorio, pues el único material demostrativo de los hechos aducidos que se aportó para tratar de sustentar esos señalamientos consistió en unas publicaciones periodísticas, cuya eficacia ya fue desestimada por la Sala en precedencia.”</p> <p>-Si bien en el presente caso la aeronave accidentada era propiedad de las fuerzas armadas de Estados Unidos de América, está transportaba miembros de las fuerzas armadas colombiana en una misión de tarea conjunta, concluye entonces la Sala “que la aeronave prestaba un servicio público a cargo de la entidad demandada por cuya virtud se causó el daño”.</p>

Tabla 22. Expediente 36729/2015

Sentencia Exp. 36729/2015	
Magistrado Ponente	RAMIRO PAZOS GUERRERO. S3
Petición	<p>Declara a la Nación – Ministerio de Transporte – Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil administrativamente responsable de los perjuicios causados, por los fallecimientos de los señores Andrés Patacón Forero y Luís Eduardo Ríos. En el accidente sufrido por la aeronave tipo DC-9 de matrícula HK 3839X de propiedad de Intercontinental de Aviación, el día 11 de enero de 1995, y en consecuencia de lo anterior, sean condenadas a pagar las sumas determinadas por concepto de los perjuicios creados. A</p>
Decisión	Se revoca la sentencia inhibida, niega las pretensiones.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Inexistencia de una falla en la prestación del servicio.</p> <p>-Impedimento de la magistrada Stella Conto Díaz del Castillo.</p> <p>-Pese a que los demandantes en el presente caso, fueron indemnizados por la aseguradora de la empresa aérea, esto no impide, según la corporación, que los demandantes puedan demandar al Estado si creen que existió una falla en el servicio que contribuyó a la realización del hecho dañoso, al respecto: “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).”</p>

-La Sala encuentra infundadas las manifestaciones de la parte demandante que afirmaban que para el día de los hechos, no estaban funcionando las radio ayudas indispensables para la navegación del vuelo, pues en el informe final del accidente se demuestra que estas “se encontraban en operación normal para el día y hora del accidente” continuando con lo dicho por la Sala: “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”.

-Según la Sala, “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.”, tiempo antes la AEROCIVIL ya había advertido en múltiples ocasiones de la falencia en la operación del altímetro de la aeronave, al respecto: “la 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.”

-Concluyendo lo anterior: “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.”
--	--

Tabla 23. Expediente 28827/2015

Sentencia Exp. 28827/2015	
Magistrada Ponente	OLGA MÉLIDA VALLE de DE LA HOZ. S3
Petición	Declarar a la Nación-Ministerio de Transporte-Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, administrativamente responsables por los perjuicios ocasionados a los demandantes por las muertes de la señora Doralva del Socorro Arroyave Cataño y Bernardo de Jesús Betancur Betancur en el siniestro de la aeronave Boeing 727 matricula HK 2422, ocurrido el 19 de mayo de 1993 en el cerro el Burro, municipio de Urrao, Antioquia, momentos en los cuales la aeronave de la aerolínea SAM cumplía la ruta comercial Panamá-Rionegro falleciendo todos los ocupantes, y como consecuencia de esto, Condenar a las entidades demandadas a pagar a los demandantes las sumas determinadas por concepto de daños y perjuicios.
Decisión	Se revoca la sentencia apelada, deniega las pretensiones.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Contrato de transacción previo a la demanda que resarcía los daños causados a los demandantes.</p> <p>-Existió una previa realización de contrato de transacción entre la operadora de la Aeronave y las personas que integran la parte demandada en el presente caso.</p> <p>-Dicho por la Sala, “Como se observa, es claro que los demandantes suscribieron un contrato de transacción con la empresa transportadora, en el que acordaron el pago de los perjuicios causados con ocasión de la muerte de su</p>

	<p>hija, hermana y madre en el accidente aéreo. Y como contraprestación, se pactó la renuncia a todas las reclamaciones o acciones que pretendieran la indemnización del daño producido por ese hecho, por demás, característica esencial de ese tipo de contrato.”</p> <p>-Concluye la sala al decir que “al margen de que el contrato de transacción no constituye cosa juzgada en el caso sub examine, su existencia y plena validez no le permite al juez de la reparación directa realizar un juicio de responsabilidad sobre la demandada, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en razón a que los perjuicios que se le reclaman ya fueron indemnizados por SAM. En ese orden de ideas, el efecto que genera el contrato de transacción frente a este proceso es la ausencia de un objeto indemnizable, pues, se itera, la causa de la reparación es la misma.”</p> <p>-Por lo que la corporación procede a negar las pretensiones de la demanda debido a que “daño ya ha sido indemnizado” puesto que existió un contrato de transacción entre las personas que integran la parte demandante y la operadora de la aeronave SAM.</p>
--	--

Tabla 24. Expediente 34674/2015

Sentencia Exp. 34674/2015	
Magistrado Ponente	CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA. S3
Petición	<p>Tema: Eximente de Responsabilidad por existir un motivo de Fuerza Mayor.</p> <p>Declarase la responsabilidad administrativa y patrimonial de la Nación–Ministerio de Defensa–Ejército Nacional, de los perjuicios sufridos por los demandantes por la muerte del soldado Wilmer Orlando Cortés Conde, en el siniestro aéreo del Helicóptero MI-17 de matrícula EJC-377 de propiedad del</p>

	Ejercito Nacional, ocurrido el día 30 de noviembre de 2001 en el municipio de San Juanito, departamento del Meta, y en consecuencia de lo anterior, sean condenadas a pagar las sumas determinadas por concepto de perjuicios materiales y morales.
Decisión	Se confirma la sentencia recurrida, deniega las pretensiones.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Eximente de responsabilidad, Motivo de fuerza mayor, causa extraña que impide imputar el daño antijurídico a la administración. No se condena en costas.</p> <p>-En el presente caso, el Helicóptero MI-17 de matrícula EJC-377 se accidento posterior a encontrarse con “condiciones meteorológicas imprevistas, causando la muerte a cuatro personas cuando se encontraban en cumplimiento de la misión que consistía en una operación de apoyo de combate con misión de movimiento aéreo y apoyo directo a la fuerza de despliegue rápido”.</p> <p>-Para la Sala se “encuentra acreditado que el accidente aéreo en el cual perdió la vida el capitán del Ejército Wilmer Orlando Cortés Conde sobrevino como consecuencia de las condiciones meteorológicas “adversas”, “imprevistas” y “súbitas” imperantes en el momento en el cual la aeronave sobrevolaba el área general del municipio de San Juanito (Meta), de tal suerte que, como lo indicó el tribunal de primera instancia, ello configuró un evento constitutivo de fuerza mayor que impide imputar el daño a la entidad demandada.”</p> <p>-La Sala concluye, según las diversas pruebas e informes aportados al proceso “que las condiciones en las cuales se produjo el accidente aéreo constituyeron un evento de fuerza mayor, entendida ésta como “la causa extraña y externa a la esfera jurídica del demandado; se trata de un hecho conocido, irresistible e imprevisible, que es ajeno y exterior a la actividad o al servicio que causó el daño”, que rompe el nexo de causalidad entre el daño y el actuar de la administración.</p>

	<p>-Aclara la corporación que, “no puede pasar inadvertido para la Sala el hecho de que —en la sentencia— el tribunal analizó la responsabilidad del Estado, en aplicación de un régimen objetivo, por riesgo excepcional; al respecto, debe advertirse que el hecho de que la víctima fuera parte de la tripulación como copiloto de la aeronave, al momento en el que se produjo el siniestro, lleva a recordar que esta corporación ha señalado que, cuando el daño sufrido deviene como consecuencia de una actividad peligrosa ejercida directamente por la propia víctima, no resulta aplicable el régimen de responsabilidad objetiva, sino el de falla probada del servicio. En otras palabras, se distingue entre quienes ejercen la actividad y los terceros ajenos a ésta. En el primer caso, cuando quien ejerce una actividad peligrosa sufre un daño, la decisión sobre el derecho a ser indemnizado debe adoptarse con fundamento en la tesis de la falla probada del servicio y no en la del régimen de responsabilidad objetiva por riesgo excepcional.”</p>
--	---

Tabla 25. Expediente 40080/2016

Sentencia Exp. 40080/2016	
Magistrado Ponente	DANILO ROJAS BETANCOURTH. S3
Petición	<p>Declarase la responsabilidad administrativa y patrimonial de la Nación–Ministerio de Defensa-Fuerzas Armadas–Ejército Nacional, de los perjuicios sufridos por los demandantes por la muerte del soldado Wilmar de Jesús Caro Salas, en el siniestro aéreo del Helicóptero Black-Hawk de matrícula EJC-152 de propiedad del Ejército Nacional, ocurrido el día 18 de octubre de 2000 en el municipio de Dabeiba, Antioquia, momento en el cual fue derribado en misión oficial de desembarco de tropas, y en consecuencia de lo anterior, sean condenadas a pagar las sumas determinadas por concepto de daños y perjuicios.</p>

Decisión	Se revoca la sentencia apelada, accede a las pretensiones.
Razón de la Decisión	<p>Tema: Régimen objetivo de responsabilidad imputable al Estado.</p> <p>-Según las pruebas allegadas al proceso, las mismas dan cuenta que el accidente del helicóptero Black-Hawk de matrícula EJC-152, sucedió como consecuencia del impacto del rotor de cola de este contra el piso, momentos en los cuales estaban desembarcando tropas del Ejército Nacional en situación de combate, siendo los sobrevivientes del siniestro rematados por el grupo ilegal con el que estaban en confrontación armada.</p> <p>-En el caso Sub-Lite “la Sala no dispone de elementos para concluir que la muerte de los ocupantes del helicóptero se produjo por una falla del servicio imputable a la entidad, como lo aseveró la actora en la demanda. En efecto, ninguna de las pruebas aportadas al expediente ofrece razones que sustenten la hipótesis según la cual la caída de la aeronave se produjo por fallas en el desarrollo de la operación militar.”</p> <p>-Para la Sala en el caso concreto, no existió una falla en el servicio, pero si se le debe imputar a la entidad la responsabilidad por riesgo excepcional, pues considera la corporación como se ha manifestado en múltiples ocasiones que “la conducción de aeronaves es considerada una actividad peligrosa, y teniendo en cuenta que el soldado Wilmar de Jesús Caro Salas resultó muerto cuando el helicóptero en el que se transportaba, y que era piloteado por otro agente de la institución, se accidentó, considera la Sala que hay lugar declarar la responsabilidad administrativa de la Nación-Ministerio de Defensa- Ejército Nacional por los daños causados a la parte demandante.”</p> <p>-Si bien en el presente caso se demuestra con el “registro civil de defunción de la víctima consta que su deceso se produjo de forma “violenta con arma de fuego” esto permitió a la Sala “inferir que el soldado fue rematado en tierra por miembros de las FARC con posterioridad al accidente”, por lo que “no puede predicarse que el hecho del tercero opera en este caso como eximente de</p>

responsabilidad porque la causa determinante del daño no fue la acción de los guerrilleros, sino la caída de la aeronave que puso a los soldados en una incapacidad absoluta”.

-Por lo anterior la Sala revoca la sentencia apelada, y accede a las pretensiones de la demanda, condenando al Estado por la muerte del soldado Wilmar de Jesús Caro Salas, como consecuencia del accidente de la aeronave anteriormente mencionada.

-Aclaración de voto Dra. Stella Conto Díaz del Castillo:

-Para la magistrada a pesar de votar a favor por la decisión en el presente caso se debió tratar la responsabilidad no por medio del régimen objetivo de responsabilidad (riesgo excepcional) sino por una falla del servicio a “partir de las diferentes omisiones que se acreditaron en el proceso por parte de la entidad demandada.”

-Para la magistrada, según las mismas pruebas allegadas al proceso, este accidente ocurrió como consecuencia de una mala planeación en el desembarco de las tropas que termino en el accidente de la aeronave de transporte, siendo posteriormente rematadas las victimas por integrantes de un grupo al margen de la ley, al respecto de lo anterior la magistrada cita la sentencia con número de Expediente. 41240 MP. Danilo Rojas Betancourth, que aprobó un acuerdo conciliatorio de las partes, que se refirió al mismo hecho, en la que se expresa “En la etapa de planeación de la misión aérea no se consideró el plan táctico terrestre ni otros planes que integran las operaciones tácticas aeromóviles; inicialmente los helicópteros despegaron sin aeronaves escoltas, pese a que posteriormente fueron apoyados por un helicóptero artillado cuya tripulación no asistió al planeamiento de la fase del movimiento aéreo; tampoco se hizo el despeje y previo bombardeo de la zona de desembarco, como sí se hizo en otras zonas aledañas, pudiendo evitar así el funesto desenlace.”

	<p>-La magistrada concluye manifestando que en el presente existieron “Fallas que, en los términos del artículo 90 superior, comportan una serie de omisiones respecto a la fase de planeación de la operación militar, que desencadenaron en los trágicos hechos ya conocidos. En ese orden, considero que en el presente asunto el análisis de responsabilidad debió abordarse desde una perspectiva acorde con el daño como lo dispone la norma constitucional, análisis que le habría dado mayor fuerza y coherencia a la decisión.”</p>
--	--

3.3 Análisis de las sentencias más relevantes

Para realizar el análisis de los anteriores textos jurisprudenciales se tomó como preguntas de investigación a las siguientes: ¿puede el Estado Colombiano ser responsable de los perjuicios ocasionados como consecuencia de un accidente aéreo? ¿Ha existido un cambio de postura jurisprudencial en las razones de las decisiones de las sentencias anteriormente presentadas? Estas preguntas no solo representan el particular interés investigativo que motivó el trabajo aquí presentado sino las principales dudas que surgen al momento de definir la existencia de la responsabilidad del Estado Colombiano en la eventual ocurrencia de un accidente aéreo, y a las cuales, de una u otra forma, la jurisprudencia ha dado respuestas encontradas.

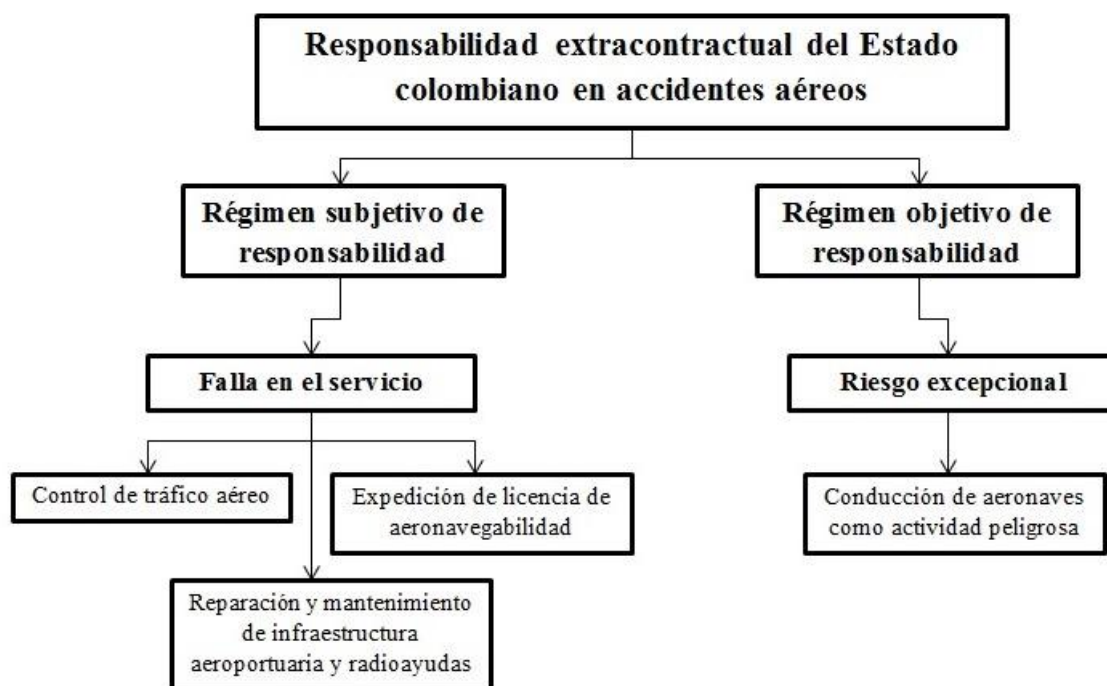
Después de haber presentado el grupo de sentencias investigadas que abarcan el tema de la responsabilidad del Estado colombiano en cuestión de accidentes aéreos, éstas pueden ser clasificadas en dos grandes grupos, por una parte se encuentran las sentencias donde se condena al Estado por la falla en la prestación del servicio, a su vez, este grupo se clasifica en:

- La falla en la prestación del servicio de control de tránsito aéreo,
- La falla en el servicio en cuanto a la expedición de licencias de aeronavegabilidad
- La falla en el servicio de mantenimiento y construcción de infraestructura aeroportuaria y de radio ayudas para la navegación.

Por otra parte, se encuentran las sentencias donde se condena efectivamente al Estado a título de riesgo excepcional, perteneciendo este título de imputación al régimen objetivo de responsabilidad, y como ya se explicó anteriormente, dentro de este grupo solo se clasifica, en la

actualidad, una sola categoría,²¹ que se configura en los eventos en los que el mismo Estado es el operario de las aeronaves y en desempeño de dicha actividad peligrosa se crea un daño antijurídico que debe ser indemnizado.

Gráfica 4. Regímenes de responsabilidad en caso de accidentes aéreos



De igual forma, es importante decir que, con respecto al segundo grupo clasificado, que la corporación de cierre de la jurisdicción contenciosa administrativa no siempre estuvo estática en las decisiones que imputaron la responsabilidad del Estado en accidentes aéreos producto de la conducción de aeronaves por parte de uno de sus agentes, pues entre los años 1968 al 2016 los títulos de imputación variaron; en primer lugar, tal y como lo determinó en sentencia 689 de 1968 (la primera de su grupo) se debía considerar como una falla del servicio el daño antijurídico creado como consecuencia de la falta de pericia del piloto de la aeronave que terminó por crear un siniestro aéreo; esto cambió después del año 1991, y si bien las sentencias con Ex. 6798 de 1992 y Ex. 29411 de 2014 rompieron con la línea jurisprudencial que venía marcando la tendencia mayoritaria en los pronunciamientos del Consejo de Estado, pues las mismas declararon la falla del servicio

²¹ Cabe recordar que la modalidad de falla presunta en la prestación del servicio ha desaparecido como título de imputación, siendo asimilada a la modalidad de riesgo excepcional en algunas sentencias.

como consecuencia de la creación de un daño antijurídico, ocurrido a partir del pilotaje de aeronaves, dichas fallas fueron concurrentes a la falla en el servicio de transporte, por parte de la Fuerza Aérea Colombiana (la primera), y a la mala planificación por parte del Centro de Comando y Control de la misma Fuerza Militar (la segunda) que ordeno exceder las horas de vuelo a la tripulación, la cual terminó impactando la aeronave contra el suelo producto de la fatiga acumulada. Siguiendo el orden propuesto en el gráfico 31, se procederá a exponer el análisis jurisprudencial realizado sobre las sentencias más relevantes en cuanto al tema de responsabilidad del Estado en accidentes aéreos, puesto que una gran parte de las sentencias expuestas son reiteración de las que se hablará a continuación:

Gráfica 5. Cuadro cronológico de fallos condenatorios

CUADRO CRONOLOGICO DE FALLOS CONDENATORIOS							
Fallas Tiempo	Conducción de Aeronave			Control tráfico aéreo	Expedición licencias	Reparación y mantenimiento	
	Falla del servicio	Falla presunta	Riesgo Excepcional			Infraestructura Aeroportuaria	Radioayudas
• 1968	EX.689/1968						
• 1975					EX.1389/1975		
• 1991		EX.6429/1991					
• 1992	EX.6798/1992						
• 1996		EX.11005/1996					
• 1997				EX.11224/1997			
• 1998		EX.10916/1998					
• 2011						EX.18240/2011	
• 2013			EX.25712/2013 EX.29269/2013				
• 2014	EX.29411/2014		EX.26298/2014 EX.29534/2014	EX.28373/2014			EX.25667/2014
• 2015			EX.30825/2015				
• 2016			EX.40080/2016				

3.3.1 Sentencia Exp. 689/1968, Magistrado ponente Dr. Carlos Portocarreño Mutis, 9 de septiembre de 1968.

Esta es la primer sentencia del Consejo de Estado colombiano que abarca el tema de la responsabilidad estatal en la ocurrencia de un accidente aéreo después de habersele otorgado a esta corporación la competencia para conocer de dichos asuntos de reparación directa, mediante decreto 528 de 1964, pues anteriormente la competencia para conocer dichos procesos estaba en cabeza de la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado solo tenía una competencia de carácter residual, pues este solo conocía de procesos de responsabilidad por daños ocasionados por la ocupación de bienes inmuebles como consecuencia de obras públicas (Gomez Ortiz, 2010). En este evento, la causa por la que la aeronave se precipitó a tierra, fue la falta de experticia del piloto, quien al querer demostrar sus capacidades bajo los controles de mando a un tercero particular, ejecutó maniobras a baja altura que terminaron por llevar a la aeronave a tierra, después de perder esta la sustentación que la mantenía en vuelo.

En este fallo el Consejo de Estado colombiano, separa la entidad demandada de la Nación propiamente dicha, pues si bien la Escuela Nacional de Aviación Civil Colombiana (ENACC) cumplía con los requisitos para considerarse como un establecimiento público, pues esta es de creación legal, poseía personería jurídica, tenía un patrimonio propio formado con aportes hechos por la nación, su objeto era la prestación de un servicio público y poseía una autonomía administrativa y financiera, para la sala en aquella época, la ENACC “*era un sujeto de derechos con independencia de la Nación propiamente dicha*”, por lo que se declaró probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva, que absolvió a la Nación de la responsabilidad. Es importante aclarar que la presente sentencia es relevante porque en ella se acuñó el concepto de responsabilidad de un establecimiento público, además, la presente es la primera y única de las sentencias que declaró la falla del servicio por causa de la conducción de aeronaves a título subjetivo, pues si bien en el cuadro cronológico de sentencias que se ilustró anteriormente integra las sentencias con Ex. 6798 de 1992 y Ex. 29411 del año 2014 dentro de la falla en el servicio por conducción de las aeronaves, las mismas se presentaron en una concurrencia de fallas al servicio de transporte y fallas en la planificación de una misión por parte del Centro de Comando y Control de la Fuerza Aérea Colombiana, respectivamente, además como se expuso anteriormente, en años posteriores la corporación de cierre de la jurisdicción contenciosa administrativa cambió considerablemente su concepto frente al régimen de responsabilidad, tomándolo como falla

presunta del servicio y posteriormente a título de responsabilidad objetiva, bajo la modalidad de imputación conocida como riesgo excepcional.

Como se contempló en el capítulo previo, la conducción de aeronaves actualmente se considera una actividad peligrosa, y por tanto se acerca a una responsabilidad de tipo objetivo; pero regresando a la presente sentencia, se tiene que aunque se determinó que el origen de la falla estuvo en el agente prestador de servicios “*al realizar maniobras que terminaron por precipitar la nave a tierra*”, en términos probatorios (aun hoy en día) resulta difícil, por no decir imposible, determinar por parte de la parte demandante, si una aeronave se ha conducido con pericia o no. Si bien podría decirse que fue un hecho ajeno lo que creó el daño antijurídico, y que dicho comportamiento no podría ser imputable a la entidad pública, al no cumplir con su obligación de regresar sano y salvo al pasajero que viajaba en la aeronave, el capitán de la misma, quien se desempeñaba como un agente estatal y, en ejercicio de sus funciones como instructor de vuelo en la ENACC, falló en la prestación del servicio encomendado, y ésta fue la causa por la cual, dicha entidad, debió reparar al señor Carlos Cajia Lenis por las graves heridas producidas durante el impacto de dicha aeronave, propiedad de la ENACC.

3.3.2 Sentencia No. 1389/1975, Consejo de Estado, sección tercera, Magistrado ponente Carlos Portocarreño Mutis, 3 de marzo de 1975.

En esta sentencia el Consejo de Estado determinó que la coexistencia de fallas tanto en la expedición de licencia de aeronavegabilidad como en el mantenimiento y reparación de infraestructura aeroportuaria (abarcando así dos de los subgrupos explicados anteriormente) creó el riesgo causante del daño a reparar; en la mencionada sentencia se logró determinar que, aunque el piloto de la aeronave destruida en dicho accidente tenía un gran historial de accidentes al momento de realizar maniobras propias del procedimiento de aterrizaje, la DAAC (hoy UAEAC) no había realizado ninguna investigación para determinar la competencia del piloto, ni el desempeño de sus funciones, y así mismo, a pesar de los constantes errores en sus procedimientos de vuelo, le permitió conservar su licencia de aeronavegabilidad.

En este caso, se suma la ausencia en el mantenimiento del aeropuerto de Tame, Arauca, el cual carecía de una pista debidamente pavimentada y con graves obstáculos cerca de la cabecera de la misma, incumpliendo así con las estipulaciones del manual de reglamentos aéreos de la época; todo ello llevó a la determinación de que la Aeronáutica Civil incurrió en múltiples fallas

relacionadas con la omisión de las funciones a ella otorgadas a partir de la expedición del Decreto 3140 de 1968. Al respecto no se debe olvidar que esta obligación estatal en el transporte aéreo no es prestada en forma gratuita, pues tanto los pasajeros como las aeronaves pagan tasas (no impuestos) por los servicios prestados por la Aeronáutica Civil.

De todo lo anterior se concluye que el Estado Colombiano será responsable de los daños ocasionados en el transporte aéreo cuando quiera que ellos 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 para el cumplimiento del mandato del varias veces citado artículo 16 con los usuarios del transporte aéreo.

Es importante aclarar que en esta sentencia se hizo énfasis en la función del Estado como único encargado del control de tráfico aéreo, y se determinó que la responsabilidad por este tipo de accidentes se originaba al contravenir el artículo 16 de la constitución política de 1886, que textualmente expresaba: *“Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en sus vidas, honra y bienes, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”*; eventualmente, con la expedición de la constitución del 91 éste concepto se desarrollaría extensivamente en el artículo 90 con lo que hoy se conoce como cláusula general de responsabilidad del Estado.

3.3.3 Sentencia Exp. 6429/1991, Consejo de Estado, Sección Tercera, fecha, Magistrado Ponente. Carlos Betancur Jaramillo, 11 de octubre de 1991.

En esta sentencia el Consejo de Estado declaró la responsabilidad del Estado a título de falla presunta en la prestación del servicio, pues aunque se determinó que una de las causas probables de la precipitación de la aeronave a tierra fue la falla de uno de sus motores, igualmente se logró demostrar dentro del proceso que a dicha aeronave no se le habían realizado adecuadamente los mantenimientos correspondientes, y con esto se declaró por tanto la falla presunta del servicio. Para el Consejo de Estado, en este tipo de casos, resultó relevante que, aunque para la parte demandante resultara poco probable demostrar con suficiencia que la falta de mantenimiento fuese la razón principal de la ocurrencia del siniestro, al ser el riesgo/peligro un factor inherente a la

actividad aeronáutica, resultaba posible imputar la responsabilidad en la ocurrencia del mismo al demandado.

Esta sentencia marca un hito en la jurisprudencia del Consejo de Estado en la medida en que se hace extensible el término de *actividad peligrosa* al desarrollo tanto de las actividades aéreas como al de la prestación del deber de seguridad, en cabeza del Estado; de igual forma, se destaca que puesto que la víctima en este caso fue el mismo comandante de la aeronave siniestrada, en ejercicio de sus funciones como agente del Estado, y que este nada pudo hacer para evitar el peligro o remediar la pérdida de la nave, no operaba la *culpa exclusiva de la víctima* como causal de exclusión de la responsabilidad.

Al respecto:

Aunque la tesis de la falla presunta por perjuicios causados con el manejo de automotores oficiales se ha venido aplicando en favor de terceros, nada repugna que se aplique asimismo a los conductores de tales vehículos, máxime cuando éstos, como sucedió en el caso sub-júdice, no son los encargados de su mantenimiento ni ejercen su supervisión. En estas condiciones es fácil pensar que ante una tragedia que tenga como víctima ese conductor (llámese chofer o aviador, según el caso) se presume que falló el servicio de mantenimiento del vehículo o nave y que por eso se causó el daño; y que al presumirse esa falla, a la víctima herida o a los damnificados del fallecido, les baste probar la lesión o la muerte y el daño sufrido como consecuencia.

Por lo anterior, la presente sentencia constituye quizás uno de los momentos más relevantes para el desarrollo del concepto de responsabilidad estatal en materia de accidentes aéreos puesto que la variación en el título de imputación fue vital para poder establecer un camino menos engorroso al demandante en cuestiones probatorias, pues se hacía indispensable facilitar al demandante afectado la tarea de demostrar que efectivamente existió *una conducta irregular o por fuera de los cánones del buen servicio de la operaria estatal de la aeronave (Fuerza Aérea Colombiana) en la producción del daño, que en la mayoría de los casos podría ser casi imposible de probar, más aun cuando solo quedan los restos de lo que alguna vez fue una aeronave. (C. de Estado, Sección 3, Ex. 6429, 1991).*

3.3.4 Sentencia Exp. 11224/1997, Consejo de Estado, Sección Tercera, Magistrado Ponente: Carlos Betancur Jaramillo, 12 de septiembre de 1997.

Esta sentencia es de enorme importancia para comprender las diferencias existentes entre el régimen de responsabilidad aplicable a un explotador comercial de aeronaves y aquél aplicable al Estado, pues en ella se adelanta una extensa diferenciación a partir de los criterios fundamentales y reiterando lo dicho por la corporación en sentencia del 6 de mayo de 1992 (exp. 5940, M.P Carlos Betancur Jaramillo), comenzando por los eximentes de responsabilidad aplicables para uno y otro caso, al expresar que mientras los eximentes de responsabilidad contenidos en el Código de Comercio son la i) Culpa exclusiva de la víctima y ii) El hecho de un tercero, en materia de responsabilidad extracontractual de Estado con ocasión a un accidente aéreo, integrado por los eximentes expresados en el Código de Comercio, sumándole la fuerza mayor como un eximente de responsabilidad adicional; lo anterior debido a que al intentar demostrar que el Estado tuvo culpa en la ocurrencia del hecho dañoso, es necesario tener en cuenta que, a diferencia del explotador comercial de aeronaves que conoce los riesgos de transportar tanto pasajeros como carga por dicho medio, y no podrá alegar la fuerza mayor para exonerarse de su responsabilidad, al Estado, por ser una entidad de una naturaleza diferente, le sería necesario demostrar que fue un evento ajeno a su voluntad, imprevisto e imprevisible el que originó el daño producido, y que en nada falló la autoridad aeronáutica para que ocurriera ese siniestro.

Otra cuestión de gran importancia que se expresa en la presente sentencia, es el hecho de que al momento de expedir el informe final de accidente aéreo, deber legal de la aeronáutica civil, esta entidad no puede, per sé, omitir o incluso descartar su responsabilidad en la ocurrencia de los hechos actuando como juez y parte dentro del proceso, esto debido a que dicho informe:

(...)No está amparado por intangibilidad alguna ni constituye excepción al régimen general de la prueba. Por consiguiente su valoración está sometida al principio general de la sana crítica cometido en el cual, se debe tener en consideración su firmeza, su precisión, la calidad de sus fundamentos además así como su relación de concordancia con las otras pruebas que obren legalmente en el proceso. (Exp. 1934, 1 de abril de 1993, M.P Juan de Dios Montes Hernández),

No obstante, cabe señalar que dicho documento, expedido de manera oficial por el grupo de investigación de accidentes aéreos en cuanto a las causas que originan un accidente aéreo, se desarrolla a partir de las actividades de un grupo investigativo en cabeza de la autoridad pública pero de carácter interdisciplinario, en el que se puede contar además con representantes propios de

la explotadora comercial de la aeronave, del Estado donde estaba registrada la aeronave, del Estado donde fue diseñada o fabricada la aeronave, quienes además tienen la facultad de intervenir durante la totalidad de la investigación, así como la potestad de enviar comentarios del proyecto de informe final realizado por la Aeronáutica Civil, con el fin de enmendar dicho escrito e incorporar la esencia de los comentarios recibidos al informe final de investigación del accidente aéreo²² (OACI, 2001), por lo que si bien se incrementa la carga de probar la falla del servicio por parte del demandante, de igual forma su pretensión de desvirtuar las conclusiones de dicho informe, se podrá soportar sobre el desarrollo de la investigación misma, en la que se contó con la posibilidad de formular las respectivas objeciones y adelantar las investigaciones propias, soportadas en dichos comentarios o documentos anexos con el fin de desvirtuar los resultados arrojados por dicha investigación y de ser el caso probar que efectivamente dicha autoridad aeronáutica creó una falla digna de reparar.

3.3.5 Sentencias Exp. 25712/2013 y Exp. 26591 de 2013, Consejo de Estado, Sección Tercera, Magistrado Ponente: Enrique Gil Botero

La presente sentencia representa un hecho paradigmático en el desarrollo jurisprudencial referente a la responsabilidad del Estado, toda vez que en ella se narran los mismos hechos facticos que contiene la sentencia con Exp. 26591 de 2013; en ambas se decide el caso del accidente fatal de la aeronave Cessna 412 con Matrícula FAC-5530 de propiedad de la Fuerza Aérea colombiana desaparecida en Tame, Arauca en el año de 1987. No obstante, mediante sentencia del Consejo de Estado con expediente 26591 del año 2013 se declaró la caducidad de la acción, argumentando

²² Rac 8.5.18 Participación en la Investigación

Rac 8.5.18 Participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación

8.6.3. Responsabilidad del Órgano investigador: *El Órgano investigador enviará una copia del proyecto de informe final a los Estados que se indican más adelante, invitándoles a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre proyecto, al : (a) Estado que instituyó la investigación (si fuera uno diferente al Estado Colombiano). (b) Estado de matrícula (c) Estado del Explotador. (d) Estado de diseño. (e) Estado de fabricación. (f) A todo Estado cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves en el accidente o incidente. En el caso de que el Órgano investigador reciba comentarios en un plazo de 60 días a contar desde la fecha de envío del proyecto citado, enmendará el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos, o bien, si lo desea el Estado que formuló los comentarios, los adjuntará a dicho informe.*

8.6.3.2 Copia proyecto de informe final a los diferentes Estados

8.6.4 Estados que reciben la información

6.3 Consultas (anexo 13 OACI) al 6.4

que la demanda fue presentada extemporáneamente “después de pasar más de dos años desde el acaecimiento del hecho” (fue presentada en el año 2001) y por tanto negando la totalidad de las pretensiones contenidas en la misma, mientras que, contrario sensu, en la demanda con expediente 25712/2013 la misma corporación accedió a las pretensiones allí contenidas, llama la atención que la misma fue interpuesta por el grupo familiar de una víctima diferente a la del anterior expediente, pero en el mismo año de 2001. Lo anterior es un claro síntoma de la inconsistencia y la duplicidad presente en las interpretaciones del Consejo de Estado, que se genera en gran medida dada la independencia de los jueces para tomar sus decisiones frente a un inexistente sistema de precedentes judiciales en Colombia, que los obligue a tomar sus decisiones con base en las antecedentes. Desde cualquier punto de vista, lo que evidencian esta clase de sentencias contradictorias es la inexistencia de seguridad jurídica para los ciudadanos en la medida en que, incluso en los órganos de cierre es posible encontrarse frente a eventos de ésta índole en los que resulta posible declarar la caducidad de la acción en un proceso, y simultáneamente fallar favorablemente a las pretensiones del demandante, bajo las mismas condiciones fácticas y jurídicas, y frente a los mismos hechos objeto de demanda, en otro.

La anterior apreciación es meramente personal, y no quiere esto decir que alguna de las sentencias mencionadas anteriormente este viciadas por la ilegalidad en la actuación, dado que se debe respetar la autonomía de "decir el derecho" que poseen los jueces y magistrados de la república. Sería atrevido pues contradecir a los honorables magistrados que no accedieron a las pretensiones señaladas en el caso con expediente 26591 del año 2013, pero lo expresado por el mismo tribunal en sentencia 25712/2013, contraria notablemente la excepción jurisprudencial realizada en primer lugar, pues allí manifestó el Consejo de Estado:

(...) debido a la complejidad de las relaciones sociales, no siempre se puede determinar con precisión la fecha del hecho dañoso, o si fue uno solo el causante del mismo, o por el contrario, si obedeció a una multiplicidad de causas. Así las cosas, se ha sostenido que en algunos eventos, el término de caducidad debe ser contabilizado a partir de la fecha en la que los actores tuvieron conocimiento del suceso que produjo el daño. Es así que, en los casos en los que no se puede determinar con exactitud la fecha de ocurrencia del hecho dañoso, el término de caducidad debe ser computado a partir del momento en que se tenga pleno conocimiento de la lesión a un bien o interés jurídico, y principalmente, desde que se tiene certeza de la entidad del mismo, toda vez que en estos eventos, si bien

se conoce el hecho que produjo el daño, al no tener certeza sobre la lesión misma, se imposibilita hacer conciencia de la relación entre ambos, y a su vez al interesado no tiene los elementos fácticos para establecer una conexión entre el daño y su causa. En ese orden, al tratarse de casos relacionados con daños que sólo se conocen de forma certera y concreta con el discurrir del tiempo y con posterioridad al hecho generador, en aras de la justicia, se impone contar el término de caducidad a partir del conocimiento que el afectado tiene del daño. (Subrayado fuera de texto).

Esta sentencia es de gran trascendencia para el objeto de investigación que motivó el presente trabajo, toda vez que ella constituyó el punto de inflexión que demostró con notables argumentos que la falla presunta del servicio constituía un régimen de responsabilidad intermedio entre la responsabilidad subjetiva y la responsabilidad objetiva imputables al Estado, aunque sin dejar de contener características que le hicieran fácilmente asimilable a ésta última figura; todo lo anterior, dijo el Consejo de Estado, debía entenderse no solo frente a la necesidad (o no) de medios probatorios, sino frente a la concepción de los eximentes de responsabilidad, de igual manera que en el régimen objetivo de responsabilidad, pues de nada servía declarar la falla presunta del servicio si dicha figura tenía los mismo presupuestos para configurar una responsabilidad objetiva por riesgo excepcional. Hay que manifestar igualmente, que si bien la figura de daño especial existe jurisprudencialmente, la misma se excluyó como categoría investigativa toda vez que ella consiste en la creación de un daño por parte del Estado a un particular, producto de la actividad legítima del Estado, en desarrollo de un cumplimiento legal y en beneficio del interés general; no siendo posible ubicar la actividad generadora del daño dentro de la categoría de actividad riesgosa (Ruiz Orejuela, 2016e, p. 23)

3.3.6 Sentencia Exp. 25667/2013, Consejo de Estado, Sección Tercera, fecha, Magistrado Ponente: Ramiro Pasos Guerrero

En esta sentencia se ingresa al campo del resarcimiento del daño o perjuicio, y aunque son múltiples las sentencias que demuestran una evidente unificación jurisprudencial acerca de lo que se debe indemnizar y a quien debe ser reconocida dicha indemnización, siendo el caso más relevante el del accidente aéreo ocurrido en el cerro “El Burro”, jurisdicción del municipio de Urrao (Ex. 25667/2014), en el presente caso la corporación rechazó las pretensiones

indemnizatorias de un número de víctimas que habían suscrito previamente un contrato de transacción con la aerolínea SAM, operaria de la aeronave siniestrada, en el que renunciaban a la posibilidad de interponer nuevas acciones legales contra dicha compañía, aunque de igual forma se condenó al pago de las indemnizaciones correspondientes a otro grupo de accionantes que no habían suscrito el contrato mencionado, al declarar que no les era extensible a ellos, y puesto que el fin último de la indemnización, es reparar a las víctimas, y si bien las otras partes ya habían sido resarcidas, estos últimos no, por lo que se condenó a la Aerocivil al pago de las respectivas sumas a dichos demandantes, pues existió una responsabilidad solidaria entre la operaria de la aeronave (SAM) y la Aerocivil en la ocurrencia del hecho dañoso.

Todo lo anterior permite identificar una línea de consolidación en la posición del Consejo de Estado frente a la responsabilidad del Estado en la ocurrencia de eventos catastróficos relacionados con el transporte aéreo, esta línea de consolidación apunta, principalmente, hacia la determinación de un título de imputación de responsabilidad bajo la modalidad del riesgo excepcional cuando el daño causado dentro de un accidente aéreo surge como consecuencia de la conducción de aeronaves de propiedad del Estado colombiano, dada la condición de actividad peligrosa que acobija el pilotaje de estos aparatos; por otra parte, y frente a la producción de un accidente aéreo debido a la falta de reparación de la infraestructura aeroportuaria o su precario acondicionamiento, como las relacionadas con el mantenimiento de las diferentes radio ayudas para la navegación dentro del territorio colombiano, la expedición de licencias de aeronavegabilidad a particulares que no cumplan los requerimientos mínimos para el pilotaje de una aeronave y la falla en el control de tránsito aéreo, el Estado deberá responder a título de falla en el servicio, imputable a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Del análisis de los diferentes fallos relacionados con antelación, se desprende igualmente, que corresponderá al Estado no solo la reparación de los daños ocasionados siendo un agente suyo el operario de una nave aérea sino cuando éstos se ocasionen por la acción u omisión de los deberes administrativos o de regulación, que sean de su competencia, pues el 44% de las sentencias anteriormente expuestas tuvieron como parte demandada a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (antes DAAC), imputándosele en la mayoría de ellas una falla del servicio. Se configurara igualmente una falla en el servicio de la Aeronáutica Civil, cuando dichos agentes de control aéreo, omitan su deber de seguridad aeronáutica en medio del vuelo de una aeronave,

asimismo, se originará cuando dicha entidad citada omita el deber de comprobar las diferentes certificaciones de Aeronavegabilidad de las naves dentro del territorio colombiano. Es de entender también que el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA, 2011), sucesor del artículo 86 del antiguo Código Contencioso Administrativo (CCA, 1984), expresa que en no todas las ocasiones es exclusiva la responsabilidad del Estado en una tragedia aérea, pues “En todos los casos en los que en la acusación del daño estén involucrados particulares y entidades públicas, en la sentencia se determinará la proporción por la cual debe responder cada una de ellas, teniendo en cuenta la influencia causal del hecho o la omisión en la ocurrencia del daño.” (Ley 1437, 2011), esto debido a que existe la llamada responsabilidad solidaria que según el art. 2344 del código civil "si un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será ‘solidariamente’ responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa", como se demostró en la sentencia con expediente 26298/2014, esta particularidad condenatoria en la que en una misma providencia se condena a la Nación y a una sociedad comercial es llamada fuero de atracción, por ser la jurisdicción contenciosa administrativa una de carácter “especial”.

Así, se evidencia que no todos los accidentes aéreos son por culpa del factor piloto o de circunstancias de fuerza mayor, pues los errores cometidos por la autoridad aeronáutica, tanto en el control como en la inspección de aeronaves y tripulación, generan un reproche gravísimo a la forma en que el Estado desarrolla las actividades de inspección, vigilancia y control que por ley le han sido asignadas para velar por la seguridad en el tránsito y la utilización de aeronaves.

A modo de Conclusión

El Estado colombiano será responsable jurídicamente, tanto subjetiva como objetivamente de los daños antijurídicos causados a un particular, como consecuencia de un siniestro aéreo causado por su actividad, que crea por ende un deber de indemnizar al afectado. Además, con respecto al *quantum* de indemnizaciones se tiene que no hay un régimen estándar en cuanto a la reparación en dichos accidentes provocados por uno de sus agentes, pues si bien la indemnización por perjuicios morales están tasados en debida forma por la jurisprudencia del Consejo de Estado, no hay un monto mínimo ni máximo estandarizado en la tasación de perjuicios que se determinarán finalmente por el daño material causado que logren probar la parte afectada en dichos siniestros.

A su vez se concluye, dentro del presente escrito, que la jurisprudencia de esta alta corte guarda bastante relación con la normativa, tanto nacional como internacional, que abarca este tema, así no se siga de manera exegética los lineamientos de los diferentes tratados suscritos por Colombia con respecto a la seguridad en materia aeronáutica. En cuanto al régimen de imputación, que si bien ha sido fluctuante a través de estos años, se demuestra una tendencia a la unificación de conceptos y regímenes a aplicar dependiendo del caso, pues como se mostró, cuando se trata propiamente de la actividad²³ de conducción de aeronaves, el juez administrativo imputará el régimen objetivo de riesgo excepcional, dada la producción del daño en el momento que se desempeñaba esta labor y no teniendo por tanto que demostrar, la parte afectada (demandante), la existencia de una falla del servicio bien sea por acción u omisión que creó ese daño antijurídico, sino que este último deberá probar que dicho daño fue ocasionado como consecuencia de dicha actividad peligrosa, sin más, siendo además un régimen menos complejo en cuanto al camino de demostrar la presunta responsabilidad del Estado en la producción del daño.

Por otra parte, la autoridad aeronáutica colombiana, AEROCIVIL, será responsable de los daños antijurídicos causados por su deber, cuando se demuestre que esta fue la principal encargada del rompimiento del eslabón de seguridad, que crea contrario sensu, un desencadenamiento de errores que terminan por dirigir una aeronave a tierra, bien sea por la ausencia de mantenimiento y reparación de la infraestructura nacional aeroportuaria y de radio ayudas para la navegación aérea, bien sea por la omisión de verificar los requisitos para expedir licencias de

²³ Considerada por las altas cortes colombianas como una actividad peligrosa, como ya se explicó.

aeronavegabilidad y que por estas personas incapaces de cumplir correctamente su labor, se desencadene una tragedia aérea, o bien sea porque por la falla de sus agentes encargados del control de tránsito aéreo, creen de manera suficiente una situación de peligro irreversible que resulte en un daño antijurídico, configurándose por ende un deber de indemnizar al afectado por dicha conducta dañosa.

Es de importancia expresar que existe una gran falencia en cuanto a los protocolos de seguridad que integran el concepto del nombrado CRM dentro del campo aeronáutico colombiano, pues a pesar de las múltiples mejoras en los procedimientos y el trabajo mancomunado de los diferentes actores que integran éste, aún al día de hoy se siguen promediando la misma cantidad de accidentes que en años anteriores, configurándose por tanto una “falla del relativa servicio” no condenable al Estado, pero que esta autoridad, UAE de Aeronáutica Civil, encargada tanto de regular como de guiar la actividad aérea del país juega un factor determinante en muchos de los eventos dañosos que involucran aeronaves, y si bien es entendible que la actividad del Estado no es omnipresente, se demuestra después del presente texto, el elevado grado de participación del Estado en la ocurrencia de una tragedia aérea, en un campo donde predomina la seguridad y la salvaguarda de la vida de los tripulantes y pasajeros.

Lo cierto es que el presente tema se presta para ser abordado ampliamente y si bien en esta oportunidad la temática se circunscribió exclusivamente al territorio colombiano, sería placentero realizar una posterior investigación utilizando el método de derecho comparado, pues si bien los diferentes convenios internacionales han tratado de crear un régimen de indemnizaciones estandarizado, estos quedan rezagados al campo del transporte aéreo comercial, teniendo la última palabra, los diferentes tribunales administrativos o sus pares de cada territorio mundial, que tienen como compromiso el determinar la responsabilidad, el régimen y la posterior indemnización de daños causados por el Estado en ciertas ocasiones cuando suceda un accidente aéreo en donde la última comunicación de radio registrada fue: “*MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY*” (...) *FIN DE LA COMUNICACIÓN*

REFERENCIAS

- AEROCIVIL. (14 de febrero de 2008). *Documentos: Código de Ética*. Obtenido de sitio web de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil: <http://www.aerocivil.gov.co/Aerocivil/NEntidad/Documents/CodigoEtica.pdf>
- AEROCIVIL. (14 de Mayo de 2012). *Biblioteca: Reglamentos Aéreos Colombianos*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2016, de sitio web de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil: <http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rrglamentacion/RAC/Biblioteca%20Indice%20General/RAC%20%208%20-%20Investigaci%C3%B3n%20de%20%20Accidentes%20e%20Incidentes%20de%20Aviaci%C3%B3n.pdf>
- Altili, R., & Maimone, C. (2007). *Comunicaciones: para nauticos*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2016, de sitio web de paranauticos: www.paranauticos.com/Notas/Tecnicas/Comunicaciones/mensajes-de-emergencia.htm
- AVIANCA. (2016). *Historia: Avianca Holdings*. Recuperado el 22 de septiembre de 2016, de sitio web de Avianca Holdings S.A.: www.aviancaholdings.com/historia
- Banco de la República. (20 de Febrero de 1934). *Biblioteca virtual: Banco de la República*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2016, de sitio web del Banco de la República de Colombia: www.banrepcultural.org/sites/default/files/83078/brblaa856184.pdf
- Bernal, F. J. (Enero de 2008). *Portal: Escuela Superior de Administración Pública*. Obtenido de sitio web de la Escuela Superior de Administración Pública: www.esap.edu.co/portal/wp-content/uploads/2015/08/2_derecho_administrativo.pdf
- Chicago, C. d. (7 de diciembre de 1944). *Biblioteca: Dirección General de Aviación Civil de Ecuador*. Obtenido de sitio web de la DAC Ecuador: aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/Convenio-de-Aviacion-Civil-Internacional-de-Chicago.pdf
- CINA. (13 de Octubre de 1919). *Publicaciones: Universidad de Buenos Aires*. Recuperado el 2016 de Septiembre de 2016, de sitio web de la Universidad de Buenos Aires:

www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/28/convencion-de-la-reglamentacion-de-la-navegacion-aerea.pdf

Congreso de la República de Colombia. (30 de mayo de 1938) *Ley sobre Aeronáutica Civil*. [Ley 89 de 1938]. DO: 23.789.

Congreso de la República de Colombia. (29 de diciembre de 1998) *Ley de Organización de la Administración Pública*. [Ley 489 de 1998]. DO: 43.464

Consejo de Estado, Sección tercera. (30 de septiembre de 1968) Sentencia Exp. 698. [MP Carlos Portocarreño M]

Consejo de Estado, Sección tercera. (3 de marzo de 1975) Sentencia Exp. 1389. [MP Carlos Portocarreño M]

Consejo de Estado, Sección tercera. (11 de octubre de 1991) Sentencia Exp. 6429. [MP Carlos Betancur Jaramillo]

Consejo de Estado, Sección tercera. (27 de febrero de 1992) Sentencia Exp. 6798. [MP Daniel Suárez Hernández]

Consejo de Estado, Sección tercera. (12 de diciembre de 1996) Sentencia Exp. 11005. [MP Carlos Betancur Jaramillo]

Consejo de Estado, Sección tercera. (12 de septiembre de 1997) Sentencia Exp. 11224. [MP Carlos Betancur Jaramillo]

Consejo de Estado, Sección tercera. (16 de julio de 1998) Sentencia Exp. 10916. [MP Ricardo Hoyos Duque]

Consejo de Estado, Sección tercera. (23 de febrero de 2000) Sentencia Exp. 13670. [MP Ricardo Hoyos Duque]

Consejo de Estado, Sección tercera. (9 de marzo de 2011) Sentencia Exp. 18240. [MP Gladys Agudelo Ordoñez]

Consejo de Estado, Sección tercera. (2 de mayo de 2013) Sentencia Exp. 26591. [MP Hernán Andrade Rincón]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección C). (13 de junio de 2013) Sentencia Exp. 25712.
[MP Enrique Gil Botero]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección B). (27 de septiembre de 2013) Sentencia Exp. 29259. [MP Stella Conto Diaz Del Castillo]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección C). (12 de febrero de 2014) Sentencia Exp. 25836.
[MP Olga Melida Valle De De La Hoz]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección C). (26 de marzo de 2014) Sentencia Exp. 29534.
[MP Olga Melida Valle De De La Hoz]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección C). (26 de marzo de 2014) Sentencia Exp. 26298.
[MP Jaime Orlando Santofimio Gamboa]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección C). (8 de abril de 2014) Sentencia Exp. 28318.
[MP Jaime Orlando Santofimio Gamboa]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección A). (29 de mayo de 2014) Sentencia Exp. 30891.
[MP Carlos Alberto Zambrano Barrera]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección A). (9 de julio de 2014) Sentencia Exp. 29411.
[MP Hernán Andrade Rincón]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección C). (12 de agosto de 2014) Sentencia Exp. 18153.
[MP Olga Melida Valle De De La Hoz]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección B). (29 de agosto de 2014) Sentencia Exp. 28373.
[MP Danilo Rojas Betancourth]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección B). (6 de octubre de 2014) Sentencia Exp. 25667.
[MP Ramiro Pazos Guerrero]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección C). (28 de enero de 2015) Sentencia Exp. 28827.
[MP Olga Melida Valle De De La Hoz]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección A). (26 de febrero de 2015) Sentencia Exp. 30825.
[MP Hernán Andrade Rincón]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección A). (26 de febrero de 2015) Sentencia Exp. 34674.
[MP Carlos Alberto Zambrano Barrera]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección A). (15 de abril de 2015) Sentencia Exp. 30968.
[MP Hernán Andrade Rincón]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección C). (7 de septiembre de 2015) Sentencia Exp. 34729. [MP Jaime Orlando Santofimio Gamboa]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección B). (15 de octubre de 2015) Sentencia Exp. 36729.
[MP Ramiro Pazos Guerrero]

Consejo de Estado, Sección tercera (Subsección B). (2 de mayo de 2016) Sentencia Exp. 40080.
[MP Danilo Rojas Betancourth]

Corte Constitucional. (9 de diciembre de 2010) Sentencia C-1008/10 (Exp. D-8146). [MP
Luis Ernesto Vargas Silva]

Decreto 260 de 2004, DO: 45.446 (30 de enero de 2004). Obtenido de sitio web de la Aerocivil:
<http://www.aerocivil.gov.co/Aerocivil/NEntidad/Documents/Decreto%20260%20de%20Enero%2028%20de%202004.pdf>

EASA. (s. f.). *Mission and Tasks: EASA*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2016, de sitio web de la Agencia Europea de Seguridad Aérea: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency>

Echeverri Giraldo, I. (2010). Responsabilidad Civil por accidentes e incidentes aéreos. En I. E. Giraldo, *Responsabilidad Civil por accidentes e incidentes aéreos*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.

Enciclopedia Jurídica . (2016, s. f.). Recuperado el 22 Septiembre de 2016, from <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/organizacion-internacional-del-transporte-aereo-iata/organizacion-internacional-del-transporte-aereo-iata.htm>

EUROCONTROL. (diciembre de 2010). *History: EUROCONTROL*. Obtenido de sitio web de la Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/2011-history-book.pdf>

- FAA. (23 de Abril de 2010). *Acerca de Nosotros: FAA*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2016, de sitio web de la Administración Federal de Aviación: www.faa.gov/about/mission/
- FAA. (s. f.). *Historia: FAA*. Obtenido de sitio web de la Administración Federal de Aviación: https://www.faa.gov/about/history/brief_history/
- FAC. (29 de abril de 2014). *Reseña histórica: FAC*. Obtenido de sitio web de la Fuerza Aérea Colombiana: <https://www.fac.mil.co/vii-la-segunda-guerra-mundial-de-la-aviaci%C3%B3n-militar-la-fuerza-a%C3%A9rea-colombiana>
- Flight Safety Foundation. (abril de 2012). *Archivos: Flight Safety Foundation*. Obtenido de sitio web de la Flight Safety Foundation: https://flightsafety.org/files/bars/bars_v4_esp.pdf
- Gil Botero, E. (2011). *Responsabilidad Extracontractual del Estado* (Quinta ed.). Bogotá: Editorial Temis S.A.
- Gomez Ortiz, M. I. (2010). Obtenido de sitio web de la Universidad Militar Nueva Granada: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/3549/2/GomezOrtizMariaIlvany2010.pdf>
- Gómez, E. (1995). *Nuevo derecho Administrativo Colombiano General y Especial*. Medellín: Editorial Biblioteca Jurídica DIKE.
- Guadalajara, P. d. (18 de septiembre de 1961). *Documentos: Martin Calleja*. Obtenido de sitio web del doctor Martin Calleja: www.doctorcalleja.com.ar/Archivos/guadalajara%2061.html
- Guatemala, P. d. (8 de marzo de 1971). *Documentos: Martin Calleja*. Obtenido de sitio web del doctor Martin Calleja: www.doctorcalleja.com.ar/Archivos/guatemala%201971.htm
- Haya, C. d. (18 de octubre de 1907). *Documentos: "papeles de sociedad"*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2016, de: www.papelesdesociedad.info/IMG/pdf/convenios_de_la_haya_1889_y_1907.pdf
- Haya, P. d. (28 de septiembre de 1955). *Documentos: Martin Calleja*. Obtenido de sitio web del doctor Martin Calleja: www.doctorcalleja.com.ar/Archivos/prot%20la%20haya%2055%20varsovia%2029.htm

- IATA. (9 de marzo de 2015). *Documentos: IATA*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2016, de sitio web de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA): <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/Spanish-PR-2015-03-09-01.pdf>
- Irisarri Boada, C. (2000). *Biblioteca: Universidad Javeriana*. Obtenido de sitio web de la Universidad Javeriana de Colombia: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis27.pdf>
- KLM. (2016, Febrero 2). *Historia: KLM*. Retrieved septiembre 22, 2016, from sitio web de KLM Airlines: <http://www.klm.com/corporate/en/about-klm/history/>
- Larenz, K. (1958). *Derecho de obligaciones*. Madrid: Revista de derecho privado, año 1958.
- León Vargas, K. (s. f. de mayo de 2008). *Lecturas de Economía: UdeA*. Recuperado el 21 de septiembre de 2016, de sitio web de Universidad de Antioquia: <http://aprendeonline.udea.edu.co/revistas/index.php/lecturasdeeconomia/article/view/270/217%7Ctitle=La>
- López Medina, D. E. (2006). *El Derecho de los Jueces*. Bogotá: Legis.
- Marshall, D. (2010). *Crew Resource Management: From Patient Safety to High Reliability*. Safer Healthcare.
- MinFomento España. (s.f.). *Organismos Internacionales*. Recuperado el 24 de septiembre de 2016, de sitio web del Ministerio de Fomento España: http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/ORGANISMOS_INTERNACIONALES/desc_oaci.htm
- Montreal, C. d. (28 de mayo de 1999). *Documentos: Avianca Holdings*. Obtenido de sitio web de Avianca Holdings S.A.: <http://www.avianca.com/es/Documents/Equipaje/Convenio-de-Montreal.pdf>
- Navas Herrera, M. F. (2011). *La responsabilidad civil del transportador aéreo: un análisis paralelo del régimen legal internacional con la ley colombiana*. *Vniversitas* (122), 603-635.

- NTSB. (2 de febrero de 2010). *Accidents Reports: National Transportation Safety Board (NTSB)*. Obtenido de sitio web de la National Transportation Safety Board: <https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/AAR1001.pdf>
- OACI. (1 de Noviembre de 2002). *Biblioteca: Universitaria de Investigación y Desarrollo*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2016, de sitio web de la Universitaria de Investigación y Desarrollo de Colombia: www.udi.edu.co/images/biblioteca/aeronautica/anexo13.pdf
- OACI. (s. f.). *Sobre la OACI*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2016, de sitio web de la Organización Internacional de Aviación Civil: http://www.icao.int/about-icao/Pages/ES/default_ES.aspx
- Palomar, B. A. (2003). *sustentados por la pasión E.E.T N°4 "El Palomar"*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2016, de sitio web de las olimpiadas Nacionales de Contenidos Educativos en Internet-Argentina: http://www.oni.escuelas.edu.ar/2003/buenos_aires/62/saerea/todos.htm
- Patiño, H. (24 de febrero de 2011). *Portal de Revistas, Universidad Externado de Colombia*. Obtenido de sitio web de la Universidad Externado de Colombia: <http://revistas.uexternado.edu.co/index.php/derpri/article/viewFile/2898/2539>
- PlaneCrashInfo. (31 de diciembre de 2015). *Estadísticas de Accidentes Aéreos*. Obtenido de sitio web de Plane Crash Info: www.planecrashinfo.com/cause.htm
- Presidencia de la República de Colombia. (27 de marzo de 1971) *Código de Comercio*. [Decreto 410 de 1971]. DO: 33.339
- Rodriguez R., G. H. (septiembre de 1983). *Artículos de Revista: ICDP*. Obtenido de sitio web del Instituto Colombiano de Derecho Procesal: <http://www.icdp.org.co/revista/articulos/1/GustavoHumbertoRodriguez.pdf>
- Roma, C. d. (7 de octubre de 1952). *Documentos: OACI*. Obtenido de sitio web de la Organización Internacional De Aviación Civil: http://icao.int/secretariat/legal/DCCD2009/doc/DCCD_doc_42_es.pdf

- Ruiz Jaramillo, L. B., & García Arcila, O. (21 de octubre de 2010). *Biblioteca Virtual: UdeA*. Obtenido de sitio web de la biblioteca de la Universidad de Antioquia: <http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/2278/1/LA%20RELACI%C3%93N%20DE%20CAUSALIDAD%20EN%20LA%20VALORACI%C3%93N%20DE%20LA%20PRUEBA%20EN%20LA%20RESPONSABILIDAD%20M%C3%89DICA.pdf>
- Ruiz Orejuela, W. (2016). *Responsabilidad del Estado y sus Regímenes* (Tercera ed.). Bogotá: ECOE Ediciones.
- Sánchez Rubio, L. M. (15 de mayo de 2010). *Artículos: Revista Pensamiento Psicológico Universidad Javeriana*. Obtenido de sitio web de la Universidad Javeriana de Cali: revistas.javerianacali.edu.co/index.php/pensamientopsicologico/article/viewFile/138/411
- Sanz Encinar, A. (1998). *Otros: Universidad Autónoma de Madrid*. Obtenido de sitio web de la Universidad Autónoma de Madrid: <https://www.uam.es/otros/afduam/pdf/4/ElconceptojuridicoderesponsabilidadenlaTeoriaGeneraldelDerecho.pdf>
- Scadta. (21 de enero de 2014a). *Empleados Alemanes de SCADTA*. Recuperado el 22 de septiembre de 2016, de sitio web de AVIANCA: scadta.co/1940-empleados-alemanes-de-scadta/
- Scadta. (s. f. de s. f. de 2014b). *Historia Scadta*. Recuperado el 22 de septiembre de 2016, de sitio web de Scadta: <http://scadta.co/breve-historia-de-scadta/>
- Tamayo Jaramillo, J. (1997). *La Responsabilidad del Estado*. Bogotá: Editorial Temis S.A.
- Tokio, C. d. (14 de septiembre de 1963). *Reglamentación: Colegio de Pilotos*. Obtenido de sitio web del Colegio de Pilotos Aviadores de México: www.colegiodepilotos.org/app/download/1742087/TAC215ESP.pdf
- Tráfico, D. d. (19 de Enero de 2016). *concepto-definición*. Recuperado el Septiembre de 2016, de <http://conceptodefinicion.de/trafico-aereo/>
- UNAD. (s. f.). Lección 4: Los Organismos y Entidades adscritas. Obtenido de sitio web de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia: http://datateca.unad.edu.co/contenidos/109107/Contenido_en_linea/leccin_4_los_organismos_y_entidades_adscritas.html

Uribe García, S. (2014). *Anuario de Responsabilidad Civil y del Estado* (Primera ed.). Medellín: Editorial UNAULA.

Varsovia, C. d. (12 de octubre de 1929). *Documentos: Tramites del Gobierno del Salvador*.
Obtenido de sitio web de secretaria tecnica de la presidencia del Salvador:
tramites.gob.sv/media/convenio%20de%20varsovia.pdf