

ANÁLISIS DE SENTENCIAS

CARLOS JAVIER GARCIA CIFENTES
ABOGADO DERECHO ADMINISTRATIVO Y DISCIPLINARIO
FECHA DE ELABORACIÓN: NOVIEMBRE 1 DE 2022

1.	Corporación:	SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA. SUBSECCION A.
2.	Acción y Número de Expediente:	REPARACIÓN DIRECTA - 27001-23-31-000-2005-00815-01 (56.127)
3.	Tipo de sentencia:	Administrativa de segunda instancia. Acción de reparación directa. Resuelve el recurso de apelación interpuesto por la parte actora contra la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia -Sala de Descongestión-, a través de la cual accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda. Según la demanda, se incurrió en una falla del servicio por la omisión frente al seguimiento y control riguroso sobre el equipo de emergencia que deben llevar abordo las aeronaves, hecho que produjo la muerte por asfixia del señor Darío Córdoba Rincón, luego de que el aerodino en el que viajaba tuviera que acuatizar de emergencia en aguas del río Baudó, sin contar con chalecos salvavidas.
4.	Fecha de sentencia:	10 de octubre de 2022.
5.	Magistrado Ponente/Juez:	Magistrado JOSÉ ROBERTO SÁCHICA MÉNDEZ
6.	Magistrados que salvaron voto:	No aplica
7.	Magistrados que aclararon voto:	No aplica
8.	Actor o Accionante:	Árgenis Lozano García y otros
9.	Accionado	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y otros.
10.	Hechos o elementos fácticos:	1º El 9 de agosto de 2003, la aeronave CESSNA modelo A - 185 - F, serie 18502124 de Quibdó, con matrícula HK-1661-P, piloteada por el señor Ernesto

		<p>Villamarín Duarte, reportó una falla en la planta motriz, por lo que, por maniobras del piloto, acuatizó en el río Baudó, hecho en el que perdieron la vida el referido piloto y el pasajero Darío Córdoba Rincón, debido a asfixia mecánica por sumersión.</p> <p>2. Según la demanda, le correspondía a la Aeronáutica Civil conocer e inspeccionar las horas de vuelo de las aeronaves a las que les concedía licencia para volar, a efectos de controlar el adecuado mantenimiento de las mismas. No obstante, ésta omitió dicho deber con respecto a la aeronave accidentada, tal como se deriva del último informe de chequeo que le fue realizado al aerodino el 30 de agosto de 2002, en el que se consignó, únicamente, el total de horas de vuelo (1.718.10), pero no se registró, entre otras cosas, las horas de vuelo en los últimos 90 días, las horas de vuelo en los últimos 3 días, así como tampoco las horas en su equipo, ni mucho menos se exigió al propietario de la aeronave información sobre tales datos.</p> <p>3. Con todo, sostuvo que la Aeronáutica Civil, previo a autorizar que la aeronave despegara, debió asegurarse de que la misma cumpliera con todos los mantenimientos y exigirle a su propietario que suministrara toda la información sobre el aerodino. Adicionalmente, debió cerciorarse que contara con el equipo de emergencia necesario, tal como lo era con chalecos salvavidas; sin embargo omitió el cumplimiento de sus deberes y ello configura la responsabilidad del ente demandado en el siniestro y la muerte del señor Darío</p>
--	--	---

		<p>Córdoba Rincón, a título de falla del servicio y, en consecuencia, le corresponde indemnizar los perjuicios derivados de tales hechos, en conjunto con los propietarios o explotadores del aerodino, de conformidad con el artículo 1880 del Código de Comercio, que dispone que <i>"el transportador es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión del pasajero, con la sola prueba de que el hecho que lo causó se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, a menos que pruebe hallarse en cualquiera de las causales de exoneración consagrada en los ordinales 1o. y 3o. del artículo 1003 y a condición de que acredite, igualmente, que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas"</i></p> <p>4. Se llamó en garantía a la Aseguradora Colseguros S.A. y a la empresa de mantenimiento Aéreo de Colombia Ltda. La primera con ocasión de la póliza de seguros número 9501867, cuyo objeto era amparar la responsabilidad civil de la Aeronáutica Civil y controladores, que surgiera de un accidente por la posesión, uso, mantenimiento o previsión de los predios, servicios e infraestructura necesaria para la operación de aeropuertos, la cual tenía vigencia entre el 8 de julio de 2003 hasta el 7 de marzo de 2004, mientras que la segunda por ser la titular del contrato de mantenimiento de la aeronave accidentada HK-1661-P.</p> <p>5. El Tribunal Administrativo del Chocó, a través de auto del 19 de julio de 20073, admitió el llamamiento en garantía</p>
--	--	--

		<p>formulado por la Aeronáutica Civil.</p> <p>6. La Aseguradora Colseguros S.A. contestó el llamamiento en garantía y se opuso a las pretensiones de la demanda. Para este efecto, sostuvo que coadyuvaba la contestación de demanda de la Aeronáutica Civil y que en el libelo introductorio se ignoró por completo la técnica aeronáutica, pues en la exposición del caso se desconoció el desarrollo propio de las operaciones del sector aeronáutico y se confundieron conceptos, al punto de confundir las horas de vuelo de la aeronave accidentada con las horas de vuelo del piloto de la misma.</p> <p>7. Al lado de lo anterior, formuló la excepción del hecho de un tercero, por cuanto el dueño de la aeronave, por vía de las acciones del piloto, tenía la obligación de revisar las condiciones mecánicas del aerodino durante la fase de prevuelo, a efectos de garantizar la ejecución del trayecto en condiciones técnico-mecánicas seguras.</p> <p>8. Mediante sentencia proferida el 15 de julio de 2015, el Tribunal Administrativo de Antioquia -Sala de descongestión- accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda en los siguientes términos (se transcribe literal):</p> <p>“Primero. DECLARAR probada la falta de legitimación en la causa por pasiva de la Aeronáutica Civil de Colombia y de los señores Yesid Fernando, Giraldo Noreña y Mónica María Villegas Cortés, por lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.</p> <p>Segundo. DECLARAR probada la falta de legitimación en la causa por activa de</p>
--	--	--

		<p>las señoras Argenis Lozano García y Fermina del Carmen Córdoba Mena, conforme lo expuesto en la sentencia.</p> <p>Tercero. DECLARAR civilmente responsable a la señora María Elizabeth Villamarín Díaz, como propietaria y explotadora para la época de los hechos del aeroplano matrícula HK-1661P marca CESSNA A 185 F, de los perjuicios causados al joven Luis Camilo Córdoba Lozano, por la muerte de su padre el señor Darío Córdoba Rincón.</p> <p>Cuarto. ORDENAR a la señora María Elizabeth Villamarín Díaz, con consecuencia de la anterior declaración, reconocer y pagar a favor del joven Luis Camilo Córdoba Lozano, por concepto de daños morales la suma ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes, y por concepto de daños materiales en la modalidad de lucro cesante la suma total de treinta ocho millones setenta y seis mil doscientos sesenta y un (\$38.076.258,61), según se desarrolla y explica en la parte motiva.</p> <p>Quinto. NEGAR las demás pretensiones de la demanda.</p> <p>Sexto. NO CONDENAR en costas a la parte demandada.</p> <p>Séptimo. DAR cumplimiento a la sentencia en los términos de los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo.</p> <p>Octavo. DEVOLVER el expediente al Tribunal Administrativo del Chocó previas las anotaciones que fueren menester, a efectos de que se notifique la sentencia de segunda instancia y se le dé el trámite posterior que corresponda".</p>
--	--	--

		<p>9. Al resolver el conflicto, el Tribunal a quo declaró probada la excepción de falta de legitimación en la causa por activa de las señoras Árgenis Lozano García y Fermina del Carmen Córdoba. Al respecto, indicó que la primera no acreditó la calidad de compañera permanente del señor Darío Córdoba Rincón, puesto que, si bien se allegó una declaración extra juicio para ese efecto, la misma no fue ratificada dentro del proceso, lo que la hacía carente de eficacia probatoria, mientras que, la segunda, quien concurrió en calidad de hermana del mentado señor, no allegó el respectivo registro civil de nacimiento ni tampoco prueba alguna que acreditara dicha condición.</p> <p>10. Por otra parte, declaró la falta de legitimación en la causa por pasiva de los señores Yesid Fernando Giraldo Noreña y Mónica María Villegas Cortés, porque en la demanda no se precisó la calidad en la que aquellos debían responder, máxime cuando en el certificado de matrícula de la aeronave y en el formulario de inspección anual de la misma, figuraba como propietaria del aerodino únicamente la señora Elizabeth Villamarín Díaz.</p> <p>11. Asimismo, declaró probada la falta de legitimación en la causa por pasiva de la Aeronáutica Civil, por encontrar acreditado que la muerte del señor Darío Córdoba Rincón obedeció al ahogamiento en aguas del río Baudó, luego de que la aeronave en la que se transportaba acuatizó en el lugar tras sufrir una falla en el motor. A partir de lo cual concluyó que la condición del mentado señor -no saber nadar- era una</p>
--	--	---

		<p>situación que escapaba de la órbita de las obligaciones y deberes del ente demandado el cual únicamente estaba llamado a cumplir unos procedimientos mínimos en el desarrollo de su actividad misional y, en general, a establecer políticas para el ejercicio de la actividad aérea.</p> <p>12. Sumado a lo anterior, señaló que la actora le imputó responsabilidad al ente demandado, porque, según su dicho, no vigiló que la aeronave accidentada contara con el equipo de emergencia y salvamento con chalecos salvavidas, tal como lo indicaba los numerales 4.0., 4.18.5, 4.18.5.2. y 4.4.1.20 del RAC -Reglamento Aeronáutico de Colombia-, el cual aportó al expediente de manera incompleta, lo que, en criterio del Tribunal, lo hacía carente de valoración probatoria, por cuanto le faltaban las páginas que contenían el articulado en mención.</p> <p>13. En todo caso, sostuvo que consultada la página web de la Aeronáutica Civil, encontró que la sección 6 del RAC -sobre requerimientos de instrumentos y equipos- solo refiere que las aeronaves de empresas de servicio aéreo comercial de transporte deben contar con el equipo de emergencia y flotación, sin hacer mención a los chalecos salvavidas ni mucho menos que éstos deben ser portados en aeronaves privadas, todo lo cual se acompaña con el informe de accidente de aviación de la Aeronáutica Civil -aportado como prueba al proceso-, que en su título de "recomendaciones" refiere que "los pilotos de aviones monomotores que vuelan sobre zonas</p>
--	--	---

		<p>selváticas cuyas áreas apropiadas para una emergencia solo sean ríos, llevar chalecos salva vidas ... Exigir en las pruebas de ditching a los pilotos que sepan nadar", pero insistió que se trataba de una mera recomendación, mas no de un deber legal.</p> <p>14. De otra parte, encontró probado que la aeronave accidentada era de uso privado y su propietaria era la señora Elizabeth Villamarín Díaz. También, que el monomotor sufrió una falla técnica y, en razón a ello, su piloto tuvo que realizar una maniobra y pudo acuatizarla en orillas del río Baudó, logrando que todos los tripulantes del aerodino salieran ilesos; no obstante, al descender de la aeronave, el piloto y el señor Darío Córdoba Rincón se ahogaron en las aguas del río en mención, pues, según el informe de accidente de aviación elaborado por la Aeronáutica Civil, ellos no sabían nadar.</p> <p>15. En ese orden, el Tribunal a quo aseguró que, conforme a los artículos 982, 1003, 1880 y 1885 del Código de Comercio, los propietarios de aeronaves, a través de los pilotos, tienen el deber y la obligación de seguridad y cuidado de los pasajeros, debiendo velar no solo por la llegada de los mismos a su destino, sino también que se presente en los tiempos estipulados, con las personas sanas y salvas, situando al transportador con relación al pasajero en una obligación de resultado.</p> <p>16. Así pues, para el caso bajo estudio, el piloto de la aeronave tenía el deber de seguridad frente a sus pasajeros, que se extendía hasta que éstos fueran dejados en el destino pactado o en un lugar</p>
--	--	--

		<p>similar. En ese orden, sostuvo que debieron brindarse las condiciones de seguridad que le permitieran al señor Darío Córdoba Rincón proveerse de las mismas y por sus propios medios ponerse a salvo, situación que no se presentó, puesto que el piloto, a pesar de que debía conocer el medio donde transitaría la aeronave, no previó que podía presentarse una emergencia o una situación que lo obligara a descender, tal como sucedió en este caso, al río Baudó, por lo cual debía tener equipos flotadores o chalecos salvavidas en la aeronave, así no hubiera norma que lo estipulara, pero que sí lo exigía de una persona diligente y cuidadosa que presta una actividad peligrosa como lo es la del transporte aéreo, descuido o falta que le costó la vida a él y al señor Córdoba Rincón.</p> <p>17. En ese orden de ideas, el daño le resultaba imputable únicamente a la propietaria de la aeronave, señora Elizabeth Villamarín Díaz, por manera que estaba llamada a reparar los perjuicios derivados de la muerte del pasajero Darío Córdoba Rincón.</p>
11.	<p>Fundamentos de derecho / pretensiones del actor o accionante.</p>	<p>Síntesis del recurso de apelación.</p> <p>1. En su apelación, la parte actora cuestionó que no se le hubiera dado valor probatorio al RAC, por no contener la primera página, pues, a su juicio, al tratarse de una norma de orden nacional no tenía la obligación de aportar el texto completo, conforme a lo previsto en el artículo 188 del C.P.C., en armonía con el artículo 167 de la Ley 1437 de 2011. Basado en este documento, el actor considera que está</p>

		<p>demostrada la falla en el servicio, habida cuenta de que la autoridad aeronáutica no vigiló ni controló debidamente el aerodino accidentado, lo que a su vez le impidió advertir que el mismo no contaba con el equipo de emergencia según las obligaciones que imponía el RAC. De esta manera, el actor sostiene que está acreditada la relación causal entre las omisiones referidas y el ahogamiento del señor Darío Córdoba Rincón -ante la indisponibilidad de un chaleco salvavidas-.</p> <p>2. También mostró inconformidad en cuanto a que no se le hubiera dado eficacia probatoria a la declaración extrajuicio aportada, para efectos de acreditar la convivencia entre los señores Árgenis Lozano García y Darío Córdoba Rincón.</p> <p>3. Sumado a ello, sostuvo que el juez de primera instancia, bajo sus poderes oficiosos, debió requerir al abogado de la parte actora para que allegara el respectivo registro civil de nacimiento de la señora Fermina del Carmen Córdoba Mena, a fin de tenerla como legitimada en la causa por activa y que, en todo caso, arribaba el respectivo documento para que fuera tenido en cuenta en el trámite de la segunda instancia.</p> <p>4. Por otra parte, manifestó su inconformidad con respecto a que se reconoció como indemnización de perjuicios morales el equivalente en pesos a ochenta (80) SMLMV, para el hijo del señor Darío Córdoba Rincón, mientras que, para efectos de la indemnización por perjuicios materiales, en la modalidad de lucro cesante futuro, se tuvo como base el salario mínimo</p>
--	--	---

		<p>mensual vigente, a pesar que para la fecha del hecho catastrófico aquél señor se desempeñaba como representante a la cámara y su salario era muy superior a ese valor y el cual se debió tener en cuenta para efectos de la tasación de tal indemnización.</p> <p>Así las cosas, solicitó que: (i) se declare no probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva de la Aeronáutica Civil y, en consecuencia, se le condene patrimonialmente por la muerte del señor Darío Córdoba Rincón, dada la falla del servicio, por no vigilar y/o controlar que ese aerodino tuviera a bordo un chaleco salvavidas; (ii) se declare probada la legitimación en la causa por activa de las señoras Árgenis Lozano García y Fermina del Carmen Córdoba Mena y, por tanto, se acceda a sus pretensiones, (iii) se liquide la indemnización a que haya lugar con base en el salario que devengaba el señor Darío Córdoba Rincón al momento de su fallecimiento y, finalmente, (iv) se reconozca como indemnización por concepto de perjuicios morales el equivalente en pesos de cien (100) SMLMV, para Luis Camilo Córdoba Lozano.</p>
12.	Fundamentos del accionado	<p>La Aeronáutica Civil contestó la demanda y se opuso a sus pretensiones, para tal efecto, sostuvo que, si bien era cierto que la aeronave con matrícula HK-1661- P presentó fallas en el motor y, por tanto, acuatizó en el río Baudó, también lo era que no había incurrido en falla alguna del servicio que le fuera imputable, toda vez que: (i) Según el artículo 5 del Decreto 260 del 28 de</p>

		<p>enero de 2004, esa entidad no debe ejercer un control inminente previo a la realización de un vuelo, pues su obligación es solo la de expedir el certificado de aeronavegabilidad cuando las aeronaves cumplan con todos los requisitos de ley para su operación legal y segura en el territorio nacional, certificado éste con el que contaba la aeronave accidentada de número 00016 del 22 de abril de 1997. (ii) El tipo de aeronaves como la accidentada "P", una vez cuentan con el certificado de aeronavegabilidad, para su despegue solo requieren el plan de vuelo que debe ser presentado ante la cabina de control, el cual, efectivamente fue presentado por el piloto Ernesto Villamarín Duarte, quien, sumado a ello, era el responsable de informar el peso con el que viaja la aeronave. (iii) El certificado de aeronavegabilidad se expide por tiempo indefinido, a menos que se renuncie a él, se suspenda o sea renovado o en el mismo se establezca una fecha de vencimiento, conforme al artículo 4.4.1.7. del Decreto 260 del 28 de enero de 2004. (iv) Las aeronaves que cuentan con matrícula "P" son de aquellas de uso exclusivo o privado para su propietario, así como para sus relacionados, en este caso para uso de la señora Elizabeth Villamarín Díaz, según certificado de matrícula del 15 de julio de 1996, en el que consta que la mentada señora es su propietaria, por manera que, como el aerodino no era de uso comercial ni tampoco estaba autorizado para prestar servicios diferentes al de su marca de matrícula, era aquella señora la llamada</p>
--	--	---

		<p>a responder frente al daño causado, de acuerdo con el Código de Comercio, el cual establece que el explotador de la nave, representado por el piloto, es el principal responsable de lo que suceda con la aeronave.</p> <p>(v) El aerodino de matrícula HK-1661-P se encontraba aeronavegable según su última inspección técnica del 29 de mayo de 2003, realizada por el taller de mantenimiento Aéreo de Colombia Ltda., MAC Ltda.</p> <p>(vi) El piloto era apto para el vuelo, tanto así que realizó una maniobra autorizada para efectos de poner a salvo la aeronave junto a sus tripulantes. Por ello, el piloto junto con el señor Darío Córdoba Rincón salieron ilesos del acuatizaje pero murieron momentos después debido a que no sabían nadar o por su inexperiencia para manejar la inmersión en aguas turbulentas como las del río Baudó; muestra de ello es que los otros tres (3) ocupantes de la aeronave si lograron salvarse, según lo señalado en el informe del siniestro.</p>
13.	<p><i>Normas que regulan el medio de control (Acción de reparación directa).</i></p>	<p>La acción de reparación directa permite a los particulares reclamar la indemnización por los perjuicios que le cause el estado o sus agentes.</p> <p>A través de la pretensión de reparación directa se busca que sean reparados todos los daños causados por una entidad estatal, acción que encuentra su base jurídica en el artículo 90 de la Constitución Política el cual establece que el estado deberá responder por el daño antijurídico que cause a los particulares.</p>

		<p>La jurisprudencia respecto a este medio de control ha creado figuras como la falla del servicio, como un indicativo de una omisión del estado en algo que debía cumplir, y ha creado una serie de daños tales como, el daño especial, daño moral, daño a la salud que son unas especies de ítems para determinar el impacto del daño en la vida del afectado.</p> <p>La acción de reparación directa la encontramos en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, o ley 1437 de 2011, en el inciso segundo del artículo 140.¹</p> <p>Cualquier particular que crea haber sufrido un perjuicio o daño por parte del estado o uno de sus agentes, puede interponer esa acción.</p> <p>También es posible que el estado recurra a ella cuando un particular y otra entidad estatal según el inciso tercero del artículo 140 del mismo código: <i>«Las entidades públicas deberán promover la misma pretensión cuando resulten perjudicadas por la actuación de un particular o de otra entidad pública.»</i></p> <p>Se podrá demandar a través de este medio de control cuando por las siguientes causas el estado cause perjuicio a alguna persona:</p>
--	--	--

¹ «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.»

	<ul style="list-style-type: none"> • Acción, cuando el estado de manera activa causa el perjuicio. • Omisión, cuando por inactividad de las obligaciones propias de la entidad se causa el daño. • Operación administrativa, cuando la administración se encuentre en ejecución de una orden emitida a través de un acto administrativo y cause perjuicios. • Ocupación temporal o permanente de un inmueble. • Un hecho. • por cualquier otra causa imputable a una entidad pública. <p>Se puede exigir la reparación directa de daños patrimoniales y morales.</p> <p>Para interponer esta acción el único requisito previo que hay que agotar es el de la conciliación prejudicial, de conformidad con lo establecido en el numeral 1º del artículo 161 del mencionado código.² Una vez intentada la conciliación si no prospera el particular queda habilitado para interponer la acción de reparación directa.</p> <p>Este medio de control se caracteriza además por tener una caducidad de dos años, la cual se contabilizará a partir del día siguiente de la circunstancia que haya generado el perjuicio, cuando el afectado haya tenido o debió tener conocimiento; en este caso el afectado tendrá la carga de la prueba respecto a acreditar la imposibilidad de haber</p>
--	--

² «Cuando los asuntos sean conciliables, el trámite de la conciliación extrajudicial constituirá requisito de procedibilidad de toda demanda en que se formulen pretensiones relativas a nulidad con restablecimiento del derecho, reparación directa y controversias contractuales.»

		<p>tenido conocimiento del momento de la ocurrencia del hecho.</p> <p>Este término de caducidad lo encontramos en el artículo 164 de la ley 1437 de 2011 o CPACA.</p>
14.	Problema Jurídico:	<p>Sí en efecto, la autoridad aeronáutica incurrió en una falla del servicio por la omisión frente al seguimiento y control riguroso sobre el equipo de emergencia que deben llevar a bordo las aeronaves, hecho que produjo la muerte por asfixia del señor Darío Córdoba Rincón, luego de que el aerodino en el que viajaba tuviera que acuatizar de emergencia en aguas del río Baudó, sin contar con chalecos salvavidas.</p>
15.	Decisión:	<p>PRIMERO: MODIFICAR la sentencia que dictó el Tribunal Administrativo de Antioquia, el 15 de julio de 2015; en consecuencia, dicha providencia quedará así:</p> <p><i>“PRIMERO. DECLARAR civilmente responsable a la señora María Elizabeth Villamarín Díaz, como propietaria y explotadora para la época de los hechos del aeroplano matrícula HK-1661P marca CESSNA A 185 F, de los perjuicios causados al joven Luis Camilo Córdoba Lozano, por la muerte de su padre el señor Darío Córdoba Rincón.</i></p> <p><i>SEGUNDO. ORDENAR a la señora María Elizabeth Villamarín Díaz, con consecuencia de la anterior declaración, reconocer y pagar a favor del joven Luis Camilo Córdoba Lozano, por concepto de daños</i></p>

		<p><i>morales la suma de cien(100) salarios mínimos mensuales legales vigentes, y por concepto daños materiales en la modalidad de lucro cesante la suma total de cincuenta y siete millones ciento noventa mil setecientos sesenta y un pesos m/cte. (\$57'190.761), según se desarrolla y explica en la parte motiva.</i></p> <p><i>TERCERO. NEGAR las demás pretensiones de la demanda.</i></p> <p><i>CUARTO. NO CONDENAR en costas a la parte demandada.</i></p> <p><i>QUINTO. DAR cumplimiento a la sentencia en los términos de los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo.</i></p> <p><i>SEXTO. DEVOLVER el expediente al Tribunal Administrativo del Chocó previas las anotaciones que fueren menester, a efectos de que se notifique la sentencia de segunda instancia y se le dé el trámite posterior que corresponda”.</i></p> <p>SEGUNDO: CONFIRMAR, en lo demás, el fallo objeto de apelación, por las razones expuestas en esta providencia.</p> <p>TERCERO: Sin condena en costas.</p> <p>CUARTO: Ejecutoriada esta providencia, DEVOLVER el expediente al Tribunal de origen para lo de su cargo.</p>
16.	Precedentes:	Sentencia proferida en primera instancia dentro del expediente con número de

		<p>radicado 73001-23-31-000-20011-00087-01 (58.922).</p> <p>Sala Plena de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativa. Sentencia de unificación del 14 de septiembre de 2011. Exp. 19031, M.P. Ramiro Pazos Guerrero.</p> <p>Sentencia proferida por Consejo de Estado del 21 de mayo de 2007, exp. 15989: "En cuanto al lucro se ha sostenido reiteradamente, que se trata de la ganancia frustrada o el provecho económico que deja de reportarse y que, de no producirse el daño, habría ingresado ya o en el futuro al patrimonio de la víctima. Pero que como todo perjuicio, para que proceda su indemnización, debe ser cierto, como quiera que el perjuicio eventual no otorga derecho a reparación alguna. Así las cosas, este perjuicio, como cualquier otro, si se prueba, debe indemnizarse en lo causado",</p>
17.	<p><i>Doctrina del caso concreto en la decisión mayoritaria (tesis):</i></p>	<p>Legitimación en la causa por pasiva de la Aeronáutica Civil.</p> <p>La Sala estimó necesario precisar que en materia de la actividad aeronáutica existen dos variables de responsabilidad: una frente al explotador de la aeronave, a quien le resulta aplicable el artículo 1880 del Código de Comercio, y, otra, frente a la autoridad aeronáutica, la cual se fundamenta en la falla del servicio.</p> <p>En cuanto a la responsabilidad que incumbe al explotador de la aeronave (con quien la víctima ha suscrito un</p>

		<p>contrato de transporte), su régimen, que no hace distinciones respecto de la naturaleza contractual o extracontractual de los perjuicios que se reclamen, está determinado por el artículo 1880 del Código de Comercio. Esta disposición consagra una presunción de responsabilidad a cargo del explotador de la aeronave, o lo desvirtuable mediante la prueba de cualquiera de las causales señaladas en el artículo 1003 del mismo código, con exclusión de la fuerza mayor; imponiéndose, además, en todos los casos, la obligación del explotador de demostrar que "tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas'.</p> <p>En lo que atañe a la responsabilidad de la autoridad aeronáutica, contrario de lo anterior, ha sido fundamentada siempre en la falla del servicio, con base en las reglas jurisprudenciales establecidas por esta Corporación.</p> <p>Ahora bien, al producirse un accidente, puede activarse un régimen de responsabilidad solidaria entre el explotador y la autoridad aeronáutica con base en lo consagrado en el artículo 2344 del Código Civil. Asimismo, al operar la eximente de fuerza mayor, la responsabilidad solo recaería en cabeza del explotador de la aeronave. Por lo tanto, para imputar los daños antijurídicos a la autoridad aeronáutica debe acreditarse la falla en el servicio siempre que fuese la causa eficiente del accidente, ante lo que puede eximirse probando la ausencia de falla o el</p>
--	--	---

	<p>cumplimiento adecuado y razonable de sus funciones.</p> <p>Al lado de lo anterior, debe tenerse en cuenta que la Aeronáutica Civil como autoridad en la materia y regida por los artículos 68, 69 y 70 del Decreto 2171 de 199217, tiene la obligación de garantizar la utilización segura y adecuada del espacio aéreo, la que, a su vez, se fundamenta en la importancia del transporte aéreo para la satisfacción de necesidades básicas de la vida moderna y en los riesgos asociados a la actividad, en cuanto considerada como potencialmente peligrosa para la sociedad, lo que amerita la intervención del Estado para garantizar unas condiciones adecuadas que minimicen los riesgos y ofrezcan confianza a las personas que deciden asumir la prestación del transporte aéreo, que con su fuerza laboral lo hacen posible y que requieren de este servicio para la solución de las múltiples necesidades de tipo económico, social y familiar.</p> <p>Se concluyó que la Aeronáutica Civil tiene la obligación de verificar que las aeronaves que realizan operaciones en el país cumplan con unas condiciones mínimas de aeronavegabilidad establecidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC-, condición que se verifica anualmente a través del Formulario de Inspección Anual de Aeronave (FIAA) y el certificado de aeronavegabilidad.</p> <p>La actividad aeronáutica en cabeza de la Aeronáutica Civil es concebida a</p>
--	---

	<p>partir de una serie de facultades, funciones y deberes que comprenden desde la autorización, certificación anual de la aeronavegabilidad, el control del tráfico aéreo y la garantía suficiente y razonable de la infraestructura aeronáutica, meteorológica y de seguimiento.</p> <p>En el caso que es materia de análisis, se probó que la aeronave HK-1661-P fue matriculada e inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional de Colombia el 15 de julio de 1996²³ y contaba con el certificado de aeronavegabilidad 00016024.</p> <p>También obra en el expediente el Formulario de Inspección Anual de Aeronave (FIAA) del 5 de junio de 2003, en el cual se hizo constar que la última inspección de condiciones mínimas de aeronavegabilidad del aerodino en cuestión se realizó 29 de mayo de 2003, por la Empresa de Mantenimiento Aéreo de Colombia Ltda.</p> <p>En ese orden, se tiene que previo al hecho catastrófico -9 de agosto de 2003- el aeromotor cumplía con toda la documentación para su navegabilidad lo que lleva a la Sala a concluir que fueron cumplidas las obligaciones de la autoridad aeronáutica, tales como expedir los certificados de matrícula de la aeronave y de aeronavegabilidad de la misma, así como también el Formulario de Inspección Anual de Aeronave, para efectos de establecer las condiciones de operatividad de la nave.</p>
--	---

		<p>Estando probado que la aeronave era de propiedad privada en su momento, de la señora Elizabeth Villamarín. En ese entendido, correspondía a ésta y al piloto de la aeronave, mantenerla en condiciones de operación una vez obtuvo el certificado de aeronavegabilidad, con independencia de los controles que posteriormente pudiera hacer la Aeronáutica Civil. Lo anterior, guarda relación con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC-.</p> <p>Así las cosas, se precisa por parte de la Sala que las presuntas irregularidades cometidas por el señor Ernesto Villamarín Duarte -piloto de la aeronave accidentada-, tal como lo era no llevar el equipo de emergencia en el aeromotor o, en su defecto, chalecos salvavidas, es una situación que está lejos de ser reprochada a la Aeronáutica Civil, pues, como se indicó, son el propietario y el piloto del aerodino los directamente responsables de cumplir con los requisitos de mantenimiento a efectos de que la aeronave sea aeronavegable, entre ellos, contar con el equipo de emergencia, tal como se desprende de las precitadas normas.</p> <p>Bajo estas consideraciones, contrario a lo que se afirma en el recurso de apelación, no resulta procedente orientar el estudio hacia la responsabilidad de la Aeronáutica Civil, toda vez que el desarrollo de la actividad de transporte aéreo no estaba a cargo de la entidad demandada y la aeronave siniestrada tampoco era de su propiedad ni se</p>
--	--	--

		<p>encontraba bajo su guarda. Así pues, se tiene que no hubo un incumplimiento de las obligaciones atribuibles de la Aeronáutica Civil, y que, por el contrario, el lamentable siniestro obedeció a causas diferentes a cualquier acción u omisión por parte del ente demandado que, como lo determinó el a quo, son atribuidas a la propietaria de la aeronave, al punto que fue condenada en primera instancia, sin que ello haya sido objeto de inconformidad por ninguna de las partes.</p>
18.	<i>Doctrina del caso concreto para el salvamento de voto:</i>	No aplica
19.	<i>Doctrina del caso concreto para la aclaración de voto:</i>	No aplica