

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

CONSEJERO PONENTE: CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA

Bogotá, D.C., catorce (14) de marzo de dos mil diecinueve (2019)

Radicación: 73001-23-31-000-2004-01970-01 (41.812)

Actor: Dignory Avilez Polanía y otros

Demandado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, municipio de Planadas y Luis Fernando Palacios Estrada

Asunto: Acción de reparación directa

Decide la Sala los recursos de apelación formulados por las partes contra la sentencia de 30 de marzo de 2011, proferida por el Tribunal Administrativo del Tolima, en la cual se decidió (se transcribe como obra en el expediente, incluso los errores):

"PRIMERO: Declarar administrativamente responsable al municipio de Planadas y a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil de los perjuicios causados a los demandantes.

"SEGUNDO: Declarar la existencia de concausalidad en el daño padecido, de acuerdo a las consideraciones expuestas.

"TERCERO: En razón de lo anterior, las sumas que se señalaron en la parte motiva serán reducidas a la mitad, de conformidad con el artículo 2357 del Código Civil, quedando de la siguiente manera:

"PERJUICIOS MORALES

"DIGNORY AVILEZ en su calidad de madre, la suma equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

"JUAN DIEGO y LAURA SILVANA RIVAS AVILEZ, en su calidad de hermanos, la suma equivalente a veinticinco (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes para cada uno.

"AMINTA POLANÍA en su calidad de abuela, la suma equivalente a quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

"ANYSTAEL MARIA AVILEZ POLANÍA, EVERCELIO AVILEZ POLANÍA, MIREYA AVILEZ POLANÍA, AMPARO POLANÍA y LEONIDAS AVILEZ POLANÍA, en su calidad de tíos, la suma equivalente a cinco (05) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

"CUARTO: Declarar probada la excepción propuesta por la compañía de seguros Colseguros S.A., de **INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN DE COLSEGUROS**, de conformidad a lo expuesto en parte motiva.

"QUINTO: Declárese acreditada, la **CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA** en favor del señor **LUIS FERNANDO PALACIOS ROJAS**, en consecuencia niéguese las pretensiones impetradas en su contra.

"SEXTO: Las entidades municipio de Planadas y a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, darán cumplimiento al presente fallo, en los términos establecidos en los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo" (fls. 331 y 332 cdno. ppal).

I. ANTECEDENTES:

1. El 13 de septiembre de 2004, los señores Dignory Avilez Polanía (quien actúa en nombre propio y en representación de sus hijos Juan Diego Rivas Avilez y Laura Silvana Rivas Avilés¹), Aminta Polanía, Anysthael María Avilés Polanía, Evercelio Avilés Polanía, Mireya Avilez Polanía, Amparo Avilés Polanía y Leonidas Avilez Polanía², en ejercicio de la acción de reparación directa, interpusieron demanda contra la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, el municipio de Planadas (Tolima) y el señor Luis Fernando Palacios Estrada (en su condición de propietario de la aeronave que ocasionó el accidente), con el fin de que se les declarara patrimonialmente responsables por los perjuicios a ellos irrogados, por la muerte de la joven Alejandra María Avilez Polanía³, ocurrida el 21 de octubre de 2003, con ocasión de un accidente ocurrido en el aeródromo del mencionado municipio (fls. 26 a 68 cdno. 1).

Solicitaron que, como consecuencia de la declaración anterior, se condenara a la demandada a pagarles: i) por concepto de perjuicios morales, 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes para cada una de las señoras Dignory Avilez Polanía y Aminta Polanía, 80 salarios mínimos legales mensuales vigentes para cada uno de los demandantes Juan Diego Rivas Avilez y Laura Silvana Rivas Avilés y 70 salarios mínimos legales mensuales vigentes para cada uno de los señores Anysthael María Avilés Polanía, Evercelio Avilés Polanía, Mireya Avilez Polanía, Amparo Avilés Polanía y Leonidas Avilez Polanía y ii) por perjuicios materiales, en la modalidad de lucro cesante, \$241'349.280 (fls. 59 a 61 cdno. 1).

¹ Según se observa en la copia del registro civil de nacimiento que obra en el folio 13 del cuaderno 1.

² Se escriben los nombres como se observan en los sellos de diligencia de presentación personal y reconocimiento de firmas que obran en los folios 2 y 3 del cuaderno 1.

³ Se escribe su nombre como se observa en el registro civil de nacimiento que obra en el folio 4 del cuaderno 1.

2. Como fundamento de sus pretensiones, los actores narraron, en síntesis, que en 2003 la joven Alejandra María Avilez Polanía cursaba undécimo grado en la Institución Educativa Técnica Pablo VI, del municipio de Planadas (Tolima), la cual estaba ubicada a un costado de la pista de aterrizaje del aeropuerto del mencionado municipio, lo cual implicaba que los estudiantes, docentes y personal administrativo debieran atravesar dicha pista para ingresar al referido centro educativo.

Adujeron que a las 11:50 A.M. del 21 de octubre de 2003, en instantes en que Alejandra María Avilez Polanía y otras 3 estudiantes salían de la institución educativa mencionada y atravesaban la pista de aterrizaje del municipio de Planadas, el piloto de la avioneta HK2220P, de propiedad del señor Luis Fernando Palacio Estrada, al realizar una maniobra de descolaje se desvió de la pista, atropelló a la mencionada menor y causó su muerte y heridas de consideración a sus compañeras.

Indicaron que la muerte de la menor Alejandra María Avilez Polanía se produjo como consecuencia de una falla en el servicio imputable a los demandados, por cuanto éstos no tomaron las medidas de control y seguridad necesarias para evitar que los estudiantes y los habitantes del municipio de Planadas transitaran frecuentemente por la pista de aterrizaje del aeropuerto de ese municipio.

Explicaron que en el aeropuerto de Planadas los aterrizajes y descolajes de las aeronaves se hacían sin que existieran operadores o torre de control alguna y que no había sistemas de comunicación entre los pilotos y las autoridades propietarias del aeropuerto o las responsables de controlar y vigilar la aeronavegabilidad en Colombia.

Señalaron que la pista de aterrizaje del aeropuerto de Planadas no era apta para la aeronavegabilidad, puesto que carecía de torre de control y de controladores aéreos capacitados, no contaba con sistemas de comunicación con los pilotos y no tenía mallas protectoras que evitaran el tránsito de personas sobre la pista.

Dijeron que el deceso de Alejandra María Avilez Polanía no ocurrió como consecuencia de su propia culpa, por cuanto ella necesariamente tenía que transitar por un costado de la pista de aterrizaje para ingresar y salir de la institución educativa en la que estudiaba.

Concluyeron que las fallas y omisiones en que incurrieron los demandantes ocasionaron el fallecimiento de Alejandra María Avilez Polanía, lo cual les causó

perjuicios inmateriales y materiales que deben indemnizarse, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política (fls. 29 a 34 cdno. 1).

3. La demanda se admitió el 4 de octubre de 2004⁴ y se notificó en debida forma a los demandados, quienes se pronunciaron sobre la misma, en los siguientes términos:

3.1. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se opuso a las pretensiones de la demanda, solicitó pruebas y señaló que no tiene responsabilidad alguna respecto del accidente que causó la muerte de Alejandra María Avilez Polanía, por cuanto no es propietaria del aeropuerto del municipio de Planadas y, de conformidad con el inciso segundo del artículo 2 del Decreto 260 de 28 de enero de 2004, no tiene a su cargo la obligación de administrar y de mantener dicho aeropuerto.

Adujo que el municipio de Planadas, en su condición de propietario del aeropuerto, tenía la responsabilidad de instalar una malla alrededor de la pista de aterrizaje para impedir, mientras se realizaban las operaciones de vuelo de las aeronaves, el tránsito de personas y de semovientes.

Indicó que quienes eventualmente debían responder por la muerte de la menor Alejandra María Avilez Polanía eran el municipio de Planadas, el piloto y el propietario de la aeronave que ocasionó el accidente y que no existe disposición legal que le imponga la obligación de instalar mallas de seguridad en los aeropuertos que pertenezcan o estén a cargo de los municipios.

Explicó que, según un informe preliminar del accidente, no es cierto que la aeronave hubiera tenido que esquivar varios huecos o cráteres de la pista y que por esa razón perdiera estabilidad y atropellara a las personas que estaban en ese lugar y, según lo manifestaron varios testigos del accidente, la menor Alejandra María Avilez Polanía estaba en la trayectoria de aterrizaje de la aeronave desafiando a sus compañeras, en un juego que consistía en experimentar la sensación de tener una aeronave pasando sobre su cabezas.

Señaló que se configuró la causal eximente de responsabilidad, consistente en la culpa exclusiva de la víctima, pues Alejandra María Avilez Polanía, a pesar de que casi era mayor de edad y tenía pleno uso de sus facultades mentales, de manera

⁴ Folios 70 y 71 cdno. 1.

imprudente y negligente transitó por la pista de aterrizaje del aeródromo de Planadas, desconociendo el peligro que implicaba ese comportamiento.

Manifestó que no solo existe responsabilidad de la propia víctima, sino también de sus profesores, padres y de la administración municipal de Planadas, pues permitieron el funcionamiento de una institución educativa en inmediaciones del aeropuerto.

Esgrimió que no incurrió en falla del servicio alguna, pues, según los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (R.A.C.), los vuelos que realizan las aeronaves privadas no tienen que ser despachados por empleados de la AEROCIVIL, por cuanto éstos solamente atienden operaciones de aviación de "empresas comerciales en transporte regular y no regular" (fls. 126 a 137 cdno. 1).

3.2. El curado ad-litem del señor Luis Fernando Palacios Estrada indicó que no se opone a las pretensiones, siempre y cuando se demuestre que éstas tienen el suficiente sustento probatorio, fáctico y legal para que se resuelvan favorablemente y se acrediten los elementos estructurantes de la responsabilidad patrimonial del Estado.

Solicitó que se tuvieran como prueba los documentos aportados y solicitados por los actores y por los demandados (fls. 96 a 99 cdno. 1).

3.3. El municipio de Planadas no intervino en esta etapa procesal.

4. Dentro del término de fijación en lista, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil llamó en garantía a la Aseguradora Colseguros S.A., en virtud de la póliza de responsabilidad Civil 23-9501867, la cual estaba vigente en la época en la que ocurrieron los hechos (fls. 135 a 142 cdno. 4).

5. En auto de 11 de enero de 2007, el Tribunal Administrativo del Tolima admitió el llamamiento en garantía formulado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil contra la Aseguradora Colseguros S.A (fls. 142 y 143 cdno. 4).

6. La Aseguradora Colseguros S.A se opuso a las pretensiones de la demanda y señaló que los daños causados a los demandantes, como consecuencia del deceso de Alejandra María Avilez Polanía, no pueden imputarse a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, por cuanto ésta no es propietaria ni explotadora del aeródromo en el que ocurrió el accidente, sino el municipio de Planadas (Tolima).

Indicó que las actividades aeronáuticas desarrolladas en el mencionado aeródromo no están sujetas al control de la AEROCIVIL y que las obligaciones de seguridad, control de acceso, señalización, entre otras, son responsabilidad del municipio de Planadas, por ser éste el encargado de su administración y explotación.

Manifestó que el accidente se produjo por culpa exclusiva de la víctima, por cuanto la menor Alejandra María Avilez Polanía puso en riesgo su vida, al ingresar a la zona de seguridad del aeródromo de Planadas, en instantes en que la aeronave HK 2220P realizaba el procedimiento de descolaje.

Sostuvo que son excesivos los perjuicios morales reclamados en favor de los hermanos, abuela y tíos de la víctima directa del daño, por cuanto su monto desconoce los parámetros establecidos por la jurisprudencia del Consejo de Estado.

Adujo que la póliza 23-9501867 no puede cubrir los hechos que eventualmente generen responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, toda vez que el aeropuerto en el que se presentó el accidente pertenece y es administrado por el municipio de Planadas y, por ende, tiene el carácter de "aeropuerto no controlado".

Concluyó que, en caso de que se declare la responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, únicamente respondería por el valor asegurado pactado en la póliza, menos el respectivo deducible, en los términos establecidos en el artículo 1103 del Código de Comercio (fls. 161 a 178 cdno. 4).

7. Vencido el período probatorio, el 29 de enero de 2009 el a quo corrió traslado a las partes, para alegar de conclusión y al Ministerio de Público, para que rindiera concepto (fl. 240 cdno. 1).

7.1. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil reiteró los argumentos que expuso en la contestación de la demanda y agregó que los demandantes confunden las funciones que constitucional y legalmente tiene asignadas con el Manual de Normas, Rutas y Procedimientos (ATS) que debía cumplir el piloto de la aeronave HK-2220 en el momento del descolaje.

Adujo que, a pesar de que en oficio 362-IA-1535-96 del 5 de noviembre de 1996 le informó al alcalde del municipio de Planadas la necesidad de realizar los

cerramientos de todas las instalaciones del aeródromo, este último delegó mediante decreto la seguridad y la vigilancia de dicho aeropuerto a la policía.

Explicó que en el aeródromo de Planadas se realizan operaciones aeroportuarias y aeronáuticas no controladas, pues, de conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (R.A.C.), este tipo de terminales aéreas no requiere torres de control ni controladores aéreas.

Indicó que no era su deber cerciorarse de que no hubieran personas en la pista en el momento del despegue, pues dicha obligación estaba a cargo del piloto de la aeronave y no puede pretenderse que el Estado tenga un inspector en cada uno de los vuelos privados que se realizan dentro del territorio nacional.

Insistió en que el accidente se produjo por la culpa exclusiva de la menor Alejandra María Avilez Polanía, quien, a pesar de que conocía el peligro que implicaba permanecer en la pista de aterrizaje, de manera imprudente e irresponsable asumió el riesgo de transitar por ese lugar, con las trágicas consecuencias que causó su comportamiento.

Manifestó que el aeropuerto del municipio de Planadas, por ser uno de los terminales aéreas considerado como "no controlado", no estaba sujeto a las normas contenidas en los R.A.C. y concluyó que los demandantes no demostraron los perjuicios materiales reclamados en la demanda (fls. 272

7.2. La Aseguradora Colseguros S.A. señaló que los únicos que eventualmente deben responder por la muerte de la menor Alejandra María Avilez Polanía son el municipio de Planadas y el señor Luis Fernando Palacios Estrada, el primero, por ser el dueño y administrador del aeropuerto y, el segundo, por ser el propietario de la aeronave que ocasionó el accidente.

Insistió que el aeródromo del municipio de Planadas, por ser privado, es de los denominados "no controlados" y que, por tal razón, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil no tiene responsabilidad alguna respecto de las actividades aeronáuticas que se realicen en éste.

Señaló que cualquier eventual responsabilidad que surja con ocasión de la operación y explotación del aeródromo del municipio de Planadas debe asumirla dicha entidad territorial, por ser ésta la propietaria y la que tiene a su cargo los

procedimientos de operación, seguridad y control de acceso a las instalaciones del referido terminal aéreo.

Adujo que la póliza de seguros no otorga cobertura para los daños ocurridos en aeropuertos no controlados y que, en caso de que se demuestre que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil incurrió en alguna falla en el servicio y resulte condenada, se debía declarar la terminación del contrato de seguro por violación de garantía, por cuanto la entidad asegurada con la póliza 23-9501867 se obligó, clara e inequívocamente, a cumplir todas las reglamentaciones internacionales, gubernamentales y civiles.

Concluyó que, en caso de que se declarara la responsabilidad patrimonial de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, se debería declarar que existió concurrencia de culpas en el hecho causante del daño y se debería determinar el grado de responsabilidad que también les correspondería al municipio de Planadas y al propietario de la aeronave que ocasionó el accidente, con el objeto de establecer la cuantía por la cual cada uno de éstos debe responder, previa graduación individual de la culpa o falla en el servicio que se demuestre que incurrieron (fls. 251 a 269 cdno. 1).

7.3. La parte demandante y el Ministerio Público no intervinieron en esta etapa procesal.

II. SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA:

1. En sentencia de 30 de marzo de 2011, el Tribunal Administrativo del Tolima declaró patrimonialmente responsables al municipio de Planadas y a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil por los perjuicios causados a los demandantes, con ocasión de la muerte de Alejandra María Avilez Polanía y los condenó en la forma indicada al inicio de esta providencia.

Asimismo, el tribunal declaró probada la excepción de inexistencia de la obligación, formulada por la Aseguradora Colseguros S.A., y negó las pretensiones impetradas contra el señor Luis Fernando Palacios Estrada, por cuanto respecto de él consideró acreditada la causal eximente de responsabilidad consistente en la culpa exclusiva de la víctima.

Al respecto, el a quo puntualizó (se transcribe tal como obra en el expediente, inclusive los errores):

"Puede observarse, que frente al elemento FALLA DEL SERVICIO habrá de decirse en cuanto a la Aeronáutica Civil, que es la máxima autoridad en materias aeronáutica en todo el territorio nacional, correspondiéndole regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo Colombiano. Sin embargo, para el caso que nos ocupa, se puede evidenciar que el accidente por el cual se efectúan señalamientos teniendo como centro de imputación a la entidad mencionada, no corresponden precisamente a accidente de aeronavegación, donde se pueda establecer una posible falla en la prestación del servicio por parte del organismo estatal, pero como a esta igualmente le corresponde la inspección regular de los aeródromos del país, conforme al formato DGAC-O-014 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones Vivienda y Construcción, obligación que al parecer no cumplió, tal y como se extrae de las pruebas atrás señaladas, incurriendo en una falla en la prestación del servicio por omisión, ya que de haberlo efectuado lo más seguro es que hubiese procedido a ordenar el cierre de la utilización del aeródromo mientras se cumpliera con las medidas de seguridad que posteriormente, como es su tarea terminara de dar algunas recomendaciones de protección.

"Frente al explotador de la pista o aeródromo de Planadas, quien es la misma entidad territorial (municipio de Planadas).

"El elemento falla se concreta en la falta de conservación del cerco perimetral, el cual se encuentra allí para evitar el tránsito peatonal y de semovientes por el área de restricción, como se desprende del dictamen pericial: además, se establece la ausencia total de señalización que advierta del peligro que ofrece la cercanía a la zona antes mencionada.

"(...)

"De acuerdo con el caudal probatorio, se puede establecer que el daño al que se refiere este elemento se encuentra materializado en la muerte de la menor ALEJANDRA MARIA AVILÉS POLANÍA, circunstancia que se demuestra con el registro civil de defunción que aparece indicado en la relación probatoria vista en parte precedente.

"(...)

"De conformidad al estudio efectuado hasta este momento, encuentra la Sala que la falta de cumplimiento obligacional por parte de las entidades demandadas, Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil y municipio de Planadas, fue de tal magnitud por cuanto no desplegaron la diligencia y cuidado que les corresponde, la primera como entidad rectora y controladora de la actividad de navegación, y la segunda como propietaria y explotadora del aeródromo, cuya desidia evidencia parte determinante del fatal resultado del cual hoy se reclama indemnización.

"En tales circunstancias es indiscutible el compromiso patrimonial de las entidades demandadas citadas anteriormente, razón por la cual será del caso entrar a efectuar las indemnizaciones correspondientes; no sin antes, proceder a verificar si el comportamiento desplegado por la menor ALEJANDRA MARIA AVILÉS POLANÍA, incidió en el perjuicio que se reclama.

"(...)

"Teniendo como base que la menor de edad, para la Ley es considerada una adulta, es evidente que la misma tenía la madurez mental suficiente para poder discernir la magnitud del peligro que representaba circular tan cerca del

perímetro restringido para el aterrizaje y despegue de las aeronaves que salen y llegan al aeródromo de Planadas; por tal razón es indudable que la conducta desplegada por AVILÉS POLANÍA, fue concurrente con el daño que padeció, puesto que se tiene conocimiento que invadió una zona restringida para los peatones, esto es de uso exclusivo para el ejercicio de la aeronavegación.

"(...)

"Bajo la anterior directriz jurisprudencial, será del caso tener en cuenta que como quiera que la Sala reconoce la presencia en el presente caso de una concausalidad, los valores que haya que reconocer se reducirán en un cincuenta (50%) por ciento, de conformidad al artículo 2357 del Código Civil.

"De lo determinado, es concluyente que la menor fallecida fue imprudente en su actuar, ocasionando con ello una culpa exclusiva y determinante en la causación de su propio daño, hecho que rompe el nexo de causalidad entre la actividad ejecutada por el mencionado particular y el mismo daño.

"En las anteriores circunstancias, es evidente que no se ve comprometido el patrimonio del señor PALACIOS ROJAS, se repite, al haberse acreditado el rompimiento del recorrido causal entre el hecho dañoso y el daño antijurídico ocasionado, por lo que así habrá de declararse.

"De otra parte, ya habiendo encontrado comprometida la responsabilidad patrimonial de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, es del caso resolver la relación sustancial existente entre la Aseguradora Colseguros S.A., quien fue llamada como tercero y la entidad estatal llamante.

"(...)

"Bajo el contexto de la excepción planteada, encuentra este Tribunal, que el argumento último señalado por parte del llamado se encuentra conforme a lo estipulado en el contrato de seguro; es decir, se evidencia que el asegurado no cumplió con un deber que pactó en el acto jurídico (contrato de seguro), por lo que no es dable bajo dicha circunstancia pretender la efectividad de una obligación a su favor adquirida por la aseguradora, cuando el reclamante Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, es quien precisamente no se ciñó a las obligaciones acordadas.

"(...)

"Planteado en el escenario procesal en esta forma, es del caso declarar probada la excepción bajo análisis, ya que el asegurador en cumplimiento del artículo 1077 del Código de Comercio, acreditó los hechos excluyentes de su responsabilidad, al establecerse que la entidad pública asegurada no tuvo la debida diligencia en la vigilancia de la infraestructura de seguridad del aeródromo del municipio de Planadas, que si bien es cierto no se encuentra bajo su control de aeronavegabilidad, sí es su responsabilidad garantizar las condiciones mínimas para su operación" (fls. 317 a 326 cdno. ppal).

2. Frente a esta decisión, el Magistrado Samuel José Ramírez Poveda salvó parcialmente su voto, en los siguientes términos (se transcribe tal como obra en el expediente):

"No comparto la condena que se hace contra la Aeronáutica Civil, habida cuenta que el puerto aéreo donde ocurrieron los hechos materia del sub lite, no está bajo su dominio, por ende no le cabe responsabilidad sobre su mantenimiento.

“En efecto, si miran las funciones a cargo de esa entidad de acuerdo a la normatividad que la rige, se encuentran las de ejecutar las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que se a de su competencia, es decir, prestar los servicios aeronáuticos necesarios para garantizar la operación segura y eficaz del transporte aéreo y velar por la seguridad aérea, mediante la administración directa o indirecta de los aeropuertos de su propiedad o de la Nación, no así de aquellos aeródromos que no lo son” (fl. 333 cdno. ppal.) (negrilla del texto original).

III. RECURSOS DE APELACIÓN

Inconformes con la decisión anterior, las partes interpusieron recurso de apelación, en los siguientes términos:

1. Apelación de la parte demandante

Señaló esta parte que el a quo se equivocó al declarar probada la causal eximente de responsabilidad consistente en la culpa exclusiva de la víctima, por cuanto incurrió en el defecto fáctico de no valorar los testimonios que indicaban que Alejandra María Avilez Polanía obligatoriamente debía atravesar la pista de aterrizaje del aeropuerto de Planadas, pues era el único camino que había para ir de su casa al colegio.

Indicó que se debían reconocer los perjuicios materiales solicitados en la demanda, puesto que la jurisprudencia del Consejo de Estado, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, ha indemnizado dicho perjuicio a los familiares de las víctimas que en el momento de su deceso son menores de edad.

Explicó que se debían indemnizar al cien por ciento los perjuicios materiales e inmateriales solicitados, pues no existe la concurrencia de culpas aludida por el a quo, toda vez que no se demostró que Alejandra María Avilez Polanía hubiera actuado de manera imprudente o negligente en el momento del accidente.

Concluyó que se debía modificar la sentencia impugnada, en el sentido de reconocer los perjuicios morales y materiales en los montos solicitados en la demanda (fls.336 a 365 cdno. ppal).

2. Apelación de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Señaló que se debía revocar la sentencia de primera instancia y, en su lugar, negar las pretensiones de la demanda, pues, de conformidad con el artículo 1817 del Código de Comercio y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (R.A.C.), el explotador o administrador de un aeródromo es el único responsable de velar por su infraestructura y tiene la obligación de mantenerlo en las mejores condiciones de operación y seguridad, especialmente en relación con las pistas, las señales, las cercas, las servidumbres y los equipos de emergencia, entre otros elementos.

Señaló que está demostrado que el propietario y explotador del aeródromo era el municipio de Planadas y, por ende, era éste el responsable de coordinar todos los aspectos relacionados con la seguridad de las operaciones aéreas, pues se trata de un terminal aéreo no controlado, debido a sus características técnicas y al reducido número de operaciones aeronáuticas que realiza.

Indicó que la falta de control y seguridad de las instalaciones del aeródromo recaen sobre el municipio de Planadas, pues incluso su Alcalde, en el artículo 3 del Decreto 79 de 1995, prohibió el tránsito de personas y semovientes en la pista de aterrizaje y, en el artículo 4, delegó a las unidades de policía y de tránsito la vigilancia y cumplimiento de ello.

Dijo que estaba de acuerdo con los argumentos expuestos por el magistrado que salvo el voto frente a la sentencia de primera instancia y señaló que el municipio de Planadas era el único responsable de construir y de conservar el cerco perimetral del aeródromo, a fin de evitar el tránsito de peatones y semovientes sobre la pista de aterrizaje.

Luego de transcribir algunos artículos del Decreto 260 del 28 de enero de 2004, señaló que no es responsable de las maniobras que realizan los pilotos durante las operaciones aéreas y no se puede pretender que asuma las obligaciones contenidas en el Manual de Normas, Rutas y Procedimientos (ATS), como si hubiera sido el responsable de pilotear la aeronave que ocasionó el accidente.

Explicó que, desde el punto de vista técnico, tanto la aeronave como su tripulación cumplían los requisitos legales y reglamentarios previstos para las operaciones de vuelo privado y que no existía un plan de vuelo para la aeronave HK-2220P, por cuanto el aeropuerto del que despegaba era de los denominados "no controlados", ya que pertenecía al municipio de Planadas.

Adujo que el accidente que causó el deceso de Alejandra María Avilez Polanía acaeció como consecuencia de un juego imprudente, en el que varias adolescentes querían tener la sensación de sentir una aeronave volando sobre sus cabezas.

Concluyó que no incurrió en falla del servicio alguna y que el hecho dañoso devino de una concurrencia de culpas entre la falla del servicio en que incurrió el municipio de Planadas y la imprudencia tanto de la víctima directa del daño, como de sus padres y de sus profesores (fls. 368 a 395 cdno. ppal.).

3. Apelación del municipio de Planadas

Manifestó que se debía declarar la responsabilidad patrimonial del piloto y del propietario de la aeronave que causó el accidente y que se debía aumentar el porcentaje de participación de la víctima en la causación del daño, pues fue la conducta imprudente de Alejandra María Avilez Polanía la que propició el accidente que ocasionó su deceso.

Indicó que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil es la principal responsable de la ocurrencia del daño, por cuanto tiene a su cargo la obligación de regular, reglamentar, controlar y vigilar la aeronavegación de todos los aeropuertos y aeródromos del país.

Adujo que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil incurrió en una falla en el servicio por omisión, pues, si hubiera inspeccionado el aeropuerto de Planadas, lo más seguro es que hubiera ordenado su cierre hasta tanto se cumplieran todas las medidas y protocolos de seguridad para su operación.

Explicó que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil incumplió varias disposiciones de la Convención de Chicago, por cuanto autorizó el funcionamiento del aeropuerto de Planadas a sabiendas de que existían varias construcciones a su alrededor, lo cual generó en la comunidad un mensaje de legalidad y una confianza legítima para el propietario del mismo.

Manifestó que los permisos otorgados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para el funcionamiento del aeropuerto de Planadas fueron expedidos violando los R.AC. y la Convención de Chicago sobre aviación civil internacional, lo cual constituye la causa primigenia del accidente, pues los ocho

metros de ancho que le faltaban a la pista de aterrizaje constituían el espacio que hubiera salvaguardado la vida de Alejandra María Avilez Polanía.

Señaló que no debió exonerarse de responsabilidad al piloto y al propietario de la aeronave que ocasionó el accidente, pues no se podía iniciar la operación de despeje mientras no existiera la certeza absoluta de que en la pista no había personas, animales o cualquier otro objeto extraño.

Esgrimió que, si el piloto de la aeronave hubiera estado pendiente de la pista en el momento del despegue, seguramente hubiera detectado a tiempo la presencia de las estudiantes en la zona de restricción, máxime si se tiene en cuenta que las condiciones meteorológicas eran óptimas y que la colisión ocurrió a plena luz del día.

Sostuvo que la actuación de la víctima en la ocurrencia del siniestro fue mayor de lo que consideró el a quo, pues, a pesar de que Alejandra María Avilez Polanía y sus compañeras sabían que la avioneta se encontraba en la pista, de manera imprudente siguieron transitando por la zona de seguridad de la misma, sin tener intención alguna de alejarse del peligro que representaba dicha situación.

Finalmente, sostuvo que se le debía exonerar de responsabilidad, pues las causas determinantes del daño fueron las omisiones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la conducta imprudente de la víctima. Solicitó que: i) se modifique la sentencia de primera instancia, en el sentido de absolverlo de responsabilidad, ii) se declare la responsabilidad patrimonial del señor Luis Fernando Palacios Estrada y iii) se aumente el porcentaje de participación de la víctima en la causación del daño (fls. 396 a 416 cdno. ppal.).

IV. TRÁMITE DE SEGUNDA INSTANCIA:

Los recursos de apelación fueron concedidos por el a quo el 13 de julio de 2011⁵ y se admitieron en esta Corporación el 9 de septiembre siguiente (fl. 444 cdno. ppal.).

1. La Aseguradora Colseguros S.A., en el traslado para alegar de conclusión, reiteró los argumentos que expuso en la primera instancia y señaló que se debía declarar que existió concurrencia de culpas en la causación del daño, por cuanto el municipio de Planadas, el señor Luis Fernando Palacios Estrada (propietario de la

⁵ Folio 439 cdno. ppal.

aeronave) y la menor Alejandra María Avilez Polanía son los únicos responsables del accidente que causó el deceso de esta última.

Adujo que, de confirmarse la declaración de responsabilidad efectuada contra la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, también se debía confirmar su absolución, toda vez que la póliza 23-9501867 no ampara la responsabilidad que se le reclama a la AERONAUTICA CIVIL en este proceso, por cuanto en ella específicamente se indicó que el objeto del seguro de responsabilidad civil era para aeropuertos y controladores aéreos que fueran controlados por dicha unidad administrativa y no para terminales aéreas no controlados, como el aeródromo del municipio de Planadas.

Concluyó que, en caso de que se demuestre que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil incumplió la normatividad nacional e internacional, no habría lugar a hacer efectiva la referida póliza, pues el contrato de seguro se terminaría por violación de la garantía, ya que en las condiciones generales de la referida póliza expresamente se indicó que el asegurado debía cumplir con todas las reglamentaciones internacionales y gubernamentales y con las instrucciones civiles, so pena de que se termine el contrato de seguro desde el momento mismo de la infracción o el incumplimiento (fls. 449 a 472 cdno. ppal.).

2. El municipio de Planadas y la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil transcribieron los argumentos que expusieron en sus recursos de apelación (fls. 473 a 491 y 492 a 517 cdno. ppal.).

3. El Ministerio Público consideró que se debía revocar la sentencia de primera instancia y, en su lugar, declarar que la muerte de Alejandra María Avilez Polanía se produjo por la concurrencia de culpas entre la falla en el servicio en que incurrió el municipio de Planadas y el comportamiento imprudente de la propia víctima.

Adujo que no se demostró que la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil incurrió en falla alguna del servicio o que el piloto de la aeronave realizó una maniobra equivocada; en cambio, se demostró que el municipio de Planadas, por ser el propietario y administrador del aeródromo, era quien tenía a su cargo la obligación de mantener encerrado el perímetro de la pista de aterrizaje, a fin de impedir el tránsito de peatones y semovientes.

Concluyó que se debían indemnizar los perjuicios materiales e inmateriales teniendo en cuenta que la participación de la víctima en la acusación del accidente fue del 60% y la del municipio de Planadas fue del 40% (fls. 519 a 537 cdno. ppal.).

4. La parte demandante guardó silencio, según se observa en el informe secretarial que obra en el folio 538 del cuaderno ppal.

V. CONSIDERACIONES:

Cumplido el trámite procesal correspondiente, sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, procede la Sala a decidir los recursos de apelación interpuestos por las partes contra la sentencia de 30 de marzo de 2011, proferida por el Tribunal Administrativo del Tolima.

1. Competencia de la Sala.

Esta Corporación es competente para conocer los recursos de apelación interpuestos, en consideración a que la cuantía del proceso, determinada "*Por el valor de la suma de todas las pretensiones acumuladas al momento de la presentación de la demanda*"⁶, supera la cuantía mínima exigida en la ley vigente al momento de interposición del recurso (ley 446 de 1998)⁷, para que el asunto tenga vocación de doble instancia.

2. El ejercicio oportuno de la acción de reparación directa

⁶ Ordinal segundo del artículo 20 del Código de Procedimiento Civil, modificado por el artículo 3° de ley 1395 de 2010.

En este asunto, la sumatoria de las pretensiones asciende a la suma de \$495'529.280.oo.

⁷ Para cuando se interpusieron los recursos de apelación (abril y mayo de 2011), la ley vigente en materia de determinación de competencias era la ley 446 de 1998, conforme a la cual:

"Artículo 40. Competencia de los Tribunales Administrativos en primera instancia. Los Tribunales Administrativos conocerán en primera instancia de los siguientes asuntos:

"(...)

"6. De los de reparación directa cuando la cuantía exceda de quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales".

Al momento de presentación de la demanda (13 de septiembre de 2004), la cuantía para la doble instancia estaba determinada en la suma de \$179'000.000.oo, si se tiene en cuenta que el valor del salario mínimo legal mensual vigente para ese año se fijó en \$358.000.oo.

De conformidad con el artículo 136 del C.C.A., la acción de reparación directa caduca al cabo de dos (2) años, contados a partir del día siguiente al del acaecimiento del hecho, omisión u operación administrativa o de ocurrida la ocupación temporal o permanente del inmueble de propiedad ajena, por causa de trabajo público o por cualquier otra causa.

En el presente asunto, el daño cuya indemnización se reclama ocurrió el 21 de octubre de 2003⁸, de manera que el cómputo de la caducidad de la acción debe iniciarse a partir del día siguiente a esa fecha; así, teniendo en cuenta que la demanda se presentó el 13 de septiembre de 2004, puede concluirse que ésta se interpuso dentro del término previsto por la ley.

3. Objeto de los recursos de apelación

Es menester señalar que el recurso de apelación formulado por la parte demandante pretende: i) que se declare que no se configuró la causal eximente de responsabilidad consistente en la culpa exclusiva del víctima y, por ende, se aumenten los perjuicios reconocidos por el a quo en favor de cada uno de los actores, ii) que se reconozcan los perjuicios materiales, en la modalidad de lucro cesante, solicitados en la demanda. A su vez, el recurso de la parte demandada busca: i) que se revoque la sentencia de primera instancia y, en su lugar, se nieguen las pretensiones de la demanda, por cuanto el municipio de Planadas y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil no son responsables de la muerte de la joven Alejandra María Avilez Polanía y ii) que se declare la responsabilidad patrimonial del señor Luis Fernando Palacios Estrada, en su condición de propietario de la aeronave que causó el accidente.

Así las cosas, la Sala no hará pronunciamiento alguno respecto de la declaratoria de inexistencia de obligación de la Aseguradora Colseguros S.A., por cuanto dicho aspecto no fue materia de impugnación y centrará su estudio únicamente en los asuntos que fueron objeto de los recursos de apelación, esto es, los referidos a la atrás citada configuración de la eximente de responsabilidad, el reconocimiento de los perjuicios materiales solicitados en la demanda, la responsabilidad del señor Luis Fernando Palacios Estrada y la declaratoria de

⁸ Fecha en la que falleció Alejandra María Avilez Polanía, según se observa en el registro civil de defunción que obra en el folio 3 del cuaderno 1.

responsabilidad del municipio de Planadas y de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Lo anterior, conforme al artículo 357 del C. de P. C., el cual, en lo pertinente, establece que:

“La apelación se entiende interpuesta en lo desfavorable al apelante y por lo tanto el superior no podrá enmendar la providencia en la parte que no fue objeto del recurso, **salvo que en razón de la reforma fuere indispensable hacer modificaciones sobre puntos íntimamente relacionados con aquélla**” (negritas adicionales).

En este orden de ideas, resulta claro que, para el juez de segunda instancia, el marco fundamental de competencia lo constituyen las referencias conceptuales y argumentativas que se aducen y esgrimen en contra de la decisión que se adoptó en la primera instancia, por lo cual, en principio, los demás aspectos, diversos a los planteados por los recurrentes, se excluyen del debate en la instancia superior, toda vez que en el recurso de apelación operan tanto el principio de congruencia de la sentencia como el principio dispositivo, razón por la que la jurisprudencia ha sostenido que *“las pretensiones del recurrente y su voluntad de interponer el recurso, condicionan la competencia del juez que conoce del mismo. Lo que el procesado estime lesivo de sus derechos, constituye el ámbito exclusivo sobre el cual debe resolver el ad quem ‘tantum devolutum quantum appellatum’”*⁹.

En cuanto a la aplicación del principio de congruencia en lo que corresponde a la resolución del recurso de apelación, la Sección Tercera, en sentencia de 20 de mayo de 2009 (expediente 16.925), precisó:

“De conformidad con el principio de congruencia, al superior, cuando resuelve el recurso de apelación, sólo le es permitido emitir un pronunciamiento en relación con los aspectos recurridos de la providencia del inferior, razón por la cual la potestad del juez en este caso se encuentra limitada a confrontar lo decidido con lo impugnado en el respectivo recurso y en el evento en que exceda las facultades que posee en virtud del mismo, se configurará la causal de nulidad prevista en el numeral 2 del artículo 140 del Código de Procedimiento Civil, relativa a la falta de competencia funcional”.

No obstante, la Sala revisará los perjuicios inmateriales reconocidos por el a quo, conforme a lo dicho en la sentencia de unificación de 6 de abril de 2018, proferida por la Sección Tercera del Consejo de Estado¹⁰.

⁹ Al respecto, ver, por ejemplo, sentencia de la Corte Constitucional C-583 de 1997.

¹⁰ Expediente 05001-23-31-000-2001-03068-01 (46.005).

4. Hechos probados.

4.1. Alejandra María Avilez Polanía falleció el 21 de octubre de 2003 en el municipio de Planadas (Tolima), según se observa en el registro civil de defunción que obra en el folio del cuaderno 1.

4.2. Respecto del accidente que causó la muerte de Alejandra María Avilez Polanía, en el informe de accidente de aviación civil privada, la Secretaría de Seguridad Aérea de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil señaló (se transcribe como obra en el expediente):

“1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

“1.1. RESEÑA DEL VUELO

“El día 21 de octubre de 2003, la aeronave HK-2220-P, fue programada para volar la ruta IBAGUÉ-CHAPARRAL PLANADAS, trayecto este que se cumplió en condiciones normales.

“De acuerdo al informe del piloto al mando de la misma, a las 11:45 H.L., se inicia el despegue por la cabecera 01 de la pista de Planadas (Tolima), en condiciones normales y después de haber recorrido 300 metros aproximadamente y cuando tenía una velocidad de 60 nudos se escucha un fuerte impacto sobre el lado izquierdo, esta situación hace que la aeronave se desplace sobre el mismo lado sobre la zona de seguridad sin control, la aeronave continua su recorrido y posteriormente el ala izquierda impacta contra la cerca metálica delimitadora de linderos presentándose el desprendimiento total de la misma, lo cual hace que la aeronave efectúe un giro de 180° sobre su propio eje para finalizar su recorrido en ese punto quedando en posición de reposo con rumbo 190°, apoyando el ala derecha sobre la maya divisoria en la zona de seguridad y a 120 metros donde se escuchó el impacto.

“El accidente se configuró a las 11:50 H.L., con luz de día, temperatura aproximada 28° C y visibilidad ilimitada; los pasajeros y el piloto resultaron ilesos y abandonaron la aeronave por sus propios medios, no se registró incendio.

“(…)

“1.10. INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

“ <u>Aeródromo</u>	<u>Planadas</u>
“Ubicación	Planadas (Tolima)
“(…)	
“ <u>Explotador</u>	<u>El mismo</u>
“(…)	
“ <u>Resolución</u>	<u>0499</u>
“fecha	07-20-1968
“ <u>vigencia</u>	<u>Indefinido</u>
“ <u>Clase</u>	<u>F</u>
“ <u>Ancho</u>	<u>7 metros</u>

“La superficie de la pista es en material de gravilla compactado.

“1.11. REGISTRADORES DE VUELO

“No aplicable, para el tipo de aeronave de acuerdo a disposiciones aeronáuticas.

“1.12. INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE

“La aeronave después de recorrer 300 metros aproximadamente, impacta con el ala izquierda a un peatón que caminaba sobre la zona de seguridad muy cerca del borde de la pista lo que obligó a la nave a cambiar de trayectoria desplazándose sobre la zona de seguridad del lado izquierdo, durante este recorrido de aproximadamente 120 metros golpea con un obstáculo (malla) lo que la hace girar ...

“(...)

“1.16. ENSAYOS E INVESTIGACIONES

“Al día siguiente del accidente se practicó una inspección física a la pista y lugares circunvecinos de la misma, encontrándose lo siguiente:

“Puertas de entrada y huecos de acceso a lo largo de la maya metálica que separa un barrio popular y muy cercano a la pista, lo cual permite el desplazamiento de personas y animales sobre esta área en forma casi permanente, convirtiendo la pista en una servidumbre de paso a lo largo de la misma.

“Al lado derecho de la trayectoria en sentido de la pista 01-19, existe una serie de construcciones tales como: puesto de policía, colegios, escuelas y urbanización de vivienda, los cuales a pesar de estar ubicados fuera de la seguridad no existen señales ni demarcación que prohíba transitar hacia el otro costado, razón por la cual las personas que habitan en estos lugares se cruzan en forma permanente por diferentes sectores de la pista.

“No existe señalización de carácter preventivo para alertar a los peatones sobre los peligros y normas de seguridad para cruzar la pista, ni existen controles efectivos para evitar este tránsito.

“La pista carece de conos, mangaveletas y el estado de las zonas de seguridad no es el más aceptable por la presencia de huecos, piedras y en algunos sectores maleza alta.

“(...)

“2.0. ANÁLISIS

“El piloto al mando de la aeronave estaba debidamente habilitado en el equipo accidentado y su certificado médico se encontraba vigente, sin ningún tipo de limitaciones; su experiencia en vuelo es buena y el record de horas de vuelo en los últimos 90-30-3 días no evidencia fatiga para la realización de este vuelo, así mismo no se conocieron antecedentes que le impidieran ejercer actividades de vuelo.

“La aeronave tenía el certificado de aeronavegabilidad vigente, revisados los documentos técnicos de la aeronave se pudo establecer que se le estaban cumpliendo todos los servicios de mantenimiento de acuerdo a lo reglamentado por la Autoridad Aeronáutica y a lo establecido por el fabricante para el tipo de aeronave en particular.

“El mantenimiento de la aeronave, motor y sistemas era cumplido y ejecutado en taller autorizado por personal técnico debidamente licenciado.

“(...)

“Según versiones de testigos que se encontraban observando el despegue de la aeronave, sobre el lado derecho de la margen de la pista observaron que un grupo de niñas transitaban por el lado izquierdo sobre la zona de seguridad en sentido de la pista 01.19 muy cerca del borde de la misma y que a pesar de los insistentes llamados no fueron escuchados oportunamente y una de las estudiantes fue alcanzada por el ala izquierda y que como consecuencia del impacto falleció en forma instantánea.

“En vista de que ambos lados de la pista existe infraestructura de colegios y barrios populares, los habitantes de los mismos deciden desplazarse en forma casi permanente atravesando la pista e ingresar al otro extremo rompiendo la malla de seguridad que existe en este lugar y atentando de esta manera contra la integridad física por acceso a las áreas de maniobras de esta pista

“Con fundamento en el anterior análisis se puede establecer que el accidente en cuestión es producto de una imprudencia o excesiva confianza por parte del peatón que transitaba en ese momento por el área de la zona de seguridad muy cerca del borde de la pista la cual fue alcanzada con el ala izquierda de la aeronave HK-2220-P que en ese momento se disponía a realizar su despegue, causándole lesiones graves que le originaron la muerte.

“3.0. CONCLUSIONES

“• El piloto estaba habilitado y calificado para volar el equipo accidentado y tenía su chequeo de vuelo vigente

“(…)

“• Las ayudas de navegación y comunicaciones no se utilizaron en razón a que esta pista carece de servicios de tránsito aéreo.

“• La aeronave tenía toda la documentación vigente y se encontraba aeronavegable. Los programas de mantenimiento e inspección se encontraban ajustados a las disposiciones aeronáuticas.

“• Las áreas de maniobra específicamente la pista y las zonas de seguridad, son utilizadas por los moradores de la zona como vía peatonal convirtiendo la franja de pista en una servidumbre de paso sin que para ello existan los controles para evitar percances como el que nos ocupa.

“• La cerca perimetral de esta pista se encuentra en un total abandono y presenta una serie de huecos por los cuales ingresan libremente las personas hacia la pista.

“• El ancho de la pista es menor en extensión a la distancia que existe entre las puntas de las alas, lo cual implica que durante las fases de despegue y aterrizaje parte de esas superficies quedan en la zona de seguridad.

“• Teniendo en cuenta (sic) las conclusiones anteriores, se puede establecer que la aeronave en la fase de despegue después de recorrer 300 metros, golpeó con el ala izquierda a una persona que transitaba sobre la zona de seguridad muy cerca del borde de la pista causándole lesiones graves que le originaron la muerte.

“CAUSA PROBABLE

“Factor personal transeúnte que ingresó de manera irresponsable a la zona de maniobras y se desplazaba sobre la zona de seguridad muy cerca del borde de la pista, el cual fue alcanzado por el ala izquierda de la aeronave que se encontraba realizando maniobra de despegue.

“CAUSA CONTRIBUYENTE

“Falta de control por parte del administrador o propietario de la pista, al permitir el ingreso de personas y semovientes al área de personas libremente.

“4.0 RECOMENDACIONES

“AL ADMINISTRADOR Y/O PROPIETARIO DEL AEROPUERTO

“• Realizar un arreglo total a la malla divisoria de la pista, para impedir el ingreso de personas y semovientes al área de maniobras.

“• Establecer pasos peatonales fuera de las áreas de maniobra y colocar vigilancia permanente para el control de las personas que necesitan trasladarse en sentido norte sur o viceversa.

“• Establecer y promover campañas de seguridad al personal residente sobre las márgenes de laterales de la pista, para evitar percances como el que nos ocupa.

“• Solicitar a la Autoridad Aeronáutica asesoría y asistencia técnica para revisar las características reales de la franja de la pista, el ancho de la misma y las zonas de seguridad” (fls. 1 a 13 cdno. 3) (resalta la Sala).

4.3. Respecto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que falleció Alejandra María Avilez Polanía, la joven Diana Yilena Garzón Ruiz señaló (se transcribe tal como obra en el expediente):

“Yo salía de la institución con tres compañeras más entre ellas iba MARIA ALEJANDRA. **Íbamos bajando por la pista, todavía no estaba prendida la avioneta, ya habíamos caminado bastante cuando sentimos que la prendieron y fue cuando nos recostamos bien hacia la malla** y de ahí no recuerdo nada más porque yo caí inconsciente y cuando me desperté estaban echando a MARIA ALEJANDRA en un carro para llevársela al Hospital de aquí de planadas. Eso fue el 21 de octubre de 2003, no recuerdo la hora ... La verdad eso ocurrió muy rápido y yo no mire hacia atrás. Causo heridas a JHOANA RODRIGUEZ, MARIA ALEJANDRA y a mi ... Todavía existe esa pista y sus condiciones de mantenimiento son peores que cuando pasó el accidente. También que **actualmente es utilizada como obligatorio para entrar a la institución y a unos barrios como son el Simón Bolívar la pista y otros.** PREGUNTA: Dirá al Despacho si existía o no para la fecha de los nefastos sucesos una malla protectora que separara de forma total la pista del sector aledaño. CONTESTO: **De forma total no, solo existe una malla a un costado.** PREGUNTA: Dirá al Despacho si existía para la fecha de los hechos operadores y torre de control alguna en a improvisada pista de aterrizaje del municipio. CONTESTO: Nada de eso existía ni existe actualmente ... **la institución se encuentra al frente a la pista aproximadamente a diez (10) metros de dicha institución ... no existe otra vía porque cuando uno sale de la Institución es la pista ... como dije antes esa es la única vía o paso para nosotras dirigirnos a nuestras casas y entrar a esa Institución.** PREGUNTA: Le consta que la víctima adoptó las mínimas reglas de

prudencia que eran viables utilizar por el paso obligado por el aeropuerto del municipio de Planadas, o si por el contrario fue imprudente su actuar al pasar por allí. CONTESTO: **Me consta que fue prudente porque yo iba con ella y nos recostamos bien sobre la malla**" (fl. 37 cdno. 5) (resalta la Sala).

Sobre los mismos hechos, Yeisy Milena Fierro González manifestó (se transcribe literal, incluso los errores):

"Cuando íbamos saliendo del Colegio cogimos pista abajo y cuando íbamos bien abajo miramos hacia atrás la avioneta veníamos y **nosotros no orillamos hacía el pasto cerca de la malla, cuando de repente la avioneta atropello a ALEJANDRA** a mi no me cogió porque estaba de última. Alejandra estaba de primera. Eso paso el 21 de octubre de 2003, eso fue como a las 11.30 de la mañana ... A la compañera DIANA le lastimó brazo, a JHOANA un dedo de la mano y **ALEJANDRA en el CUELLO, quien murió instantáneamente** ... Todavía existe esa pista y esta lo mismo, yo le he visto que le hayan hecho arreglo alguno. También **es el único paso que utilizan las personas tanto para entrar a la Institución, a la Institución para niños especiales y para el barrio Simón Bolívar** ... CONTESTO: **Existía y sigue existiendo por un solo lado una malla** ... CONTESTO: **La Institución se encuentra al frente a la pista aproximadamente a ocho (8) metros de dicha Institución** ... **Es la única vía que existe** ... CONTESTO: Eso no es cierto, porque nosotras junto con ALEJANDRA MARIA cuando salimos de la Institución nos dirigíamos para nuestras casas ... **Nosotras al igual que ALEJANDRA al ver la avioneta lo que hicimos fue orillarnos hacia el pastal**" (fls. 38 y 39 cdno. 5) (resalta la Sala).

Por su parte, la joven Merly Johanna Rodríguez Castañeda relató (se transcribe tal como obra en el expediente):

" ... los hechos ocurrieron el 21 de octubre de 2003, en horas de la mañana, yo estaba con ALEJANDRA nosotras salimos del colegio, porque nos dieron libre como a las 11 a.m., nosotras nos fuimos pista abajo porque la avioneta la estaban revisando y le preguntamos a unos soldados si iba a arrancar la avioneta y ellos nos dijeron que no, después prendieron la avioneta, **nos salimos hacía el pasto que quedaba allí al lado de la pista y mi amiga, ósea ALEJANDRA se ubicó a orilla de la pista, siguió DIANA, yo y YEISI, ese era el orden en que íbamos, y nosotras nos íbamos a meter por la parte de debajo de la pista , faltaban unos 200 M para llegar a la salida y cuando sentimos que la avioneta se salió de la pista y nos alcanzó con las alas, nos golpeo, causándole la muerte a ALEJANDRA** y a mi amiga DIANA le fracturó el brazo y a mí el dedo índice, del brazo derecho, pues me quedo recto y el brazo también me lo fracturo y la otra niña que iba con nosotras no la alcanzó a golpear, la avioneta siguió más adelante y se estrelló contra la malla, a ALEJANDRA la avioneta la elevó y después cayo y la arrastró por el piso, causándole la muerte ... No se si actualmente entran avionetas, se que todavía queda el colegio y que siguen utilizando la pista como único pasa de los estudiantes y demás personas al Colegio y las otras casas que quedan allí ... **Esa era la vía obligatoria para llegar a nuestras casas**, nosotras íbamos tranquilas íbamos normal, no estábamos jugando, ni nada de eso que dice la pregunta y a la distancia en que nosotras íbamos ya la avioneta tenía que alzar vuelo, pero no lo hizo y nos atropelló ... no fue imprudente, empezando los soldados no se habían desplegado por los lados de la pista, no se habían hecho las seguridades del caso, pues no se iba a pensar que esa avioneta iba a salir, pues desde la mañana estaban arreglándola, la prendían, la apagaban y la revisaban, **ALEJANDRA con nosotras utilizamos ese camino porque era el único para pasar por la pista** y no fue imprudencia de nosotras" (fls. 52 a 55 cdno. 5) (resalta la Sala).

A su turno, el señor José Isaías Rayo Mosquera indicó (se transcribe literal):

“Eso fue el 21 de octubre de 2003, no me acuerdo la hora. Yo me encontraba al borde de la pista hablando con un amigo. Cuando salió la avioneta y le pegó a la niña ALEJANDRA y otras compañeras más. Luego la avioneta se fue de barriga y rodó como unos 20 metros y paró frente al taller mecánico del señor Miller. Yo corrí a darle auxilio a la niña, pero ya estaba muerta ... Todavía existe esa pista y esta lo mismo, no ha cambiado nada al contrario está en peores condiciones y el Colegio sigue ahí funcionando. **Este es el único paso que tiene tanto la Institución Educativa Pablo Sexta, la cancha de fútbol, el barrio Simón Bolívar y una Institución de nombre SEATI que se encarga del cuidado de niños especiales ... solo ha existido una malla pero a un costado de la pista ... la Institución se encuentra al frente a la pista aproximadamente a diez (10) metros de dicha Institución ... Es la única vía que tenía la niña ALEJANDRA para entrar a esa Institución; tampoco no existía ni existe otra vía que conduzca a esa Institución ... Elas iban por un lado de la pista sobre el pasto más cerca de la malla que de la pista” (fls. 40 y 41 cdno. 5) (resalta la Sala).**

4.4. En respuesta al oficio CAMR-007 del 16 de enero de 2008, el Secretario de Gobierno del municipio de Planadas le informó al Tribunal Administrativo del Tolima lo siguiente:

“Referente al primer punto sobre las condiciones de la pista de aterrizaje y su actitud (sic) para la aeronavegabilidad es pertinente manifestar que **en la fecha de ocurrencia del accidente del 31 (sic) de octubre de 2003, la pista de aterrizaje no se encontraba en optimas (sic) condiciones** pero si era apta para la aeronavegabilidad.

“En cuanto al segundo punto si alrededor de la pista **se encuentran mallas protectoras; me permito comunicarles que si las hay, deterioradas en virtud a que no se le ha hecho mantenimiento;** Torre (sic) de control y controladores aéreos debidamente preparados y técnicos en la materia y sistema de comunicación, no lo hay.

“Al punto tercero, efectivamente tanto los alumnos como personal administrativo y docentes obligatoriamente deben cruzar la pista de aterrizaje.

“A punto cuarto, le comunico que en efecto ocurrió otro accidente donde perdió la vida un menor de edad hace 30 años, razón por la cual no fue posible conseguir el nombre del menor ni la fecha del accidente.

“Al punto quinto **no tenemos conocimiento sobre recomendaciones dadas por Aerocivil con anterioridad al 21 de octubre de 2003, para la prevención de accidentes en la pista de aterrizaje de Planadas**” (fls. 3 y 4 cdno. 5) (resalta la Sala).

4.5. En el dictamen pericial del 1º de diciembre de 2008, rendido por el Capitán Alfonso Pinzón Velásquez se indicó (se transcribe tal como obra en el expediente):

“Teniendo en cuenta lo anteriormente explicado **el aeródromo del Municipio de Planadas está catalogado como clase ‘F’** (se adjunta gráfico de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia) en el cual se dispone que **el ancho de la pista debe ser de 15 mts.** Como quedó establecido en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos Parte VI, Aeródromos e instalaciones, Capítulo II.

“Desde ahora debo decir y así lo sostiene la propia AEROCIVIL en su informe de accidente objeto del experticio, que **el aeródromo del Municipio de Planadas**

incumple dicha disposición, lo que aunado a otras circunstancias que serán objeto del dictamen demuestra que tanto el operador o propietario de dicho aeródromo como la Aeronáutica Civil incumplen las normas sobre el tema, y no deberían tener permiso de operación precisamente por ese incumplimiento.

"El numeral 6.2.2.6. hace relación a los requisitos técnicos mínimos que deben cumplir los aeródromos clase 'F' para tener y conservar el permiso de operación correspondiente por parte de la Aeronáutica Civil, **requisitos incumplidos totalmente por el aeródromo del Municipio de Planadas, por lo cual no debió obtener y menos conservar el permiso de operación en dicho aeródromo,** puede generar nuevos accidentes como el que nos ocupa ...

"Y esto es obvio, teniendo en cuenta que por mandato de la constitución, la ley y el Reglamento en su capítulo IV, **el permiso de operación de un aeródromo, así como su vigencia, es un documento expedido por la Aerocivil, que determina 'que durante la vigencia del permiso de operación como declaración oficial que el aeródromo, salvo situaciones imprevistas o circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito, reúne los requisitos técnicos mínimos exigidos para garantizar la operación'.** Circunstancias que permiten determinar desde ahora a este perito que al no cumplir los requisitos técnicos mínimos, el aeródromo del Municipio de Planadas no solamente estaba incumpliendo con la normatividad, constitucional y reglamentaria, sino que estaba enviando un mensaje errado a los usuarios, en el sentido de que el con el mantenimiento o vigencia del permiso de operación, dicho aeródromo reunía esos requisitos técnicos mínimos exigidos para garantizar la operación y la seguridad aérea.

"(...)

"El 21 de octubre de 2003 la Aeronáutica Civil presentó el informe del accidente que nos ocupa, en donde en forma clara, advierten, que de conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia *'el único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad'*

"De dicho informe podemos resaltar que el avión accidentado era un Piper PA28-236 Dakota; que el accidente ocurrió el 21 de octubre de 2003, a las 11:50 horas. El Wingspan (envergadura o ancho) de dicha avioneta es de 10,67 mts., luego si la pista del aeródromo de Planadas es menor de 15 metros, /(tiene 7 según este mismo informe) (medida desde el centro geométrico de cada pista según resolución 0995 del 15 de febrero de 1980 vigente), las alas de dicha aeronave sobre pasando el área de seguridad de 3.5 a lado y lado de la pista que debe tener el aeródromo de Planadas y frente a la permisibilidad de la circulación de personas por dicha área, como único sitio obligatorio de corredor, **es claro que se incumplen totalmente las normas de seguridad aérea y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; esta es causa determinante del accidente en mi concepto técnico, en forma directa, dicho incumplimiento y la permisibilidad de la Aeronáutica Civil al permitir la operación del aeródromo de Planadas en esas condiciones de inseguridad que ponen en grave riesgo la vida de las personas en tierra.** Es obvio que la envergadura de esta clase de aeronaves supera el ancho de la pista del aeródromo de Planadas y por lo mismo no podía permitirse, el paso de personas por dicha área adyacente a la pista, como lo expliqué anteriormente. Debe ser de 7.5 mts a lado y lado del eje central, para un total de 15 mts, como lo especifica la Clase 'F'.

"Al analizar la información del aeródromo de Planadas se aprecia que efectivamente debía este pertenecer a la clase 'F' y con una anchura solamente de 7 mts, al momento del accidente que vulnera en forma evidente el numeral 6.2.2.6 del Reglamento Aeronáutico en Colombia; consecencialmente por no reunir los requisitos no debía tener permiso de operación para la fecha del accidente, circunstancia que genera responsabilidad de la Aerocivil exclusivamente por no hacer cumplir las normas aeronáuticas.

“El hecho de que se trate de un aeropuerto no controlado no exime de la obligación de vigilancia, ni la permisibilidad para el cumplimiento de las normas y requisitos técnicos exigidos en el Reglamento Aeronáutico de Colombia, y de todas maneras la operatividad o no del mismo depende de la Aerocivil.

“La Aeronáutica realizó inspección física a la pista y lugares circunvecinos de la misma, en donde se encontró el incumplimiento total de las normas que rigen la aeronavegabilidad en Colombia y a pesar de ello se permitió para la época de los hechos y aún se permite hoy, en forma irresponsable de la Aeronáutica Civil que dicho aeródromo siga funcionando

“(…)

“Este informe de la propia autoridad Aeronáutica lo que nos prueba para este experticio es que efectivamente la menor fallecida, tenía que pasar necesariamente desde la Institución Educativa a su vivienda, por el aeródromo, sin que la Aerocivil hubiera obligado, a que en dicho aeródromo hubiese unas mallas o barreras de seguridad para evitar precisamente la entrada de animales o personas, que constituyeren un peligro tanto para las aeronaves, su tripulación y pasajeros, como para las personas en tierra ...

“RESPUESTA A LOS INTERROGANTES DEL PERITAZGO SOLICITADO

“1º- Determinarán de acuerdo a las pruebas aportadas las posibles causas del accidente aéreo ocurrido en el Municipio de Planadas – Tolima, el día 21 de octubre de 2003, que hacía la ruta Planadas –Ibagué, aeronave de propiedad del señor LUIS FERNANDO PALACIOS ESTRADA.

“Me remito a lo sostenido anteriormente, dejando constancia de que el objeto del experticio no es determinar responsabilidades, sino auxiliar al Juez o Magistrado en los aspectos técnicos y por lo mismo puedo concluir que las causas del accidente aéreo ocurrido en el Municipio de Planadas el día 21 de octubre de 2003 obedeció al incumplimiento total de las funciones constitucionales, legales y reglamentarias de la Aeronáutica Civil, que permitió que para el día del accidente operara dicho aeródromo sin cumplir los requisitos técnicos, ni las condiciones de seguridad de los reglamentos Aeronáuticos en Colombia, ni de la Convención de Chicago ...

“2º- Dirán y conceptuarán sobre las especificaciones técnicas de la avioneta con la cual se produjo el accidente, número de matrícula, capacidad, instrumentos de aeronavegación que poseía debidamente acreditados ante la Aerocivil, el día del accidente.

“En este aspecto me remito al informe de accidente de aviación del 21 de octubre de 2003, expedido por la Aeronáutica Civil, en donde se encuentran las especificaciones de la aeronave accidentada, dejando constancia de que por tratarse de una Piper Pa-28-236 Dakota Wingspan es de 10,67 mts., y por ello la misma Aeronáutica Civil en sus conclusiones determinó que ‘el ancho de la pista es menor en extensión a la distancia que existe entre la punta de las alas, lo cual implica que durante la fase de despegue y aterrizaje parte de esas superficies quedan sobre la zona de seguridad y que al tratarse de un aeródromo clase F la pista debía tener 15 mts., (y no 7 como sostiene el mismo informe), distancia tomada desde el centro geométrico de la misma pista, más 3.5 metros de ancho de seguridad a lado y lado de la misma, lo cual vulnera los reglamentos aeronáuticos en Colombia, siendo obligación de la Aerocivil abstenerse de permitir la operación de dicho aeródromo, por la ausencia de dichos requisitos y al permitirse dicha operatividad, la Aeronáutica Civil está incumpliendo sus funciones y las normas de control que le competen’.

“(…)

“4º- Con los documentos aportados al proceso y/o los que obtengan en la AEROCIVIL -AEROPUERTO del municipio de planadas – Tolima, conceptuarán si se

cumplieron a cabalidad las normas de operación, aeronavegabilidad y mantenimiento que estaban vigentes en Colombia para el 31 de Octubre de 2003 y la resolución No. 2929 de mayo 14 de 1996, expedida por la Aerocivil y/o la autoridad competente o si por el contrario se omitieron algunas de ellas, explicando cuales y por que y las incidencias que dicha omisión pudo o tuvo en el accidente aéreo que nos ocupa.

“Teniendo en cuenta lo dicho en el numeral 1º de este experticio, conceptúo que el aeródromo de Planadas no cumplía ni cumple con las normas de operación, aeronavegabilidad y mantenimiento vigentes para el día del accidente, ni aún a la fecha del presente dictamen las cumple, remitiéndome al amplio informe del primer ítem de este experticio, aclarando que hubo incumplimiento por parte de la Aerocivil de sus obligaciones y funciones, ya que, al incumplirse las normas del Reglamento Aeronáutico dicho aeropuerto no podía estar con permiso de operación para la fecha en que ocurrieron los hechos fatales.

“5º- Determinarán el grado de peligrosidad que tiene el aeropuerto de Planadas – Tolima, frente a los transeúntes y al personal de estudiantes, docentes y personal administrativo de colegios y escuelas que deben –necesariamente transitar por la pista de aterrizaje, ante la ausencia de vallas protectoras y si la AEROCIVIL o el Municipio de Planadas han adoptado mecanismos de protección.

“Me remito igualmente a lo sostenido en el numeral 1º de este experticio, concluyendo nuevamente que dicho aeródromo para el día del accidente incumplía totalmente todas las normas que se citaron en dicho acápite, y el 6.2.2.6. de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para los aeródromos clase ‘F’, en relación con los requisitos técnicos mínimos que deben cumplir esta clase de aeródromos y por lo mismo concluyo que la causa del accidente fatal, no se puede determinar a ninguna imprudencia de la menor fallecida, ya que era costumbre permitida por la AEROCIVIL, el paso de transeúntes por dicha zona, permitiéndose la operatividad del aeródromo de Planadas, no solo incumpliendo todas las normas de seguridad y los requisitos técnicos mínimos, sino frente a las vallas, lo cual permite llegar a la conclusión final de este experticio, en el sentido de que **la autoridad encargada en todo el territorio nacional de la seguridad aérea, incluyendo el aeródromo de Planadas, es la Aerocivil, quien incumplió sus funciones y obligaciones constitucionales, legales y reglamentarias, siendo lo más grave que aún dicho aeródromo continúa funcionando con la complicidad de la AEROCIVIL**, pudiéndose presentar nuevos incidentes o accidentes que atenten contra la vida de las personas en tierra.

“Respecto de la responsabilidad, le corresponde a los Magistrados del Tribunal en su sapiencia determinarla, quedando claro el reiterado incumplimiento de sus obligaciones y funciones por parte del ente administrativo encargado a nivel nacional del control, operación y seguridad aérea” (fls. 2 a 135 cdno. 6) (resalta la Sala).

4.6. Mediante resolución 3660 de 10 de agosto de 2007, el Subdirector General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil canceló el permiso de operación de varios aeródromos, entre ellos, el del municipio de Planadas (Tolima), con fundamento en las siguientes consideraciones (se transcribe literal):

“1. Que la autoridad aeronáutica les concedió permiso de operación a los aeródromos de: ... **PLANADAS** ubicado en el Municipio de Planadas – Departamento del Tolima, con resolución No. 0499 del 20 de julio de 1968 ...

“2. Que mediante oficio No. 4400-IA-1661 del 4 de Mayo de 2007, el Director de Desarrollo Aeroportuario de la entidad solicita la suspensión de los permisos de operación de los aeródromos, en atención a que en dichos aeródromos no se

garantiza la seguridad de las operaciones aéreas, así mismo informa que se notificó a todas las Gobernaciones con el fin de coordinar las inspecciones técnicas comprobatorias sin que hasta la fecha se haya recibido respuesta alguna.

"(...)

"5. Que los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en su numeral 14.2.3. 14 literal d., establece como causal de cancelación, '**cuando no se observen las normas técnicas y de seguridad operacional y de la aviación para la correcta operación, contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia o su administración no reúna los requisitos exigidos para el normal funcionamiento**'" (fls. 99 a 104 cdno. 5) (negritas del texto original).

5. Valoración probatoria y conclusiones.

De las pruebas transcritas se colige que: i) mediante resolución 499 del 20 de julio de 1968, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil otorgó permiso de operación al aeródromo de Planadas (Tolima), ii) según el informe de accidente elaborado por la Secretaría de Seguridad Aérea de esa Unidad Administrativa Especial y el dictamen pericial, dicho terminal aéreo es explotado por el citado municipio, es catalogado como de clase F y para la época en que ocurrió el accidente tenía vigente la licencia de operación, iii) la Institución Educativa Técnica Pablo VI queda aproximadamente a 10 metros de la pista de aterrizaje del aeródromo de Planadas y, según los testigos y el dictamen, los estudiantes, profesores y personal administrativo necesariamente debían atravesar dicha pista para ingresar y salir del mencionado centro educativo e, incluso, era la única vía de acceso al barrio Simón Bolívar, iv) el 21 de octubre de 2003, en instantes en que Alejandra María Avilez Polonía y otras tres estudiantes transitaban por la zona de seguridad de la pista de ese aeródromo fueron atropelladas por la avioneta Piper Pa 28-236, la cual realizaba la operación de despegue y, como consecuencia de dicha colisión, se produjo la muerte de la mencionada joven y heridas menores a sus tres compañeras, v) la aeronave que ocasionó el accidente pertenece al señor Luis Fernando Palacios Estrada y, según el informe de accidente elaborado por la Secretaría de Seguridad Aérea de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en el momento de los hechos el piloto tenía su chequeo de vuelo vigente, estaba habitado y calificado para volar, la aeronave tenía la documentación vigente y se encontraba en condiciones óptimas de aeronavegabilidad, vi) según el informe de accidente realizado por la Aeronáutica Civil y el dictamen, el ancho de la pista de aterrizaje del aeródromo de Planadas era de 7 metros y la envergadura o ancho de la aeronave que causó el accidente era de 10,67 metros, lo cual implicaba que las alas de la avioneta sobrepasaran el área de seguridad de la pista.

Asimismo, se estableció que la cerca perimetral de la pista estaba en condiciones de abandono y de deterioro, lo cual permitía que los estudiantes y moradores de la zona la utilizaran como una servidumbre de paso, sin que existiera señalización alguna o los controles correspondientes que lo evitaran y, según el dictamen, en el momento del accidente el aeródromo de Planas no cumplía los requisitos técnicos mínimos de operación, establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (R.A.C.) y en la Convención sobre Aviación Civil Internacional –Convención de Chicago-para esa clase de aeródromos.

Constatada la existencia del daño antijurídico consistente en la muerte de la joven Alejandra María Avilez Polanía, la Sala abordará el análisis de imputación, con miras a determinar si aquél es imputable a los demandados o si, por el contrario, es producto del hecho determinante y exclusivo de terceros o de la propia víctima.

En ese orden de ideas, la Sala, con base en las pruebas que obran en el proceso, analizará las actuaciones u omisiones de cada uno de los demandados, para determinar si son responsables o no de la muerte de la joven Alejandra María Avilez Polanía.

5.1. Responsabilidad del municipio de Planadas

Las pruebas transcritas demuestran que el municipio de Planadas (Tolima) era el que explotaba el aeródromo en el que ocurrió el accidente que causó el deceso de la joven Alejandra María Avilez Polanía.

Respecto de la responsabilidad de los explotadores de aeródromos, por operaciones en éstos, el artículo 1817 del Código de Comercio establece:

“Artículo 1817.- Los explotadores de aeródromos, así como las personas o entidades que presten lo servicios de infraestructura aeronáutica, **son responsables de los daños que cause la operación de los aeródromos** o la prestación de los servicios citados.

“Esta responsabilidad se rige por lo dispuesto en los artículos 1881,1886 y 1887” (resalta la Sala).

Asimismo, el numeral 6.1.5. del capítulo I, de la parte sexta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia¹¹ dispone:

¹¹ Folio 100 cdno. 5.

“6.1.5. **Explotador de aeródromos:** Se presume explotador de las instalaciones, equipos y servicios que constituyen el aeródromo, a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en el Registro Aeronáutico. En los casos en que un aeródromo se ha (sic) construido u operado por acción comunal, o de otra manera semejante (sic) falta de explotador inscrito se tendrá por tal al municipio en cuya jurisdicción se encuentre.

“**Los explotadores de aeródromos, así como las personas o entidades que presten los servicios de infraestructura aeronáutica, son responsables de los daños que cause la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios citados**” (resalta la Sala).

A su vez, el numeral 6.1.24 ibídem¹² señala:

“6.1.24. **Daños:** Los explotadores de aeródromos, así como las personas o entidades que presten los servicios de infraestructuras aeronáutica, son responsables de los daños que cause la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios solicitados”.

De conformidad con las normas transcritas, el municipio de Planadas es responsable de los daños ocasionados a los demandantes, pues el accidente que ocasionó el deceso de la joven Alejandra María Avilez Polanía ocurrió durante la operación del aeródromo de Planadas (despegue de una aeronave).

Ahora bien, en cuanto a las obligaciones del administrador de un aeródromo, los numerales 6.1.20 y 6.1.21.2 ibídem establecen:

“6.1.20. **Administración de aeródromos:** En todo aeródromo de servicio público habrá un administrador responsable cuya designación deberá tener aprobación previa de la Aerocivil, quien tendrá además de las funciones que le asigne el empresario o explotador, las siguientes:

“a) **Cumplir y hacer cumplir las disposiciones de la Aerocivil.**

“b) **Mantener el aeródromo en las mejores condiciones de operación y seguridad, especialmente en cuanto hace relación a pistas, señales, cercas, servidumbres, equipos de emergencia, etc, e informar de manera inmediata a la Aerocivil cuando se presentan factores que limiten tales condiciones**”

“(…)

“6.1.21.2. **Dentro de las áreas de aterrizaje debe prohibirse el estacionamiento de aeronaves, circulación de personas**, animales y vehículos, salvo el tránsito (sic) estrictamente necesario y autorizado por razón de la operación misma. Las personas o vehículos que por razones de sus funciones deben entrar a esta zona, lo harán provistos de la respectiva identificación y señales” (resalta la Sala)

En cuanto a las cercas o vallas que deben tener los aeródromos, los numerales 9.10.2 y 9.10.4. del capítulo 9 de la Convención Sobre Aviación Civil Internacional – Convención de Chicago¹³- establecen:

¹² Folio 101 vto cdno. 5.

"9.10.2. Recomendación.- Debería proveerse una valla u otra barrera adecuada en un aeródromo para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas en una zona del aeródromo vedada al público.

(...)

"9.10.4. Recomendación.- La valla o barrera debería colocarse de forma que separe las zonas abiertas al público del área de movimiento y otras instalaciones o zonas del aeródromo vitales para la operación segura de las aeronaves"¹⁴(resalta la Sala)

Con las pruebas que obran en el plenario está demostrado que el municipio de Planadas desconoció las normas transcritas, pues, en primer lugar, no cumplió ni hizo cumplir las disposiciones de la Aerocivil relativas a los requisitos técnicos mínimos que debía cumplir el aeródromo que explotaba, toda vez que se demostró que el ancho de la pista de aterrizaje del aeródromo de Planadas es de 7 metros y, según los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (R.A.C.), el exigido para un aeródromo de su categoría (F) es de 15 metros¹⁵, lo cual tiene una importancia significativa, toda vez que la aeronave que causó el accidente tenía una envergadura o ancho de 10,67 metros, lo cual implicaba que durante la operación de despegue sus alas sobrepasaran los bordes de la pista y debe recordarse que era precisamente el costado izquierdo de ésta el lugar por el que transitaban las estudiantes cuando fueron atropelladas por la aeronave¹⁶. De hecho, es claro que las menores fueron golpeadas por el ala izquierda de la avioneta, mientras transitaban por el sendero o área de seguridad, lo cual le permite a la Sala inferir que, si la pista de aterrizaje del aeródromo de planadas hubiera tenido el ancho reglamentario, el ala izquierda de la aeronave no lo hubiera sobrepasado y, por ende, no hubiera atropellado a las estudiantes y tampoco hubiera causando el daño cuya indemnización se reclama en el presente proceso.

En segundo término, el municipio de Planadas no mantuvo el aeródromo en las mejores condiciones de seguridad, por lo menos en lo concerniente a la pista y las cercas, incluso, en la respuesta que envió al Tribunal Administrativo del Tolima, indicó que, para la época en que ocurrió el accidente (21 de octubre de 2003), la pista de aterrizaje no estaba en óptimas condiciones, pero si era "apta" para la aeronavegabilidad y que las mallas que se encuentran a su alrededor estaban

¹³ Mediante la ley 12 de 1947 se aprobó para Colombia la "Convención sobre Aviación Civil Internacional", firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

¹⁴ Folios 96 y 97 cdno. 5.

¹⁵ De conformidad con el numeral 6.6.2.6. del Capítulo II, Parte Sexta, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el ancho de la pista de aterrizaje de un aeródromo de categoría F es de 15 metros. Esto mismo se indicó en el dictamen pericial que obra en el folio 134 del cuaderno 6.

¹⁶ Según se observa en la gráfica de la pista del dictamen pericial que obra en el folio 134 del cuaderno 6.

deterioradas, por cuanto no se les había hecho mantenimiento. Asimismo, con los testimonios que obran en el proceso y el informe de accidente realizado por la Secretaría de Seguridad Aérea de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, se acreditó que la cerca perimetral de la pista estaba en abandono y presentaba unos agujeros que permitían el paso de personas y animales hacia la pista.

En tercer lugar, está demostrado que el municipio de Planadas permitió que la pista y las zonas de seguridad de ésta fueran una servidumbre de paso por la que transitaban frecuentemente los estudiantes y los habitantes del barrio Simón Bolívar, lo cual constituye, sin lugar a dudas, una de las causas determinantes del accidente que causó el deceso de Alejandra María Avilez Polanía y heridas a sus compañeras, pues si dicho municipio hubiera implementado los controles y medidas de seguridad necesarios para evitar el ingreso de personas a la pista de aterrizaje, seguramente no hubiera ocurrido ese trágico suceso.

Así las cosas, se declarará la responsabilidad patrimonial del municipio de Planadas (Tolima), en virtud del título jurídico de imputación de falla del servicio, por cuanto se demostró que: i), en su condición de explotador del aeródromo, incumplió los R.A.C. y algunas disposiciones de la Convención Sobre Aviación Civil Internacional o Convención de Chicago, ii) incumplió también su obligación de mantener el aeródromo en condiciones óptimas de operación y de seguridad (en especial las relativas al cuidado y mantenimiento de las cercas perimetrales) y iii) no efectuó los controles, ni tomó las medidas necesarias para impedir el tránsito de personas y animales por la pista; en cambio, permitió que ésta fuera utilizada como una servidumbre de paso por los vecinos del aeródromo.

5.2. Responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Respecto de las funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –AEROCIVIL-, los artículos 47 y 48 de la Ley 105 de 1993 (norma vigente en el momento de los hechos) establecían:

“Artículo 47. **FUNCIONES AERONÁUTICAS.** Las funciones relativas al transporte aéreo, (sic) serán ejercidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como Entidad (sic) especializada adscrita al Ministerio de Transporte.

“**ARTÍCULO 48. DESCENTRALIZACIÓN AEROPORTUARIA.** Para efectos de la descentralización aeroportuaria, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, (sic) podrá entregar a cualquier título los aeropuertos de su propiedad a entidades departamentales, municipales o asociaciones de las anteriores, para

que éstas los administren en forma directa o indirecta. De igual forma podrá celebrar contratos de administración, concesión o similares sobre los aeropuertos de propiedad del Fondo Aeronáutico Nacional, con entidades especializadas o con asociaciones regionales, en las cuales la participación estatal no podrá ser superior al cincuenta por ciento (50%). Los contratos que se celebren con las entidades territoriales, sus asociaciones o con las sociedades regionales podrán ser revocados unilateralmente, sin lugar a indemnización, cuando a criterio de la Aeronáutica Civil exista mal manejo en el uso, mantenimiento y operación de los bienes e instalaciones entregados; o cuando exista deficiencia administrativa en la prestación de los servicios aeroportuarios.

“La autoridad Aeronáutica (sic) ejercerá funciones de reglamentación, control, supervisión y sanción sobre quienes presten los servicios aeroportuarios y en casos de violación a sus normas o reglamentos conservará siempre la posibilidad de intervenirlos, pudiendo asumir directamente la prestación del servicio.

“PARÁGRAFO 1. Dentro de un plazo de tres (3) años la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil realizará los estudios y diseños necesarios para especializar el uso de los aeropuertos de acuerdo con su categoría, y con base en ello, podrá limitar o suspender la operación de aviación general y de las escuelas de aviación en los aeropuertos de mayor tráfico aéreo, con el fin de garantizar un servicio eficiente y seguro a los usuarios del transporte aéreo.

“Será función prioritaria de la Aeronáutica Civil, (sic) el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria y el establecimiento de ayudas de aeronavegación requeridas para los aeropuertos a donde se desplace la aviación general y las escuelas de aviación.

PARÁGRAFO 2. La Aeronáutica Civil con el fin de especializar los aeropuertos del país podrá regular el uso del equipo que debe operar en cada uno de ellos, así como autorizar, limitar o suspender las rutas aéreas.

PARÁGRAFO 3. La Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, (sic) conservará el control del tráfico aéreo y la responsabilidad por el correcto funcionamiento de las ayudas aéreas. **Así mismo ejercerá una adecuada supervisión sobre la seguridad aérea y el control técnico**” (resalta la Sala).

En cuanto al permiso de operación y registro de los aeródromos, los numerales 6.1.3 y 6.1.6. de la Parte Sexta (AERODRÓMOS E INSTALACIONES) de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia establecen:

“6.1.3. Permisos de Operación: Ningún aeródromo podrá ser utilizado sin el permiso de operación otorgado por la Aerocivil, en el cual consten entre otros puntos, su identificación y localización, nombre del propietario, clasificación, categoría y condiciones operacionales”

“(…)

“6.1.6. Registro de Aeródromos: La Autoridad Aeronáutica llevará un registro de aeródromos en el cual se hará constar su clase y categoría, el nombre del explotador y demás datos pertinentes” (destaca la Sala).

De conformidad con las normas transcritas, la AEROCIVIL tiene a su cargo la función de controlar, supervisar y sancionar a quienes presten servicios aeroportuarios y de conceder los permisos de operación y llevar los registros de los aeródromos.

Está demostrado que, mediante resolución 499 del 20 de julio de 1968, la AEROCIVIL concedió permiso de operación indefinido al aeródromo de Planadas, el cual catalogó de categoría F.¹⁷

En cuanto a los requisitos técnicos mínimos que deben cumplir los aeródromos clase F para obtener y conservar el respectivo permiso de operación, el numeral 6.2.2.6. del Capítulo II, de la Parte Sexta de los R. A.C. establece:

“6.2.2.6. Aeródromos Clase ‘F’ (Figura 42). Los requisitos técnicos mínimos que deben cumplir los aeródromos de la clase ‘F’ para obtener y conservar el permiso de operación correspondiente son:

“a) Pistas

“(…)

“3. El ancho mínimo de la zona de aterrizaje será de 15 metros”¹⁸ (resalta la Sala)

Asimismo, en cuanto a la inspección técnica de los aeródromos los numerales 6.4.1. y 6.4.2. ibídem prevén:

“6.4.1. Solicitud de inspección técnica: Terminada la construcción de un aeródromo o sus reformas, debe pedirse a costa del interesado su inspección técnica y solicitarse el permiso de operación antes de darse al servicio. En la solicitud se darán todos los datos técnicos necesarios para realizar la inscripción en los libros de Registro Nacional de Aeródromos, **los que serán confirmados en la inspección practicada.** A la solicitud se debe acompañar un croquis del aeródromo en la escala 1:10.000. **El objeto de la inspección es:**

“a) comprobar que el aeródromo se ha construido o reformado de acuerdo a (sic) los planos y especificaciones aprobados.

“b) Cerciorarse de que cumple en todo con los requisitos exigidos en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos de acuerdo a (sic) su categoría especialmente en cuanto a normas de seguridad.

“6.4.2. Permiso de Operación: **El permiso de operación de un aeródromo es un documento expedido por la Aerocivil** en el que consta (sic) su identificación, el nombre del propietario y/o explotador, destinación (público o privado), limitaciones, privilegios y especificaciones generales. **Fija así mismo la vigencia del permiso de operación y constituye durante ese lapso una declaración oficial de que el aeródromo, salvo situaciones imprevistas o circunstancias de fuerza mayor**

¹⁷ Folio 67 cdno. 5.

¹⁸ Folio 104 vto. cdno. 6.

o caso fortuito, reúne los requisitos técnicos mínimos exigidos para garantizar la operación"¹⁹ (resalta la Sala).

En cuanto a la suspensión o cancelación de los permisos de operación, el numeral 6.4.3. ibídem establece:

"6.4.3.Suspensión o cancelación de los permisos de operación:

"1. La Aerocivil suspenderá o cancelará el permiso de operación de un aeródromo o pista en los casos siguientes:

"(...)

"d) **Cuando no se observen las normas técnicas y de seguridad para la correcta operación**, o su administración no reúna los requisitos exigidos para el normal funcionamiento"²⁰ (resalta la Sala).

Como el informe de accidente elaborado por la Secretaría de Seguridad Aérea de la AEROCIVIL y el dictamen pericial demostraron que el ancho de la pista del aeródromo de Planadas no cumplía con las medidas exigidas en la norma trascrita para que obtuviera y conservara el permiso de operación, la Sala considera que la AEROCIVIL incurrió en una falla en el servicio por acción, toda vez que, a pesar de que el mencionado aeródromo no cumplía con uno de los requisitos técnicos mínimos para su funcionamiento, le otorgó permiso indefinido de operación, lo cual, de conformidad con el numeral 6.4.2. atrás transcrito constituía una declaración oficial de que dicho terminal aéreo reunía los requisitos técnicos mínimos que garantizaban su operación.

Como se explicó en párrafos anteriores, dicho aspecto es de suma importancia, puesto que el ancho de la pista tuvo una incidencia significativa en la producción del accidente que causó el deceso a la menor Alejandra María Avilez Polanía.

Por otra parte, respecto de la inspección de aeródromos, en el formato DGAC-O-014 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones Vivienda y Construcción se indicó que la Dirección de Seguridad Aérea de la Dirección General de la Aeronáutica Civil tenía, entre otras, la función de:

"K CERCADO PERIMETRAL

"1.- Cerco: **Verificar cerco**, tipo (muro, zanja, alambrado, cerco eléctrico, concertina), **estado y seguridad que ofrece**).

¹⁹ Folio 106 cdno. 6

²⁰ Ibídem.

Conforme a lo anterior, es claro que las pruebas que obran en el proceso demuestran que la AEROCIVIL incurrió también en una falla en el servicio por omisión, por cuanto no inspeccionó de manera regular el **estado y seguridad** que tenía el cerco perimetral de la pista de aterrizaje del aeródromo de Planadas, ya que, de haberlo hecho, seguramente se hubiera dado cuenta de que dicho cerco tenía huecos que permitían el ingreso de personas y animales a la pista de aterrizaje y hubiera ordenado el cierre de ese terminal aéreo, mientras se tomaban las medidas de seguridad establecidas en la norma transcrita y en los R.A.C. para garantizar la operación aérea del aeródromo.

Al respecto, es importante destacar que no existe prueba alguna que demuestre que la AEROCIVIL hubiera realizado actividades o inspecciones tendientes a evitar accidentes como el que ocupa la atención de la Sala; en cambio, según lo informó el Secretario de Gobierno del municipio de Planadas, dicha unidad administrativa no les hizo recomendación alguna con anterioridad a la fecha del accidente.

Nótese que apenas el 10 de agosto de 2007, es decir, casi tres años después de ocurrido el accidente, la AEROCIVIL canceló el permiso de operación concedido al aeródromo de Planadas, por cuanto consideró que no cumplía con las normas técnicas y de seguridad exigidas para su funcionamiento, en los términos establecidos en los R.A.C.

Sobre el particular, es menester señalar que, antes de que ocurriera el accidente que causó el deceso de Alejandra María Avilez Polanía, la Corte Constitucional, en sentencia T-552 de 30 de noviembre de 1993, ordenó al Director Administrativo de Aeronáutica Civil que iniciara en forma inmediata las gestiones necesarias para finalizar los cierres perimetrales de los aeropuertos que presentan carencias al respecto. En dicha providencia, la Corte puntualizó:

"b. Cierre perimetral de las pistas de los aeropuertos de Cúcuta, San Andrés y Riohacha

"Otro factor de peligro evidente que pone en riesgo la seguridad aérea y por ende, la vida de los pilotos y terceros, (sic) es la falta de cierre perimetral de las pistas en los aeropuertos citados, lo cual permite el ingreso de animales y personas que eventualmente pueden llegar a producir lamentables accidentes.

"(...)

"Conclusiones

"Del análisis probatorio que antecede se concluye que, evidentemente existen deficiencias protuberantes que afectan de manera constante y actual la seguridad aérea en todo el país, especialmente en los terminales indicados, de donde se colige un riesgo patente para las operaciones aéreas y una amenaza

grave para el derecho a la vida de los accionantes, de los pasajeros y de terceros situados en tierra.

“Se hace indispensable y urgente que el Estado asuma con responsabilidad y eficacia la tarea de diagnosticar en toda su complejidad la actual situación de la seguridad aérea dentro del territorio, para lo cual es necesario que el conjunto de problemas expuestos reciba un tratamiento integral que parta de la verificación técnica ponderada de las falencias actuales y de las soluciones que se recomienden a los organismos competentes.

“(…)

“Considera esta Corte que, si bien la profesión de piloto o aviador implica un grado de riesgo superior al de otras profesiones, éste nivel de riesgo no puede ser incrementado por omisiones o negligencias imputables al Estado, aquí representado por el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, organismo que, según resulta del expediente, ha venido mostrando –de tiempo atrás- cierta desidia en la adopción de las medidas necesarias para garantizar, hasta donde es posible, unas operaciones aéreas seguras y confiables”.

Como consecuencia de lo anterior, la Corte dispuso:

“Quinto.- ORDENASE al Director del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil –Aerocivil- iniciar en forma inmediata las gestiones para finalizar los cierres perimetrales de los aeropuertos que presentan carencias al respecto.

“Sexto.- El Director de la Aerocivil, conjuntamente con los Alcaldes (sic) de las ciudades en donde operan los aeropuertos y con las autoridades militares de esas ciudades, deberá adoptar en forma inmediata y poner en marcha mecanismos conjuntos de vigilancia para garantizar que se evitara (sic) el ingreso de personas, vehículos y animales a las pistas de los terminales correspondientes” (resalta la Sala).

Como no se acreditó que la AEROCIVIL hubiera cumplido con lo ordenado por la Corte Constitucional en la sentencia transcrita y, en cambio, se demostró que, para la época del accidente que originó el proceso de la referencia, la cerca perimetral del aeródromo de Planadas tenía huecos que permitían el paso de personas y animales a la pista de aterrizaje, la Sala considera que dicha omisión constituye una falla en el servicio por parte de dicha autoridad, pues no solo incumplió lo ordenado en el fallo acabado de transcribir en lo pertinente, sino también y principalmente las disposiciones contenidas en los R.A.C.

Así las cosas, se declarará la responsabilidad patrimonial de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en virtud del título jurídico de imputación de falla del servicio, toda vez que se demostró que: i) concedió un permiso de operación indefinido a un aeródromo que no tenía los requisitos técnicos mínimos establecidos en los R.A.C., ii) no inspeccionó de manera regular el estado y la seguridad que tenía el cerco perimetral de la pista de aterrizaje del aeródromo de Planadas, iii) no adelantó las gestiones necesarias para realizar o reparar el cierre o cerco perimetral de ese

aeródromo y iv) no coordinó con el alcalde y las autoridades militares de ese municipio las labores o mecanismos necesarios para impedir el ingreso de personas y animales a la pista de aterrizaje del aeródromo.

5.3. Responsabilidad del señor Luis Fernando Palacios Estrada (propietario y explotador de la aeronave)

Según el artículo 1851 del Código de Comercio “es explotador de una aeronave la persona inscrita como **propietaria** de la misma en el registro aeronáutico ...” (resalta la Sala)

Con el folio de matrícula Aeronáutica 2099²¹ y el oficio 1030 -0584 de 30 de abril de 2004, expedido por el Jefe de Registro de la Aeronáutica Civil²², se demostró que, para la fecha del accidente (21 de octubre de 2003), el señor Luis Fernando Palacios Estrada era el propietario de la aeronave HK 2220, marca Piper, modelo PA-28- 236, serie 28-7911029.

Respecto de los daños causados a terceros en la superficie, el artículo 1827 de Código de Comercio establece:

“Art. 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” (resalta la sala).

Sobre el concepto de vuelo, el artículo 1828 ibídem prevé:

“Art. 1828.- Para los efectos de este Capítulo la aeronave se entenderá en vuelo desde el momento en que se enciendan los motores para la partida hasta cuando sean apagados al término del recorrido” (resalta la Sala).

Como se demostró que el accidente que causó el deceso de la joven Alejandra María Avilez Polanía ocurrió en instantes en que la avioneta Piper PA-28-236, matrícula HK -2220-P recorría la pista del aeródromo de Planadas para despegar, de conformidad con las normas transcritas debe considerarse que el daño cuya indemnización se reclama fue causado por una aeronave que estaba en vuelo y, por ende, en principio los demandantes tendrían derecho a ser indemnizados por el explotador o propietario de la

²¹ Folios 23 y 24 cdno. 1.

²² Folio 22 cdno. 1.

aeronave que causó el accidente; no obstante, según el artículo 1827 –atrás transcrito– no hay “lugar a indemnización si los daños **no son consecuencia directa” del suceso que los originó o cuando se deban al solo “hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo si se observaron los reglamentos de tránsito aéreo”**”.

De conformidad con las pruebas que obran en el proceso y lo explicado en acápites anteriores, la Sala considera que, si bien Alejandra María Avilez Polanía fue atropellada por la aeronave del señor Luis Fernando Estrada Palacios, no existe prueba alguna que demuestre que ello ocurrió como consecuencia directa de un error o maniobra imprudente del piloto, ni mucho menos por el incumplimiento de los reglamentos de tránsito aéreo²³; en cambio, está acreditado que el accidente se produjo cuando la víctima y sus compañeras transitaban por un costado de la pista que era prohibido y que resultaba muy peligroso, puesto que el ancho de la pista no tenía las medidas reglamentarias, lo cual implicaba que el ala izquierda de la aeronave necesariamente ocupara la zona por la que caminaban las jóvenes mencionadas.

Así las cosas, para la Sala es claro que, a pesar de que el señor Luis Fernando Palacios Estrada es propietario de la avioneta que atropelló a Alejandra María Avilez Polanía, él no tiene responsabilidad alguna por el deceso de la joven, toda vez que no se probó que ese accidente ocurrió como consecuencia de la imprudencia o negligencia del piloto o por incumplimiento de los reglamentos de tránsito aéreo; en lugar de ello, se demostró que en el momento del siniestro el piloto tenía su chequeo de vuelo vigente, estaba habilitado y calificado para volar y que la aeronave tenía su documentación en regla y se encontraba en condiciones óptimas de aeronavegabilidad.

En este orden de ideas, la Sala confirmará la absolución del señor Luis Fernando Palacios Estrada, pero por las razones expuestas y no por las señaladas por el a quo en la sentencia de primera instancia.

6. Ausencia de culpa de la víctima

Ahora bien, en cuanto a la participación de la víctima en los hechos, la Sala descarta la configuración de la culpa exclusiva como eximente de responsabilidad, comoquiera que, según se acaba de exponer, el daño antijurídico resulta imputable al municipio de Planadas (Tolima) y a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en la medida en que se demostraron las fallas en el servicio en que incurrieron y

²³ Al respecto, es necesario señalar que ni en el informe de accidente, ni en el dictamen pericial se indicó que el piloto incurrió en alguna de las referidas conductas.

que constituyen la causa determinante del daño cuya indemnización se reclama en el presente proceso.

Respecto de la concausa, esta Sección del Consejo de Estado ha sostenido que el comportamiento de la víctima que habilita al juzgador para reducir el *quantum* indemnizatorio es aquel que contribuye, **de manera cierta y eficaz** en la producción del hecho dañino, es decir cuando la conducta de la persona participa en el desenlace del resultado, habida consideración de que la víctima **contribuyó realmente** a la causación de su propio daño²⁴; al respecto, la Sala ha señalado:

“b.4. Como para el Tribunal la conducta de la víctima tuvo participación eficiente, más no única, en la producción y para los demandantes ello no es así jurídicamente, se estudiará con mayor precisión ese punto, porque de ser así como lo concluyó el a quo habría lugar a que en la apreciación del daño éste estuviera sujeto a reducción. Al respecto el Código Civil enseña:

‘Artículo 2.357. La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él **imprudentemente**’.

“Sobre este particular la Sala precisa que el comportamiento de la víctima que habilita al juzgador para reducir el quantum indemnizatorio, como lo señala el citado artículo 2.357 Código Civil, es el que contribuye en la producción del hecho dañino (concausa); es decir, cuando la conducta de la persona dañada participa de manera cierta y eficaz en el desenlace del resultado fatal. Se hace esta afirmación en atención a que no es de recibo a términos del artículo 90 de la Constitución Política, reducir los alcances de la cláusula general de cobertura de responsabilidad, so pretexto de meras conductas culposas, que no tienen **incidencia causal** en la producción del daño, pues por esa vía se reduciría el sentido y el alcance del valor normativo, contenido en dicho precepto constitucional. Téngase en cuenta que tratándose de la responsabilidad patrimonial del Estado, una vez configurados los elementos estructurales de ésta - **daño antijurídico, factor de imputación y nexo causal** -, la conducta del dañado solamente puede tener relevancia como factor de aminoración del quantum indemnizatorio, a condición de que su comportamiento tenga las notas características para configurar una **co causación del daño**. En esta dirección puede sostenerse que no es de recibo el análisis aislado o meramente conjetural de una eventual imprudencia achacable a la víctima, si la misma no aparece ligada co - causalmente en la producción de la cadena causal.

“Bien se ha dicho sobre el particular que la reducción del daño resarcible, con fundamento en el concurso del hecho de la víctima, responde a una razón de ser específica, cual es que la víctima haya contribuido realmente a la causación de su propio daño, caso en el cual esa parte de perjuicio **no deviene antijurídico** y por ende no tiene la virtud de poder ser reconducido al patrimonio de quien se califica de responsable. Por consiguiente, cuando hay derecho a la disminución, ésta ha de analizarse en función de la **relación de causalidad**, que es el ámbito propio en donde tiene operancia dicho elemento **co causal** y no en el denominado plano de la compensación de culpas”²⁵.

²⁴ Sentencias del 13 de septiembre de 1999 (exp. 14.859), del 10 de agosto de 2005 (exp. 14.678) y del 17 de marzo de 2010 (exp. 18.567).

²⁵ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 2 de mayo de 2002 (expediente 13.050).

Con las pruebas que obran en el proceso se demostró que la institución en la que estudiaba Alejandra María Avilez Polanía se encuentra aproximadamente a 10 metros de la pista de aterrizaje del aeródromo de Planadas y que los estudiantes, profesores y habitantes del barrio Simón Bolívar necesariamente debían atravesarla, pues era el único camino o vía de acceso que tenían para ingresar a sus viviendas.

Asimismo, los referidos testimonios y el dictamen demuestran que en el momento del accidente Alejandra María Avilez Polanía y sus compañeras se dirigían hacia sus viviendas caminando sobre un costado de la pista (por el césped) y no jugando o realizando cualquier otra conducta imprudente sobre la pista como lo afirman los demandados; al respecto, es necesario tener en cuenta que los testimonios referidos, el informe de accidente y el dictamen demuestran que la colisión ocurrió en un costado de la pista, debido a que el ala izquierda de la aeronave, que sobrepasaba el ancho de la pista, golpeó a Alejandra María Avilez y a sus compañeras, mientras éstas trataban de resguardarse junto a la malla de la pista.

Ahora, si bien Alejandra María Avilez Polanía y sus compañeras caminaban por una zona que era prohibida, lo cierto es que no lo hacían por capricho, sino porque era la única vía o camino que tenían para ir de su casa al colegio y viceversa y no eran las únicas que lo hacían, pues la pista de aterrizaje del aeródromo de Planadas servía como servidumbre de paso a los moradores del barrio Simón Bolívar y a los profesores y estudiantes de la Institución Educativa Técnica Pablo Sexto, sin que el municipio instalara una señalización o implementara controles que lo impidieran.

Por otra parte, es importante destacar que no existe prueba alguna que demuestre que Alejandra María Avilez Polanía jugaba o realizaba actividades peligrosas sobre la pista; en cambio, como se advirtió, está demostrado que ella y sus compañeras caminaban sobre un costado de la pista y, en el momento en que advirtieron la presencia de la aeronave, trataron de resguardarse junto a una malla que servía de cerco perimetral, pero, debido a que las alas de la aeronave excedían el ancho de la pista, una de ellas las golpeó y causó la muerte de aquella, así como heridas a sus compañeras.

Así las cosas, es evidente que el hecho de que Alejandra María Avilez Polanía transitara sobre un costado de la pista no constituye una razón suficiente para que se configure la eximente de responsabilidad consistente en la culpa exclusiva de la víctima y ni siquiera para que pueda inferirse una posible concurrencia de culpas, por cuanto no existe elemento de juicio alguno que indique que ella actuó de manera imprudente o

negligente y que esa fue la causa por la cual ocurrió el accidente; en lugar de ello, está acreditado que fueron las fallas en el servicio en que incurrieron el municipio de Planadas y la AEROCIVIL las que causaron de manera efectiva o determinante el accidente que causó el daño por el cual se reclama indemnización en este proceso.

Por lo anterior, la Sala revocará en este aspecto la sentencia impugnada y, en su lugar, ordenará que el municipio de Planadas y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil paguen, sin reducción alguna, los perjuicios que causaron a los demandantes, como consecuencia de las fallas en el servicio en que incurrieron y que causaron de manera determinante o efectiva el accidente que provocó la muerte de Alejandra María Avilez Polanía.

7. Indemnización de perjuicios

7.1. Perjuicios Morales.

Por la muerte de Alejandra María Avilez Polanía concurrieron al proceso Dignory Avilez Polanía (en calidad de madre), Juan Diego Rivas Avilez y Laura Silvana Rivas Avilés (en calidad de hermanos), Aminta Polanía (en calidad de abuela), Anysthael María Avilés Polanía, Evercelio Avilés Polanía, Mireya Avilez Polanía, Amparo Avilés Polanía y Leonidas Avilez Polanía (en calidad de tíos), según se desprende de la demanda y de los poderes conferidos a su apoderado judicial (fls. 1 a 3 cdno. 1).

En relación con el parentesco de los demandantes con Alejandra María Avilez Polanía, obran en el proceso las siguientes pruebas:

1. Registros civiles de nacimiento de Dignory Avilez Polanía, Anysthael María Avilés Polanía, Evercelio Avilés Polanía, Mireya Avilez Polanía, Amparo Avilés Polanía y Leonidas Avilez Polanía en el que consta que son hijos de los señores Leonidas Avilez y Aminta Polanía (fls. 6 a 12 cdno. 1).

2. Registros civiles de nacimiento de Alejandra María Avilez Polanía, Laura Silvana Rivas Avilés y Juan Diego Rivas Avilez, en los que se indican que son hijos de la señora Dignory Avilez Polanía (fls. 11 cdno. 2).

Respecto del perjuicio moral que sufrieron los tíos de Alejandra María Avilez Polanía, la señora Luz Amparo Bermúdez Cuenca manifestó (se transcribe literal):

“La niña ALEJANDRA vivía con la señora AMINTA que era su abuela y con EVERCELIO AVILÉS, su tío, quienes eran los que veían por ella, respondían de un

todo, porque la niña vivía con ellos ... el profesor EVERCELIO y LEONIDAS, tenían una relación bonita, con los otros no se; **que yo me consta que les dio duro el fallecimiento de la niña, fue a doña AMINTA, EVERCELIO y LEONIDAS**, a los otros lógico que el dolor era muy grande, pero de eso no se" (fl. 31cdno. 5) (resalta la Sala)

Por su parte, Merly Johanna Rodríguez Castañeda relató (se transcribe tal como obra):

"ANISTAEL era el abuelito de ALEJANDRA, pero no lo conocí, EVERCELIO era el tío, si lo conocí, pues él vivía con ella, no conozco a MIREYA, tampoco a AMPARO y a LEONIDAS si lo conocí, ese era un tío de ella, él también convivió un tiempo con ella en la finca ... ANYSTHAEL MARÍA, no se quien es, EVERCELIO, lo conocí porque era el tío de ALEJANDRA y vivía con ella, a MIREYA y AMPARO, solo las vi el día del entierro de ALEJANDRA, a don LEONIDAS, si porque era el tío de ella y convivía con ella por tiempos, la relación de ALEJANDRA con ellos era buena porque ella los quería mucho y ellos la querían mucho y le ayudaban con lo que podía y ella necesitaba. El dolor de la muerte de ALEJANDRA, fue muy duro para sus familiares, fue una tristeza porque ella era muy joven" (fls 54 y 55 cdno. 5) (resalta la Sala)

Sobre los mismos hechos, María Elcy Lerma Aldana manifestó (se transcribe tal como obra):

"No conozco a ANISTAEL MARIA AVILES, a EVERCELIO sí lo conozco, él es tío de ALEJANDRA MARIA también conozco a AMPARO y a LEONIDAS AVILÉS POLANÍA, quienes son los tíos de la niña ALEJANDRA, pues EVERCELIO y LEONIDAS vivían en la misma casa con ALEJANDRA ... Sí los conozco con excepción de ANYSTHAEL MARIA, son familiares de ALEJANDRA MARIA, ellos tenían una relación muy buena, los tíos con ella y ella con los tíos, pues la perdida de ALEJANDRA MARIA para ellos fue muy dura tanto de los tíos, por su puesto de la mamá, abuela y primos fue muy duro, me consta porque desde el momento prácticamente después de sucedido el accidente yo estuve con ellos acompañándolos y los veía llorar, el dolor que sentían, pues es muy duro por la pérdida de un familiar" (fls. 56 y 57 cdno. 5) (resalta la Sala).

De los testimonios transcritos se infiere que los señores Evercelio Avilés Polanía y Leonidas Avilez Polanía sintieron aflicción moral por la muerte de Alejandra María Avilez Polanía; en cambio, respecto de los señores Anysthael María Avilés Polanía, Mireya Avilez Polanía y Amparo Avilés Polanía no existe prueba alguna que demuestre su dolor o afectación moral por tal hecho, pues en ninguna de las referidas declaraciones se indicó de manera clara y expresa que ellos hubieran sufrido una afectación moral por la muerte de su sobrina; por el contrario, dos de las deponentes afirmaron que no conocían al señor Anysthael María Avilés Polanía y otra afirmó que solo vio a las señoras Mireya y Amparo Avilez Polanía el día del entierro.

Así las cosas, comoquiera que la demostración del parentesco entre la menor fallecida y los tíos no es suficiente para que se dé por establecido el daño moral que éstos padecieron, la Sala negará los perjuicios morales solicitados en favor de los

señores Anysthael María Avilés Polanía, Mireya Avilez Polanía y Amparo Avilés Polanía y reconocerá únicamente los solicitados por los señores Evercelio Avilés Polanía y Leonidas Avilez Polanía, puesto que de estos dos últimos se acreditó el padecimiento moral que sufrieron por el deceso de su sobrina.

Según la jurisprudencia del Consejo de Estado, en los eventos en los que una persona fallece o sufre una lesión y ello es imputable al Estado, se desencadena, a cargo de éste, la indemnización de perjuicios morales, de tal manera que las personas que se sientan perjudicadas por dicha situación y hagan parte del grupo familiar más cercano pueden reclamar la indemnización de estos perjuicios acreditando el parentesco con la víctima directa del daño, pues éste se convierte en un indicio suficiente para tener por demostrado el perjuicio moral sufrido, por cuanto las reglas de la experiencia hacen presumir que el daño padecido por un pariente cercano causa dolor y angustia en quienes conforman su núcleo familiar, en atención a las relaciones de cercanía, solidaridad y afecto, siempre que no existan pruebas que indiquen o demuestren lo contrario.

Respecto de la cuantía de la indemnización de este perjuicio inmaterial, en caso de muerte, la Sala de la Sección Tercera, en sentencia de unificación del 28 de agosto de 2014²⁶, estableció cinco niveles de cercanía afectiva entre la víctima directa del daño o causante y quienes acuden a la justicia en calidad de perjudicados o víctimas indirectas, así:

Nivel 1. Comprende la relación afectiva propia de las relaciones conyugales y paterno – filiales o, en general, de los miembros de un mismo núcleo familiar (1er. grado de consanguinidad, cónyuges o compañeros permanentes o estables). A este nivel corresponde el tope indemnizatorio de 100 SMLMV.

Nivel 2. Se refiere a la relación afectiva propia del segundo grado de consanguinidad o civil (hermanos, abuelos y nietos). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 50% del tope indemnizatorio.

Nivel 3. Abarca la relación afectiva propia del tercer grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 35% del tope indemnizatorio.

²⁶ Expediente 27.709, actor: Adriana Cortés Pérez y otras

Nivel 4. Aquí se ubica la relación afectiva propia del cuarto grado de consanguinidad o civil y afines hasta el segundo grado. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 25% del tope indemnizatorio.

Nivel 5. Comprende las relaciones afectivas no familiares (terceros damnificados). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 15% del tope indemnizatorio.

Para los niveles 1 y 2 se requiere solo la prueba del estado civil o de la convivencia de los compañeros; pero, para los niveles 3 y 4, se requiere, además, la prueba de la relación afectiva y para el nivel 5, se debe probar la relación afectiva.

En consecuencia, se reconocerán, por concepto de perjuicios morales, cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes a la fecha de esta sentencia, para la señora Dignory Avilez Polanía, cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes a la fecha de esta sentencia, para cada uno de los señores Aminta Polanía, Juan Diego Rivas Avilez y Laura Silvana Rivas Avilés y (35) salarios mínimos mensuales legales vigentes a la fecha de esta sentencia, en favor de cada uno de los señores Evercelio Avilés Polanía y Leonidas Avilez Polanía.

7.2. Perjuicios materiales -Lucro cesante-

En la demanda se solicitó por este concepto la suma de \$241'349.280, correspondiente a los beneficios económicos que dejarán de percibir los demandantes como consecuencia de la muerte de Alejandra María Avilez Polanía.

Según la sentencia de unificación de 6 de abril de 2018, proferida por la Sección Tercera del Consejo de Estado²⁷, en ausencia de prueba que demuestre (i) que los hijos contribuyen económicamente con el sostenimiento del hogar paterno o materno, porque materialmente están en condiciones de hacerlo, es decir, porque ejercen una actividad productiva que les reporta algún ingreso y (ii) que los padres son beneficiarios de la obligación alimentaria porque no tienen los medios para procurarse su propia subsistencia, bien porque están desempleados, enfermos o sufren de alguna discapacidad, no puede presumirse que la muerte de una persona menor de 25 años genera una pérdida de ingresos cierta a favor de sus padres.

²⁷ Consejo de Estado, Sección Tercera, unificación jurisprudencial del 6 de abril de 2018 (expediente 46.005).

Sobre la prueba de los elementos antes mencionados, en la referida sentencia de unificación se precisó:

“Para la demostración de estos dos elementos son admisibles todos los medios de prueba; sin embargo, en lo que toca al primer elemento –la capacidad del deudor de la obligación alimentaria– el juez administrativo deberá valorar especialmente todos los hechos que sean indicativos de que el hijo sí ejercía alguna actividad productiva, como son el contexto familiar, cultural y social en el que él y su familia subsistían, pues es bien sabido que en las zonas rurales todos los integrantes del núcleo familiar contribuyen de alguna manera con el sostenimiento económico del hogar. No obstante, en estos casos, para el cálculo del lucro cesante deberá presumirse que todos los hijos que están en edad de trabajar, contribuyen económicamente al mismo propósito, por lo que la indemnización que por concepto de lucro cesante se reconozca a favor de los padres del hijo que fallece debe disminuirse en proporción al número de hijos que integran el hogar”²⁸.

En el sub lite no se demostró que, en el momento de su deceso, Alejandra María Avilez Polanía ejercía actividad productiva alguna; en cambio está acreditado que era estudiante de undécimo grado de la Institución Educativa Técnica Pablo VI²⁹. Tampoco se acreditó que la señora Dignory Avilez Polanía dependiera económicamente de su hija fallecida o que tuviera una incapacidad u enfermedad que le impidiera desarrollar alguna actividad económica.

En este orden de ideas no procede la indemnización de lucro cesante solicitada en la demanda.

8. Condena en costas.

En consideración a que no se evidenció temeridad, ni mala fe en la actuación procesal de las partes, la Sala se abstendrá de condenar en costas, de conformidad con lo establecido en el artículo 171 del C.C.A., modificado por el artículo 55 de la ley 446 de 1998.

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

FALLA:

MODIFÍCASE la sentencia de 30 de marzo de 2011, proferida por el Tribunal Administrativo del Tolima; en su lugar, se dispone:

²⁸ Cita textual de la providencia: Conforme al criterio empleado por la Subsección B de la Sección Tercera del Consejo de Estado en varias providencias: sentencias de 8 de junio de 2017 (exp. 50352), de 11 de junio de 2015 (exp. 33355), de 13 de noviembre de 2014 (exp. 30753) y de 5 de abril de 2013 (exp. 27281).

²⁹ Folio 19 cdno. 1.

PRIMERO: DECLÁRASE patrimonialmente responsables al municipio de Planadas (Tolima) y a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, por la muerte de Alejandra María Avilez Polanía, conforme a las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO: CONDÉNASE al municipio de Planadas (Tolima) y a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil a pagar, a las personas que a continuación se relacionan, las siguientes sumas de dinero:

Dignory Avilez Polanía (madre de la víctima)	100 smlv
Aminta Polanía (abuela de la víctima)	50 smlv
Juan Diego Rivas Avilez (hermano de la víctima)	50 smlv
Laura Silvana Rivas Avilés (hermana de la víctima)	50 smlv
Evercelio Avilés Polanía (tío de la víctima)	35 smlv
Leonidas Avilez Polanía (tío de la víctima)	35 smlv

TERCERO: NIÉGANSE las demás pretensiones de la demanda.

CUARTO: NIÉGANSE las pretensiones formuladas en la demanda contra el señor Luis Fernando Palacios Estrada.

QUINTO: DECLÁRASE PROBADA LA EXCEPCIÓN DE INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN, formulada por la compañía de Seguros Colseguros S.A, por las razones expuestas en la parte considerativa de esta providencia.

SEXTO: Sin condena en costas.

SÉPTIMO: Dese cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo, para lo cual se expedirá copia de la sentencia de segunda instancia, conforme a lo dispuesto en el artículo 115 del Código de Procedimiento Civil; para tal efecto, el Tribunal de instancia cumplirá los dictados del artículo 362 del C. de P.C.

OCTAVO: Ejecutoriada esta providencia, **DEVUÉLVASE** el expediente al tribunal de origen.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

MARÍA ADRIANA MARÍN

MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO

CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA