

REPÚBLICA DE COLOMBIA



JUZGADO TREINTA Y CINCO (35) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ D.C. -SECCIÓN TERCERA -

Bogotá D.C., veintidós (22) de julio de dos mil veintidós (2022)

Radicado	11001333603520150036600
Medio de control	Reparación directa
Demandante	Luisa Rocío Acosta Acosta y otros.
Demandada	Nación – Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea.

SENTENCIA

Agotadas las etapas y revisados los presupuestos procesales del medio de control de Reparación Directa, sin que se adviertan causales de nulidad que invaliden lo actuado, procede este Despacho Judicial a proferir sentencia dentro del proceso de la referencia, de acuerdo con lo establecido en el artículo 187 de la Ley 1437 de 2011.

I. ANTECEDENTES

1.1. LA DEMANDA

Los señores Luisa Rocío Acosta Acosta, Joaquín Lancheros Nieto y Luisa Fernanda Lancheros Acosta, a través de apoderado judicial, presentaron demanda de reparación directa en contra de la Nación - Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea, con el fin de que se declare su responsabilidad administrativa y patrimonial por la muerte del Piloto alumno doble comando, Juan Camilo Lancheros Acosta (q. e. p. d.).

1.2. PRETENSIONES

La parte actora solicitó se hicieran las siguientes declaraciones y condenas:

PRIMERA. Se declare que la NACIÓN-MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL-FUERZA AÉREA COLOMBIANA, incurrió en falla del servicio y/o riesgo excepcional y/o daño especial, siendo así responsable patrimonialmente del accidente ocurrido el pasado 14 de marzo de 2013 en la ciudad de Santiago de Cali (Valle del Cauca) a la aeronave Serie CG-113 Marca BEECHCRAFT Modelo T-34 A-45 FAC 2304 en el cual perdió la vida el señor Subteniente (Q.E.P.D) JUAN CAMILO LANCHEROS ACOSTA quien se desempeñaba en tal aerodino como PAD (Piloto Alumno Doble Comando) en misión SIGMA- INSTRUCCIÓN y ENTRENAMIENTO, y por tal hecho, de acuerdo a los títulos jurídicos de imputación, hechos y omisiones mencionados en ésta demanda.

SEGUNDA: Como consecuencia de lo anterior, se declare a la NACIÓN-MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL-FUERZA AÉREA COLOMBIANA patrimonialmente responsable por los perjuicios materiales, morales y de vida en relación, causados a los demandantes con la muerte del señor Subteniente (Q.E.P.D) JUAN CAMILO LANCHEROS ACOSTA, en hechos ocurridos el pasado 14 de marzo de 2013 en la ciudad de Santiago de Cali (Valle del Cauca) por accidente de la aeronave Serie CG-113 Marca BEECHCRAFT Modelo T-34 A-45 FAC 2304 en el cual perdió la vida el señor Subteniente (Q.E.P.D) JUAN CAMILO LANCHEROS ACOSTA quien se desempeñaba en tal aerodino como PAD (Piloto Alumno Doble Comando) en misión

SIGMA- INSTRUCCIÓN y ENTRENAMIENTO, siendo esa aeronave de propiedad y operada por la Fuerza Aérea Colombiana, y de acuerdo a lo estimado en esta demanda.

TERCERA. Conforme a lo anterior, se condene a la NACIÓN -MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL-FUERZA AÉREA COLOMBIANA, a pagar a los actores o a quién representare sus derechos a la fecha de ejecutoria del fallo que ponga fin al proceso, las cantidades que se señalan en el acápite respectivo de ésta demanda como perjuicios materiales, morales y de vida en relación, debidamente actualizadas e indexadas a la fecha de la sentencia y del pago efectivo de la condena de acuerdo a lo establecido en el artículo 187 del C.P.A. y C.A.

CUARTA: Se condene a la NACIÓN -MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL-FUERZA AÉREA COLOMBIANA a que, de no pagar dentro del término establecido en la ley las sumas por las cuales se le condene, cancele los intereses del caso hasta tanto se produzca el pago total según lo dispuesto en el artículo 192 del C.P.A. y C.A.

QUINTA: Se condene en costas a la entidad demandada de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 188 del C.P.A. y C.A.

SEXTA: Se hagan las demás declaraciones y condenas a que haya lugar.

1.3. FUNDAMENTO FÁCTICO

El fundamento fáctico de la demanda es el siguiente:

- Se afirma que el joven Juan Camilo Lancheros Acosta (q.e.p.d.), escogió la carrera de piloto militar y que el 13 de enero de 2009 ingresó a la Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez" de la ciudad de Santiago de Cali, en calidad de alumno, con el objetivo de ser Oficial Piloto y desarrollar su proyecto de vida.

- Aduce la demandante que al cumplir todos los requisitos para su ascenso y con excelente desempeño en la Escuela de Oficiales, el joven Lancheros Acosta ingresó el 01 de diciembre de 2012 al Escalafón de Oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana, en el Grado de Subteniente del Cuerpo de Vuelo Logístico Aeronáutico Especialidad de Administración Aeronáutica, iniciando su formación como Piloto Militar en el mes de enero de 2013 en calidad de Piloto Alumno.

- Sostiene que el 14 de marzo de 2013 se expidió la orden de vuelo No. 1049 para la aeronave FAC 2304, avión Serie CG-113, marca beechcraft, modelo T-34 A-45, de propiedad de la Fuerza Aérea Colombiana, asignada a la Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez" para el entrenamiento de los futuros pilotos. Agrega que la aeronave mencionada era vieja, tenía número de construcción CG-113 y había llegado al país en el primer lote de aviones "Mentor", adquiridos en 1954, matriculado inicialmente como FAC304 y modernizado en 1991 a través del programa Peace – Mentor, por funcionarios de la FAC con el acompañamiento de la empresa Arrow Falcón.

- Señala que, de acuerdo con la orden de vuelo No. 1049 del 14 de marzo de 2013, la aeronave FAC 2304 fue abordada por el Teniente Coronel Ricardo Hernán Cortes Torres (q.e.p.d.), en el cargo de Piloto Instructor y por Juan Camilo Lancheros Acosta (q.e.p.d.), como piloto alumno doble comando.

- La misión específica a cumplir por el avión FAC 2304, el día 14 de marzo de 2013, se denominaba SIGMA – EPT2-1, descrita en el programa de instrucción y entrenamiento para equipo T-34B, como entrenamiento primario transición 2. Afirma que el tiempo de vuelo para una salida con orden de misión es de 1:10 horas, con configuración "full combustible", en la cual se incluye la maniobra toque y despegue, que también se define con precisión en el hecho nueve de la demanda.

- Resalta que el itinerario fijado para el FAC 2304 el 14 de marzo de 2013 fue GBT (EMAVI) – AREA-GBT (EMAVI) y que para su vuelo se elaboró un plan que estipuló como "EET TOTAL

total tiempo estimado en ruta', 1 hora y 10 minutos, que corresponde a la misión SIGMA-EPT2-1.

- Indica que, tal y como lo certifica la Fuerza Aérea mediante comprobante de tanqueo No. 001397, el último aprovisionamiento de combustible que tuvo la aeronave fue el 5 de marzo de 2013, por 19 galones, con los cuales se completaron los 50 galones de capacidad total, sumando cada uno de sus 2 tanques; no obstante, de la revisión del archivo denominado "mantenimiento", tramitado por la misma entidad, se encuentra un comprobante de tanqueo No. 001397 del 5 de marzo de 2013 para el avión FAC 2304, por 18 galones, por lo cual sostiene que *"ese comprobante, relacionado con el No. 001397 por diecinueve (19) galones (anexo No. 14) de la misma fecha, es claramente adulterado"*.

- Asevera la demandante que, según el archivo denominado "mantenimiento", la aeronave había realizado 2 vuelos el 5 de marzo de 2013, completando cada uno un tiempo cercano a 1:10 horas y destaca que allí se consignó que ese día tuvo un aprovisionamiento de 52, pese a que su capacidad máxima es de 50. Aclara que de acuerdo con la entidad, el avión FAC 2304 no efectuó vuelos los días 2 a 4 y 6 a 13 de marzo de 2013.

- Aduce que la aeronave no era confiable para su operación en cuanto a la provisión de combustible y que se le había cambiado de motor el 9 de abril de 2012; también porque había presentado reiterados problemas técnicos enunciando, entre otras, *"[...] fallas en el tren de aterrizaje, fallas en motor, fallas en medidores de combustible, alteraciones de las RPM [...]"*; así mismo, se refiere a actas del 17 de noviembre de 2012 y 22 de enero de 2013, en los que constan problemas de la aeronave.

- Menciona que los problemas técnicos de la aeronave persistían los días previos al accidente, para lo cual se refiere a registros y reportes de mantenimiento que arrojan como resultado un *"estado no satisfactorio"*, los cuales, sostiene, se encuentran en un *"cd tramitado por la FAC bajo los archivos Actas de Estandarización, Mantenimiento y Registros Históricos"*. Destaca que en esas condiciones la aeronave FAC 2304 cumplió la orden de vuelo No. 1409 y realizó las maniobras propias de la misión, que describe así: *"realizó 7 toques y despegues sin novedad, pero en la realización del octavo toque y despegue, en la fase de decolaje la aeronave se precipita a tierra cerca a la cabecera 07, dentro de los terrenos de la Escuela Militar de Aviación, quedando sobre el montículo de la vía perimetral. La tripulación falleció"*.

- Alega que el señor Juan Camilo Lancheros Acosta falleció como consecuencia del accidente del avión FAC 2304, cuando tenía un tiempo de servicio de 2 años, 6 meses y 13 días, por lo cual se elaboró el informativo administrativo por muerte. De acuerdo con la evidencia encontrada, la aeronave se precipitó a tierra cuando, estando en maniobra de toque y despegue, fase de decolaje, cuando el motor se apagó súbitamente. El día 14 de marzo de 2013 las condiciones meteorológicas eran normales y adecuadas al vuelo.

- Dice que el responsable del seguimiento y operación del vuelo, quien controlaba y certificaba el combustible y su consumo, era el Piloto Instructor, que tenía la guarda material de la aeronave y era el único encargado de tomar decisiones a bordo, sometiéndose el alumno al aprendizaje.

-Que, según la Fuerza aérea, el tiempo de vuelo ese día fue de 02:25 horas; con base en ello, después de realizar una serie de cálculos, el accionante sostiene que *"el motor de la aeronave se apagó, aunado a sus fallas técnicas, por falta de combustible"*, y resalta que, a raíz del accidente narrado, las aeronaves volaron hasta el 13 de junio de 2013, fueron dadas de baja mediante oficio No. 20132870755223 del 6 de agosto de 2013. Expone que el avión FAC 2304 es considerada aeronave de Estado, quien es su explotador que la operación de dicho tipo de bienes es considerada actividad peligrosa.

- Que, con ocasión del accidente de aéreo mencionado, se adelanta la investigación penal No. 209-J126-IPM-2013, por el Juzgado 126 de Instrucción Penal Militar con sede en la ciudad de Cali; y en cuanto a la investigación de seguridad adelantada por la entidad

demandada, no ha concluido, tal y como se muestra en el oficio No. 20146400185101 del 5 de agosto de 2014.

- Cuenta que el lugar de los hechos fue la Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez" de la ciudad de Cali, último domicilio del subteniente Juan Camilo Lancheros Acosta, hijo de Luisa Rocío Acosta Acosta y Joaquín Lancheros Nieto, ambos económicamente dependientes del fallecido, y hermano de Luisa Fernanda Lancheros Acosta, quienes sostenían entre sí una relación cercana de solidaridad y amor. Dice que los demandantes han sufrido problemas de salud derivados de la depresión que les causó el hecho.

- Finaliza indicando que en la fecha de su fallecimiento, el señor Lancheros Acosta tenía 23 años, 9 meses y 24 días de edad, devengaba un total de \$2.041.333,84 y su expectativa de vida era de 54,7 años. Puntualiza los valores del IPC de los meses de marzo de 2013 y 2015 y manifiesta que se agotó el requisito de procedibilidad.

1.4. ARGUMENTOS DE LA DEMANDA

La parte demandante indicó que, de acuerdo con el artículo 90 de la Constitución política de 1991, el Estado es responsable patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables causados por la acción o la omisión de sus autoridades. Con base en ello, sostiene que las acciones y omisiones de la demanda vulneran los artículos 1, 2, 6, 11, 13, 25, 53, 209 y 217 de la Carta Fundamental y el 3 del C.P.A.C.A. Señala que la administración debe cumplir los fines del Estado en cumplimiento de la ley, cuyo desconocimiento implica falla que tiene consecuencias patrimoniales.

Alega que las fuerzas militares están instituidas para defender el orden constitucional, la soberanía y el territorio, correspondiendo a la fuerza aérea ejercer su misión en el espacio aéreo colombiano. Que las actividades militares y de la aviación se consideran riesgosas lo que exige un alto estándar de fabricación, diseño, alistamiento, mantenimiento, calidad, funcionamiento y operación en los elementos usados en su ejercicio, para darle cumplimiento a los deberes del Estado. Señala que las autoridades deben brindar a sus servidores públicos las garantías necesarias para que su actividad pueda desarrollarse adecuadamente, garantizando un desempeño en condiciones de igualdad, justicia, protección a la vida e integridad persona.

En línea con lo expuesto, considera que la operación segura de las aeronaves de la fuerza aérea compromete la responsabilidad de la institución y comprende tanto a las aeronaves y a los aeropuertos, que deben ser adecuados e idóneos para enfrentar los riesgos inherentes a la operación, como a los pilotos. Dice que el riesgo que asume un alumno al manejar una aeronave debe sopesarse si se le ordena operar una máquina inadecuada para enfrentar los riesgos previsibles de la actividad o si se aumenta imprudentemente el riesgo, como ocurrió en el presente caso, porque se le sometió a un riesgo superior al que ordinariamente debía enfrentar, lo que compromete la responsabilidad patrimonial de la administración por los daños ocasionados.

Asevera que en el presente proceso existió una falla que se prueba porque se ordenó el vuelo de una aeronave obsoleta cuya inseguridad se conocía por múltiples problemas técnicos, se sacó a vuelo sin que existiera certeza sobre el combustible con el que estaba aprovisionada, se mantuvo en vuelo por encima de la misión asignada que era de "1:10 horas", es decir, por encima de los niveles permitidos respecto de su capacidad de combustible y autonomía correlativa. Falla que en su sentir fue irresponsable y acrecentó el riesgo permitido al que estaba sometido el subintendente Juan Camilo Lancheros Acosta (q. e. p. d.).

Aduce que en el asunto bajo estudio se presenta una falla en el servicio "multiestamental" de doble vía porque se ordenó operar una aeronave obsoleta y con fallas mecánicas, sin control adecuado en el suministro de combustible y desconociendo el planeamiento inicial de vuelo, comprometiéndose la responsabilidad de la entidad por negligencia y por descuido, sin que pueda excluirse la responsabilidad por daños internos de la aeronave o

una falla humana atribuible al piloto, porque el caso fortuito no se acepta como elemento excluyente de responsabilidad. Considera que no tenían el deber de soportar el daño causado porque su familiar fue sometido a un riesgo excepcional que es actuar, indemnizable, cierto y valorable.

1.5. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

El Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea se opuso a las pretensiones de la demanda. Argumentó que deben tenerse en cuenta las condiciones de preparación y aptitud para enfrentar las situaciones a las que se ven expuestos los miembros de las fuerzas armadas en razón de la naturaleza de sus funciones. Transcribió extractos de pronunciamientos de la Corte Constitucional según los cuales el militar asume las consecuencias que comporta la vinculación a las filas y no puede pretender más reparación de los derechos a la pensión de que es titular en virtud de su estatuto laboral.

Señala que no hubo falla en el servicio y que no se sometió al señor Juan Camilo Lancheros Acosta (q.e.p.d.) a un riesgo excepcional, diferente o mayor al que debían afrontar sus demás compañeros y que la relación entre la nación y el soldado fallecido se enmarcó dentro de la misión SIGMA – EPT2-1, que no es de carácter comercial ni laboral. Considera que el desplazamiento y entrenamiento de tropas es esencial en la prestación del servicio y se convierte en una carga normal para los integrantes de la tropa, en igualdad de condiciones, la cual debe ser asumida. Finaliza señalando que el daño padecido por el extinto subteniente no puede ser visto más allá del daño consustancial a la actividad profesional, susceptible de ser cubierto por la indemnización predeterminada o automática establecida en las normas laborales para el accidente de trabajo.

1.6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

1.6.1. Parte Accionante

La parte demandante, mediante escrito radicado a través de correo electrónico el 28 de octubre de 2020, reiterado el 11 de noviembre del mismo año (Docs. 06, 07, 09 y 10, exp. digital), presentó sus alegatos de conclusión. Manifestó que los hechos de la demanda se encontraban probados, añadiendo que con ocasión del accidente de la aeronave FAC 2304 se adelanta la investigación penal No. 209-J126-IPM-2013 en el Juzgado 126 de Instrucción Penal Militar, dentro de la cual se investiga la alteración del vale de combustible señalado y los sistemas de medición de combustible instalados en la cabina de la aeronave no tenían ningún grado de confiabilidad como aparece en el informe final del accidente elaborado por la entidad demandada. Argumentó que la aeronave no era confiable, de lo cual dedujo que es *"altamente probable que el motor de la aeronave se apagó por falta de combustible situación que fue causa eficiente del accidente"*. Menciona las fallas que aparecen identificadas en los informes del accidente.

Señaló que se debe aplicar el régimen de responsabilidad objetiva bajo el título jurídico de imputación de riesgo excepcional porque la operación de aeronaves se considera actividad peligrosa y la responsabilidad se ubica en su propietario y operador como beneficiario del riesgo. Señala que en el presente caso el beneficiario del riesgo es el Ministerio de Defensa Nacional-Fuerza Aérea Colombiana, quien debía procurar el desarrollo de la actividad dentro de los límites de tal riesgo, a través de un *"estricto control de los elementos peligrosos operados como lo son las aeronaves y el personal encargado de sus conducción"*, lo cual implica suministrar máquinas idóneas para el servicio y personal calificado, destacando que los eventos de caso fortuito no excluyen la responsabilidad de la entidad.

Destaca que en el caso bajo estudio el piloto - alumno fue sometido a un riesgo excepcional, pues no tenía la guarda material de la aeronave ni de la actividad, y concluye que en el proceso quedó probado que la causa del accidente en el que falleció el señor Juan Camilo Lancheros Acosta (Q.E.P.D) fue la *"vulnerabilidad creada en la aeronave"*, relacionada con su vetustez, las reiteradas fallas técnicas que presentaba, la falta de control en el

aprovisionamiento y consumo de combustible y la indebida prolongación de la misión que se ejecutaba. Finalmente, considera que los argumentos de la defensa no logran desmentir lo probado y pide que las pretensiones de la demanda sean despachadas favorablemente.

1.6.2. Nación - Ministerio de Defensa –Ejército Nacional

No presentó alegatos.

1.6.3. Ministerio Público

No emitió concepto.

II. CONSIDERACIONES

2.1. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

El artículo 104 del Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo¹, en adelante CPACA, consagra un criterio mixto para establecer los litigios que debe conocer la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.

De un lado, fijó el criterio material, disponiendo que son de conocimiento de esta jurisdicción las controversias originadas en actos, contratos, hechos, omisiones y operaciones sujetos al derecho administrativo y particulares cuando ejerzan funciones administrativas, es decir, aquellos que se causen por el ejercicio de dicha función; y de otro, un criterio orgánico, según el cual basta la presencia de una entidad sujeta al derecho administrativo para que el proceso sea tramitado ante esta jurisdicción.

Igualmente, conforme al numeral 1º del artículo 104 ibídem, la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo conoce de aquellos procesos en que se debate la responsabilidad extracontractual del Estado, asunto sobre el que versa el *sub judice*. Así las cosas, basta que se controvierta aquella respecto de la Nación - Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea, para que se trámite la controversia ante esta jurisdicción, por estar sometido al derecho público.

Este Juzgado es competente para conocer el presente asunto de acuerdo con el artículo 155 del CPACA², que dispone que los juzgados administrativos son competentes en los casos de reparación directa, inclusive aquellos provenientes de la acción u omisión de los agentes judicial, cuando la cuantía no exceda de 500 SMLMV.

2.2. TRÁMITE DEL PROCESO

- El 4 de mayo de 2015 fue radicada la demanda de la referencia (Fl. 294, c.1) y mediante auto del 5 de agosto de 2015 se admitió, ordenando su notificación a la Nación – Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea (Fol. 296 – 297, c.1).
- El 21 de junio de 2016, el Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea contestó la demanda y propuso excepciones de fondo (Fol. 325 a 329, c.1); y mediante auto del 17 de mayo de 2017 (fl. 340, c.1) se ordenó correr traslado de las excepciones formuladas por la entidad demandada.

¹ CPACA artículo 104

La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo está instituida para conocer, además de lo dispuesto en la Constitución Política y en leyes especiales, de las controversias y litigios originados en actos, contratos, hechos, omisiones y operaciones, sujetos al derecho administrativo, en los que estén involucradas las entidades públicas, o los particulares cuando ejerzan función administrativa. Igualmente conocerá de los siguientes procesos:

1. Los relativos a la responsabilidad extracontractual de cualquier entidad pública, cualquiera que sea el régimen aplicable [...]

² "Artículo 155. Competencia de los jueces administrativos en única instancia 6. De los de reparación directa, inclusive aquellos provenientes de la acción u omisión de los agentes judiciales, cuando la cuantía no exceda de quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes..."

- El 13 de marzo de 2018 se celebró la audiencia inicial, donde en donde se saneó el proceso, se fijó el litigio y se decretaron las pruebas solicitadas por las partes en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 180 del CPACA (Fol. 348 a 350, c.1).
- El 4 de diciembre de 2018, se llevó a cabo la audiencia de pruebas en donde se recibió el testimonio de los señores Hugo Acosta Téllez, Luis Emiro Toro Bohórquez y Antonio Ejesler Córdoba Chaverra, se incorporaron los documentos allegados; se aceptó el desistimiento de los demás testimonios decretados y se concedió el termino de quince días para revisar documentales sometidas a reserva, previa suscripción de acta de compromiso para documentos reservados.
- El 30 de septiembre de 2020, se concedió termino a las partes para revisar la información contenida en el folio 392 del expediente (Doc. 05, exp. digital) y el 4 de noviembre de 2020 se corrió traslado a las partes para presentar sus alegatos de conclusión (Doc. 08, exp. digital).
- La parte demandante presentó sus alegatos de conclusión mediante correo electrónico del 28 de octubre de 2020, reiterado el 11 de noviembre del mismo año (Docs. 06, 07, 09 y 10, exp. digital). La parte demandada guardó silencio.
- El 11 de octubre del 2021 ingresa el presente asunto al Despacho para proferir la decisión de mérito que corresponda. (Doc. 13, exp. digital).

2.3. PROBLEMA JURÍDICO

Según como quedó establecido en la audiencia inicial (Fl. 348 a 350, c.1), el Despacho resolverá si la entidad demandada Nación – Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea Colombiana es administrativa y extracontractualmente responsable de la muerte del señor Juan Camilo Lancheros Acosta, piloto alumno doble comando, ocurrida en accidente aéreo en la ciudad de Cali – Valle del Cauca, el 14 de marzo de 2013, según orden de vuelo No. 1049, en desarrollo de la misión Sigma – Instrucción y entrenamiento.

2.4. MARCO NORMATIVO, JURISPRUDENCIA Y DOCTRINA APLICABLE AL CASO

2.4.1. Del fundamento constitucional de la responsabilidad del Estado

El artículo 90³ de la C.P, constituye la cláusula general de responsabilidad del Estado Colombiano, de acuerdo con el cual y siguiendo el modelo de la Constitución Española, se acogió la teoría del daño antijurídico; entendiéndolo no como "*aquel que es producto de una actividad ilícita del Estado, sino como el perjuicio que es provocado a una persona que no tiene el deber jurídico de soportarlo*"; siempre y cuando exista título de imputación por acción u omisión a una autoridad pública.⁵

De esta manera, para declarar la responsabilidad extracontractual del Estado, se deben cumplir varios presupuestos, a saber: que el daño exista, sea antijurídico e imputable por acción u omisión al Estado. En consecuencia, se procederá a realizar el estudio de los elementos de la responsabilidad, a fin de fundamentar la decisión a adoptar.

³ *El artículo 90: El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que les sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales años, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquel deberá repetir contra éste"*

⁴ Corte Constitucional. Sentencia C-333/96. Magistrado Ponente. Alejandro Martínez Caballero.

⁵ *Ibidem*

"Son dos las condiciones indispensables para la procedencia de la declaración de la responsabilidad patrimonial con cargo del Estado y demás personas jurídicas de derecho público, a saber: el daño antijurídico y la imputabilidad del año a alguna de ellas:"

2.4.2. Del daño y sus elementos

El daño como primer elemento de la responsabilidad, es entendido como “la lesión del derecho ajeno, consistente en el quebranto económico recibido, en la merma patrimonial sufrida por la víctima, a la vez que en el padecimiento moral que lo acongoja”⁶. Este concepto señala dos situaciones, la primera consiste en que el daño es la lesión del derecho ajeno; y la segunda, que el daño conlleva o genera una merma patrimonial, haciendo referencia a sus consecuencias negativas o adversas.

Ahora, sobre la importancia de acreditar el daño, Juan Carlos Henao⁷ señaló:

...“El daño, es entonces, el primer elemento de la responsabilidad, y de no estar presente torna inoficioso el estudio de la misma, por más que exista una falla del servicio. La razón de ser de esta lógica es simple: si una persona no ha sido dañada no tiene porqué ser favorecida con una condena que no corresponda, sino que iría a enriquecerse sin justa causa. El daño es la causa de la reparación y la reparación es la finalidad última de la responsabilidad civil.”⁸

Sobre los elementos del daño, el Consejo de Estado⁹ ha indicado que éste existe en la medida que cumpla varias características: que sea cierto, es decir, que no puede ser hipotético o eventual; que sea personal, en atención a que quien lo haya sufrido sea quien manifieste interés en su reparación; subsistente, en razón a que no haya sido reparado; y antijurídico, en cuanto quien lo padece no tenga la obligación de soportarlo.

2.4.3. De la imputación fáctica y jurídica del daño

La imputación fáctica o material del daño se predica cuando se encuentra demostrado el nexo de causalidad entre el actuar de la entidad demandada y el daño sufrido por la víctima. En la actualidad dicha imputación se construye desde la perspectiva de la identificación de la causa adecuada del mismo, teoría que propende por identificar cuál fue la acción u omisión que concretó el daño por parte de la entidad demandada, o si por el contrario dicha concreción le es atribuible a la víctima, a un tercero o al azar.

Respecto de la causalidad, los doctrinantes Eduardo García de Enterría y Tomás Ramón Fernández, indican: “La existencia de una relación de causa a efecto entre el hecho que se imputa a la Administración y el daño producido es, lógicamente, una condición indispensable para que pueda atribuirse a aquélla el deber de resarcir dicho daño”.¹⁰

Sobre los criterios para tener en cuenta para identificar la causa del daño, el Consejo de Estado ha señalado:

(...) “Tampoco puede considerarse que todos los antecedentes del daño son jurídicamente causas del mismo, como se propone en la teoría de la equivalencia de condiciones, o de la causalidad ocasional expuesta por la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 17 de septiembre de 1.935, según la cual: ‘en estos casos si la persona culpable se hubiera conducido correctamente, el perjuicio no habría ocurrido’, a la cual se refiere también un salvamento de voto del Dr. Antonio J. de Irisarri del 8 de octubre de 1986 (exp. 4587), en el cual se expresa que: ‘con fines simplemente analíticos, para verificar esa relación de causa a efecto, puede examinarse qué ocurriría o habría ocurrido, si el suceso - causa no se hubiera dado. Si la respuesta es en el sentido de que el efecto no habría sucedido, ha de admitirse que aquél sí constituye causa de éste, porque justamente para que el efecto se dé en la realidad, tiene que ocurrir aquél. En la hipótesis contraria no existiría esa relación de causalidad’.

Tal posición llevaría a que en el clásico ejemplo citado por José Melich, el sastre que retrasa por negligencia la entrega de un abrigo de viaje tendría que responder por el accidente ferroviario que sufrió su cliente que debió por tal motivo aplazar su viaje. Como lo señala el doctor Javier Tamayo Jaramillo: ‘deshumanizaría la responsabilidad civil y permitiría absurdamente, buscar responsables hasta el infinito’.

⁶ Derecho Civil obligaciones. Pág. 538

⁷ Jurista Colombiano, Magistrado de la Corte Constitucional y Rector de la Universidad Externado de Colombia.

⁸ El Daño. Análisis Comparativo de la Responsabilidad Extracontractual del Estado en Derecho Colombiano y Francés. Universidad Externado de Colombia. Págs. 36-37.

⁹ Entre otras: Sentencia 14 de marzo del 2012. Rad. 21859 C.P. Enrique Gil Botero. Sentencia 1 de julio del 2015. Rad. 30385 C.P Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

¹⁰ Curso de Derecho Administrativo, Vol. II, 12ª Edición p. 412.

Lorenzetti puntualiza aquí: 'No basta, según esta idea, la mera supresión mental hipotética, esto es borrar mentalmente la causa para ver si el resultado se produce o no sin ella. Es necesario emitir un juicio acerca de la regularidad con que se producen los fenómenos (constancia posible) lo que nos proporciona la noción de "causa adecuada'.

Tal concepción debe entonces complementarse en el sentido de considerar como causas jurídicas del daño, sólo aquellas que normalmente contribuyen a su producción, desechando las que simplemente pueden considerarse como condiciones. Tal como lo proponen los partidarios de la teoría de la causalidad adecuada, expuesta por el alemán Von Kries, 'sólo son jurídicamente causas del daño, aquellos elementos que debían objetiva y normalmente producirlo'.

...Parece, en efecto, que para ser retenido como causa desde el punto de vista de la responsabilidad civil, es decir, para ser susceptible de comprometer la responsabilidad civil de su autor, el acontecimiento debe haber jugado un papel preponderante en la realización del daño. Pero los jueces serán libres de apreciar si el acontecimiento ha jugado o no un papel suficiente en la producción del daño para ser retenido como causa del daño. No se puede ligar a la jurisprudencia por un criterio absoluto, ni aun por el criterio propuesto por los partidarios de la causalidad adecuada: el criterio de la normalidad. Todo lo que puede exigirse es que el acontecimiento haya jugado un papel preponderante, un papel suficiente en la realización del daño. Quienes no quieren adoptar el criterio de la normalidad propuesto por la teoría de la causalidad adecuada, son partidarios de la llamada tesis de la causalidad eficiente, esto es: que lo que debe investigarse es si el hecho ha jugado o no un papel preponderante, una función activa en la producción del daño'.

Ennecerus, citado en la misma obra, expresa: 'En el problema jurídico de la causa, no se trata para nada de causa y efecto en el sentido de las ciencias naturales, sino de si una determinada conducta debe ser reconocida como fundamento jurídico suficiente para la atribución de consecuencias jurídicas... Prácticamente importa excluir la responsabilidad por circunstancias que, según su naturaleza general y las reglas de la vida corriente, son totalmente indiferentes para que surja un daño de esa índole y que, sólo como consecuencia de un encadenamiento totalmente extraordinario de las circunstancias, se convierte en condición del daño. Así, pues, se labora con un cálculo y probabilidades y sólo se reconoce como causa, aquella condición que se halla en conexión adecuada con un resultado semejante'¹¹ (subrayado fuera del texto).

Por otra parte, el criterio jurídico de la imputación es indispensable para la determinación de la responsabilidad, dado que no basta con establecer la relación fáctica entre el daño y la acción u omisión del demandado, sino que, además, es necesario identificar el régimen jurídico aplicable. Se debe observar, entonces, si en el caso bajo análisis se evidencia alguna falla del servicio por el incumplimiento de un deber legal, o la concreción de un riesgo que genera la aplicación del régimen objetivo de riesgo excepcional o si por el contrario el Estado causó un daño a través de una actuación lícita, evento en el cual se emplea el régimen de daño especial.

2.4.4. De la responsabilidad extracontractual del estado en la prestación del servicio de educación en escuelas de formación de las Fuerzas Militares

En lo que concierne al daño producido por la prestación del servicio de educación en Escuelas de Formación de las Fuerzas Militares, la máxima Corporación de lo Contencioso Administrativo¹² ha señalado:

87. En relación con la naturaleza jurídica de las Escuelas de Formación de las Fuerzas Militares, la Sala destaca que, se trata de organismos estatales, orientados a la preparación de los futuros oficiales.

88. En este sentido, se pronunció la Corte Constitucional, al resolver una acción de tutela en contra de la Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez". La Corte analizó en esa oportunidad el ámbito de autonomía de la que disponen las escuelas de formación de las Fuerzas Armadas y, en relación con el servicio que prestan dichos organismos (se transcribe):

"[...] son entes estatales orientados a la preparación integral de los futuros oficiales, para el cabal cumplimiento de la misión institucional, cual es la defensa de la soberanía, el mantenimiento de la seguridad interna y externa y el apoyo al desarrollo de país. Dentro de dicha misión se destaca igualmente la integralidad de la formación del oficial en sus aspectos humano, ético, científico, físico, militar, y cultural con un profundo respeto por la persona y los valores humanos"

¹¹ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 11 de septiembre de 1997, exp. 11.764, M.P. Carlos Betancur Jaramillo.

¹² Consejo de Estado. Sección Tercera Subsección B. Sentencia del 15 de julio de 2019. Radicado número: 13001-23-31-000-2008-00208-01(44900). C.P. Alberto Montaña Plata.

89. El artículo 137 de la Ley 30 de 1992, "por la cual se organiza el servicio público de la Educación Superior", establece (se transcribe):

"La Escuela Superior de Administración Pública (ESAP), el Instituto Tecnológico de Electrónica y Comunicaciones (ITEC), el Instituto Caro y Cuervo, la Universidad Militar Nueva Granada, las Escuelas de Formación de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional que adelanten programas de Educación Superior y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), continuarán adscritas a las entidades respectivas. Funcionarán de acuerdo con su naturaleza jurídica y su régimen académico lo ajustarán conforme lo dispuesto en la presente ley." (Subrayas fuera del texto)

90. De esta manera, si bien las Escuelas de Formación de las Fuerzas Militares tienen una finalidad específica, en la formación de sus estudiantes, dirigida a la preparación integral de futuros oficiales, su actividad es la prestación del servicio público de educación y, por esta razón, su régimen académico debe ajustarse a lo dispuesto en la Ley 30 de 1992.

91. Así, el régimen de responsabilidad, en los eventos en los cuales, el daño pretenda imputarse a las Escuelas de Formación de las Fuerzas Militares, debe ser el dispuesto para las instituciones prestadoras del servicio público de educación.

92. En relación con el régimen de responsabilidad de las instituciones educativas, la jurisprudencia de esta Corporación, ha sostenido que, la educación tiene una doble dimensión, como un servicio y como un derecho, con fundamento en el artículo 67 de la Constitución Política.

93. En lo que tiene que ver con la educación como un servicio público y, la responsabilidad del Estado, derivada de su prestación, esta Corporación ha considerado (se transcribe):

"La responsabilidad de los centros educativos puede resultar comprometida a título de falla cuando se producen accidentes que afectan la integridad física de sus alumnos, por hechos originados como consecuencia de un descuido o negligencia de los directores o docentes encargados de custodiarlos, situación que puede ocurrir no sólo dentro de las instalaciones del plantel educativo sino fuera de él, como por ejemplo durante el tiempo destinado a la realización de otras actividades educativas o de recreación promovidas como parte del desarrollo integral de programas escolares. Es indudable que el deber de vigilancia y cuidado se origina en el ámbito de la relación de subordinación existente entre el docente y el alumno [...]" (Subrayas fuera del texto)

94. Con fundamento en lo anterior, la Sala destaca que, el régimen de responsabilidad aplicable a las instituciones educativas, por los daños ocasionados (sic) por la prestación del servicio, es de carácter subjetivo, es decir, el de falla del servicio. Lo anterior, toda vez que, las obligaciones en cabeza de los centros educativos, en relación con la integridad de los estudiantes, son las propias de los deberes de vigilancia y cuidado.

95. Corolario de lo anterior y, siendo la falla en el servicio el único régimen aplicable a estos eventos de responsabilidad del Estado, resulta lógico que la forma más elemental de exoneración de responsabilidad del Estado, debe ser la demostración de la diligencia y cuidado en el cumplimiento de sus funciones, es decir, la ausencia de falla y, por supuesto, las causas extrañas – fuerza mayor, hecho de la víctima y hecho de un tercero – sin que estas últimas sean requisito para la exoneración de la responsabilidad, pues como se dijo, resulta suficiente la acreditación de la diligencia y cuidado en el ejercicio de sus funciones.

En lo que concierne a los daños ocurridos con ocasión de pilotaje de aeronaves, el Consejo de Estado¹³ ha señalado que:

"La conducción de aeronaves, al igual que ocurre con otras actividades tales como la manipulación de armas de fuego, la conducción de energía eléctrica o la conducción de vehículos automotores, es considerada una actividad peligrosa, de manera que al demandante le basta acreditar que la actividad peligrosa fue la causa del daño cuya reparación solicita, al paso que la entidad demandada para exonerarse de responsabilidad deberá demostrar la existencia de una causal de exoneración, esto, siempre que las pruebas obrantes en el plenario no evidencien la presencia de una falla en la prestación del servicio, pues, si ello es así, el juez no tendrá otra alternativa que declararla, porque de esa manera la jurisdicción ejerce una función de control del ejercicio de la Administración.

Ha sido reiterada la tesis de la Sala en el sentido de que en aquellos eventos en los que el daño es producido por el ejercicio de actividades peligrosas, el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación está derivado de la realización directa de una actividad que entraña peligro, de tal manera que en esos casos basta que el actor acredite, primero, la existencia del daño, y segundo, que el mismo se ha generado como consecuencia de dicha actividad. En relación con lo anterior, resulta

¹³ Consejo de Estado. Sección Tercera. Subsección A. Sentencia del 26 de enero de 2011. Radicación número: 73001-23-31-000-1997-06706-01(18431).

necesario señalar que la responsabilidad se estructura bajo el hecho cierto de que la actividad peligrosa hubiere sido ejercida por cuenta de la entidad demandada.

No obstante ello, cuando el daño sufrido deviene como consecuencia de una actividad peligrosa, la cual es ejercida directamente por la propia víctima, no resulta aplicable dicho régimen, sino el de falla probada del servicio. En efecto, la Sala ha tenido la oportunidad de precisar que la calificación de una actividad como "peligrosa" tiene incidencia para establecer el criterio de imputación aplicable en relación con los daños que se deriven de la misma, distinguiendo entre quienes ejercen la actividad y los terceros ajenos a ésta. En el primer caso, cuando quien ejerce una actividad peligrosa sufre un daño, la decisión sobre el derecho a ser indemnizado debe gobernarse con fundamento en la tesis de la falla probada del servicio y no del régimen de responsabilidad objetiva por riesgo excepcional, pues éste último sería aplicable al segundo de los casos mencionados, como también le sería aplicable por supuesto el de falla del servicio".

2.5. PRUEBA TRASLADADA EN EL PROCESO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

En la Sentencia T-204 de 2018, respecto de la posibilidad de valorar la prueba trasladada al proceso contencioso administrativo, la Corte Constitucional, señaló:

Esta Sala de Revisión considera que (i) la prueba trasladada es un medio probatorio regulado en el Código General del proceso que puede solicitarse en el trámite contencioso administrativo y (ii) de acuerdo con la jurisprudencia -Consejo de Estado y Corte Constitucional- y la doctrina, los jueces no pueden valorar una prueba trasladada ciñéndose de manera literal al artículo 174 del Código General del Proceso, comoquiera que tal lectura no abarca de manera completa todos los escenarios posibles para salvaguardar el derecho de contradicción de las partes, como expresión del derecho fundamental al debido proceso. En este orden de ideas, (iii) para esta Sala no existe duda acerca de que la validez de la valoración de una prueba trasladada depende del ejercicio del derecho de contradicción que se hubiese surtido sobre la misma, ya sea en el proceso de origen o en el que se traslada, pues solo cuando tal derecho esté plenamente garantizado el juez se encuentra autorizado para considerar la prueba de que se trate sin ningún trámite adicional. Así, puede el juez valorar la prueba trasladada sin necesidad de ponerla a disposición de las partes para que la contradigan cuando (i) la misma fue solicitada por las dos en el proceso al que se traslada (demandante y demandado), o a instancia de una de ellas pero con la adhesión o coadyuvancia de la otra, pues en estos casos, aun cuando una de esas partes no hubiese participado en el proceso de origen, la jurisprudencia ha entendido que tanto demandante como demandado conocen el contenido de tal prueba; o (ii) la prueba trasladada es solicitada solo por una de las partes y la parte contra la que se aduce no pudo contradecirla en el proceso de origen, pero esa prueba siempre estuvo visible durante el trámite del proceso al que fue trasladada, es decir, que pudo ejercer su derecho de contradicción. En todo caso, de no encuadrarse la solicitud de la prueba trasladada en alguna de las posibilidades que admiten su valoración sin ninguna otra formalidad, el juez está obligado a realizar una interpretación constitucional del artículo 174 del Código General del Proceso, de manera que permita el ejercicio de contradicción a la parte que lo solicita.

Sobre el particular el Consejo de Estado ha sostenido lo siguiente:

"(...) en los eventos en los cuales el traslado de las pruebas recaudadas dentro de otro proceso hubiere sido solicitado por ambas partes, hay lugar a tener en cuenta dichas pruebas en el proceso contencioso administrativo, aun cuando hubieren sido practicadas sin citación o intervención de alguna de las partes en el proceso original y no hubieren sido ratificadas en el nuevo proceso contencioso administrativo, considerando que, en tales casos, resulta contrario a la lealtad procesal que una de las partes solicite que la prueba haga parte del acervo probatorio pero que, en el evento de resultar desfavorable a sus intereses, invoque las formalidades legales para su inadmisión¹⁴. (...)"¹⁵

Según lo anterior, en el expediente obran pruebas que en su mayoría corresponden a las actuaciones surtidas en la indagación penal preliminar radicada con número 209-J-126-IPM-2013 adelantada ante el Juzgado 126 de Instrucción Militar, con ocasión del accidente aéreo ocurrido el 14 de marzo de 2013 en el que fallecieron los señores TC. Ricardo Hernán Cortés Torres y ST. Juan Camilo Lancheros Acosta. Tales actuaciones fueron solicitadas por la parte actora e incorporadas al plenario en la audiencia de pruebas.

Así, entonces, dado que la indagación preliminar penal antes mencionada fue incorporada al proceso y las partes tuvieron la oportunidad de referirse a ellas, en ejercicio de su derecho de contradicción, sin que hubiera manifestación en contrario respecto de su validez, en

¹⁴ Sentencia de febrero 21 de 2002, expediente 12.789, entre otras.

¹⁵ Sentencia 10 de noviembre de 2017 del Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera – Subsección "A". Reparación Directa No. 47001-23-31-000-2010-00494-01(42557). Actor: Solma Nieto Borrego y contra la Fiscalía General de la Nación M.P. Marta Nubia Velásquez Rico (E).

aplicación del artículo 174 del CGP, corresponde al Despacho valorarlas acorde con la convicción que de ellas se derive.

2.6. CASO CONCRETO

Atendiendo al marco normativo reseñado y a la línea jurisprudencial trazada por la máxima Corporación de lo contencioso administrativo, se procede a resolver caso concreto para verificar si aparece acreditado el daño alegado y si éste le es imputable jurídicamente a la entidad demandada.

2.6.1. Sobre los hechos relevantes acreditados

De acuerdo con los medios de prueba obrantes en el proceso, aparecen demostrados los siguientes hechos relevantes:

- El señor Juan Camilo Lancheros Acosta (q.e.p.d) estuvo vinculado a la Fuerza Aérea Colombiana en calidad de subteniente, desde el 1 de diciembre de 2012 hasta el 14 de marzo de 2013 (fl 9, c.1).
- El 14 de marzo de 2013, la Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez" expidió la Orden de Vuelo No. 1409, No. FAC 2304 T-34, operación Sigma – Instrucción y Entrenamiento, en la que se contempla que la tripulación estaría conformada por el señor Ricardo Hernán Cortes Torres, en el cargo PIN (piloto instructor) y Juan Camilo Lancheros Acosta, en el cargo PAD (piloto alumno doble comando). Conforme a dicha orden, la hora de despegue quedó señalada a las 7:00:00, con itinerario GBT – AREA – GBT (fl. 17, c.1).
- El 14 de marzo de 2013 ocurrió un accidente aéreo en el que estuvo involucrada la aeronave FAC-2304 – T-34. La tripulación del avión falleció (fl. 26, c.1). De acuerdo con el informe preliminar de accidente, elaborado el 14 de marzo de 2013, la aeronave T-34 FAC 2304 se encontraba en vuelo de instrucción y entrenamiento misión SIGMA EPT2-1 (fl. 26, c.1)
- Según el Informativo Administrativo del 3 de abril de 2013, la muerte del señor Lancheros Acosta ocurrió en misión del servicio (fls. 175 a 178, c.1).
- De acuerdo con el Registro Civil de Defunción, identificado con indicativo serial 07435827, el señor Juan Camilo Lancheros Acosta falleció el 14 de marzo de 2013 (fl. 173, c. 1).
- Conforme al Certificado de Registro y Matrícula de aeronaves expedido por la Jefatura Técnica de la Fuerza Aérea Colombiana, la aeronave T-34 Mentor, serie CG-68 (CG-113), No. FAC – 2304, es de propiedad de la fuerza aérea colombiana (fl. 19, c.1).
- El último aprovisionamiento de combustible de la aeronave T – 34 FAC 2304 fue el 5 de marzo de 2013 (fl 109). La capacidad de combustible de la aeronave era de 25 galones por cada tanque, para un total de 50 galones (fl. 113, c.1).
- De acuerdo con el oficio 20146400020341 del 27 de enero de 2014, expedido por la Fuerza Aérea, la aeronave T-34 FAC-2304 tenía un tiempo de vuelo de 02:25 horas en el momento en que ocurrió el accidente (fl. 22, c.1).
- De acuerdo con la certificación expedida el 22 de noviembre de 2013 por el Comandante del Grupo de Instrucción y entrenamiento vuelo de la Escuela Militar de Aviación (f. 183, c.1), la persona encargada de verificar el tanqueo en tierra y controlar el consumo en los vuelos es el piloto.

- En el Juzgado 126 de Instrucción Militar se adelantó indagación preliminar penal radicada con número 209-J-126-IPM-2013 con ocasión del accidente aéreo ocurrido el 14 de marzo de 2013 en el que fallecieron los señores TC. Ricardo Hernán Cortés Torres y ST. Juan Camilo Lancheros Acosta.
- Dentro de la indagación preliminar penal radicada con número 209-J-126-IPM-2013 adelantada ante el Juzgado 126 de Instrucción Militar se elaboró un informe pericial de fecha 17 de mayo de 2018, titulado "*extracción movimientos de combustible de aviación AVGAS 100/130 para el equipo MENTOR T-34 de matrícula FAC-2304, efectuados en la plataforma SAP por el usuario CRISBEDG correspondientes al T3. BEDOYA GONZÁLEZ CRISTHIAN CAMILO para el año 2013*" por parte de los peritos delegados Carlos Alberto Solano y Noé Cabra Cano (indagación preliminar radicada con número 09-J-126-IPM-2013 adelantada ante el Juzgado 126 de Instrucción Militar, archivos contenidos en memoria usb folio 375, c.1, folios 881 a 889).
- Dentro de la indagación preliminar penal radicada con número 209-J-126-IPM-2013, adelantada ante el Juzgado 126 de Instrucción Militar, se elaboró un informe pericial de fecha 17 de mayo de 2018, por parte del Teniente Coronel de la Fuerza Aérea Camilo Andrés Perdomo López, por medio del cual se hizo una recreación del vuelo ejecutado por la aeronave T-34 "MENTOR" matrícula FAC 2304, cuyo fin es "*determinar los promedios de consumo de combustible de la aeronave MENTOR T-34, de acuerdo con el tipo de misión y de maniobras que se encontraba realizando la tripulación del FAC 2304, para el día 14 de marzo de 2013, con el fin de determinar, si la aeronave para el tiempo de misión, tiempo de vuelo y hora máquina, contaba con combustible suficiente para completar la misión que se encontraba ejecutando*" (indagación preliminar radicada con número 09-J-126-IPM-2013 adelantada ante el Juzgado 126 de Instrucción Militar, archivos contenidos en memoria USB folio 375, c.1, folios 1074 a 1079).
- La Inspección General de la Fuerza Aérea elaboró informe final de accidente (folios 360 – 361, c.1 – documento reservado).
- El Ministerio de Defensa Nacional expidió la resolución 3098 del 8 de agosto de 2013 "*por la cual se reconoce y ordena el pago de una Pensión de Sobrevivientes, con fundamento en el expediente MDN No. 2553 de 2013*", (fls. 210 a 212, c. 1) en virtud de la cual se reconoció la pensión mensual de sobrevivientes por el deceso del Sub Teniente Juan Camilo Lancheros Acosta (q.e.p.d.) a favor de la señora Luisa Rocío Acosta Acosta y Joaquín Lancheros Nieto.
- De acuerdo con la certificación expedida por la subdirección de servicios personales del Ministerio de Defensa Nacional, los últimos haberes devengados por el señor Sub Teniente Juan Camilo Lancheros Acosta fueron, en total, \$2.041.333,84.
- Según los registros civiles de nacimiento allegados al proceso, el señor Juan Camilo Lancheros Acosta era hijo de Luisa Rocío Acosta Acosta y de Joaquín Lancheros Nieto, y hermano de Luisa Fernanda Lancheros Acosta (fols. 5 y 7 cdno 1).

2.6.2. El daño en el caso en concreto

Como se indicó ut supra, doctrinariamente se ha entendido que el daño "*Es la lesión del derecho ajeno, consistente en el quebranto económico recibido, en la merma patrimonial sufrida por la víctima, a la vez que en el padecimiento moral que lo acongoja*"¹⁶. Así mismo, el Consejo de Estado ha referido que el daño es "*la afectación, vulneración o lesión a un interés legítimo y lícito*"¹⁷. En igual forma, dicha Corporación ha indicado que la parte demandante debe acreditar la existencia del daño, que lo haya sufrido quien alega su reparación y que sea subsistente, esto es, que no haya sido indemnizado.

¹⁶ Derecho Civil obligaciones. Pág. 538

¹⁷ Sentencia 14 de marzo de 2019 Exp 39325 Consejera Ponente María Adriana Marín.

En el caso *sub judice*, con base en las pruebas obrantes en el expediente, las cuales fueron relacionadas en el numeral anterior, el Despacho encuentra acreditado el daño alegado en la demanda, toda vez que existe certeza que el señor Juan Camilo Lancheros Acosta falleció el 14 de marzo de 2013 en la ciudad de Cali, como consecuencia de haberse siniestrado la aeronave en la que cumplía labores de entrenamiento

Pero si bien se planteó lo anterior, la mera comprobación de la existencia de daño no genera *per se* la responsabilidad de la entidad demandada, pues es menester establecer el nexo de causalidad entre su actuación y la producción del daño; así como que este sea antijurídico, características necesarias para que el daño sea indemnizable

2.6.3. Sobre la imputación del daño

La imputación del daño se construye habitualmente desde la identificación de la causa adecuada¹⁸; teoría por medio de la cual, se establece cuál fue la condición que de manera objetiva y probable generó el daño, para así, llegar a establecer el nexo de causalidad entre el actuar de la entidad demandada, bien sea por acción u omisión, y el daño sufrido por la víctima, o si por el contrario, se configuró una causa extraña. Así que, verificado el nexo de causalidad se deberá establecer el régimen jurídico aplicable, esto es, si el daño tiene relación directa con la falla del servicio o con el régimen de riesgo excepcional, alegados en la demanda.

Desde el ámbito fáctico, de acuerdo con las pruebas documentales recaudadas, se observa que el señor Juan Camilo Lancheros Acosta (q.e.p.d.) para la fecha de su fallecimiento, esto es, el 14 de marzo de 2013, estaba vinculado a la Fuerza Aérea Colombiana en el grado de Sub Teniente, y su último cargo en la institución fue el de oficial alumno, en la Escuela Militar de Aviación. Dicha circunstancia demuestra que el señor Lancheros Acosta para la época de su muerte estaba vinculado a la institución demandada.

Precisado lo anterior, resulta necesario establecer si el daño alegado en este proceso está relacionado con alguna actuación negligente, imprudente o reprochable de la Administración, que se enmarque dentro del concepto de falla del servicio, o si en el *sub iudice* es aplicable el régimen de responsabilidad objetivo, dependiendo de quién iba piloteando la aeronave siniestrada. En lo referente a la falla del servicio, la parte demandante aduce que las causas que habrían originado el accidente aéreo en que falleció su familiar fue por: las fallas mecánicas de la aeronave; el desabastecimiento de combustible y la prolongación indebida de la operación de vuelo que se ejecutaba.

Al respecto, se tiene que el día 14 de marzo de 2013 se expidió la orden de vuelo No. 1409 (folio 17, c.1), en la que se indica que la misión corresponde a instrucción de acuerdo con el "Programa de Instrucción y Entrenamiento" del equipo T-34 "SIGMA- INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO". En la operación se utilizó la aeronave T-34 - FAC. 2304 y, como quedó anotado en el acápite de hechos probados, la tripulación de la operación estaba conformada por el señor Ricardo Hernán Cortes Torres, en el cargo PIN (piloto instructor) y Juan Camilo Lancheros Acosta, en el cargo PAD (piloto alumno doble comando).

Según el informe preliminar (folio 26, c.1), elaborado con base en el accidente de la aeronave T-34 – FAC 2304, durante la operación de instrucción y entrenamiento SIGMA EPT2-1, "[...] la aeronave realizó los procedimientos de prevuelo, prendida, taxeo y descolaje, la tripulación realizó 7 toques y despegues sin novedad, en la realización del octavo toque y despegue, en la fase de descolaje la aeronave se precipita a tierra cerca (...) a la cabecera 07, dentro de los terrenos de la Escuela Militar de Aviación (...)"

La descripción del accidente por parte de las personas que presenciaron el hecho corrobora lo consignado en ese informe preliminar de accidente. En efecto, en el marco de la indagación preliminar penal radicada con número 209-J-126-IPM-2013, que cursó en el

Juzgado 126 de Instrucción Militar, el soldado regular Junior Preciado Ortiz, primer respondiente en el lugar del accidente indicó (se transcribe con los errores que contiene): “[...] *Yo estaba prestando servicio de centinela de puesto 12 cuando escuché el ruido de un avión y pues estaba muy bajito y cerca y estaba más tirado a la derecha de lo casual yo ese puesto lo he prestado más de 4 veces esta semana entonces todos los aviones que yo he visto salen más como para la izquierda y este salió más para la derecha y yo cuando vi que ella estaba tras de mí entonces yo vi que ella dejó de hacer el ruido que hacen los aviones se apagó el sistema y va hacia la derecha giro hacia la derecha como invertido entonces yo note que eso no era normal a esa altura y pues cuando ella viro iba muy bajita entonces yo me tire al piso para cubrirme en caso de una explosión me tire a una sanja que había a mano izquierda de mi puesto entonces [...] lo único que vi de reojo fue cuando ella clavó contra la tierra quedó encima del montículo”.*

En el mismo sentido, el soldado regular Jordy Esteve Salazar González (memoria usb visible en folio 375, c.1, folios 128 a 131) señaló lo siguiente: “[...] *desde donde yo estaba desde la torre uno tiene la visual de que ellos estaban de toque y despegue, cuando yo recibí el puesto eso fue como a las 12:00 [...] el avión del accidente hace el toque y despegue normalmente y se van inclinando un poquito hacia el lado derecho de la pista cuando llegan sobre el puesto 13 el avión lleva un poquito de inclinación de la nariz hacia arriba y hacia la derecha por que iban volteando y en ese momento la aeronave se apaga cuando se apaga se invierte estando invertida gira a la izquierda y nuevamente giran hacia la derecha y luego ya es cuando colisionan inclinados totalmente contra el farillón y queda primero la punta y luego cae la cola [...]”.*

Adicionalmente, el señor Martín Alonso Carrillo Ortiz (memoria usb folio 375, c.1, folios 154 a 158), quien el día de los hechos ejercía el cargo de Supervisor de Tránsito Aéreo en la Escuela Militar de Aviación, informó que (se transcribe con los errores que contiene): “[...] *observé que el avión de mi coronel CORTES tuvo un cambio de aptitud en el ascenso viro ligeramente hacia la izquierda y posterior efectuó un viraje continuado hacía la derecha en ese momento le dije al personal de la torre que que pasaba con esa aeronave ellos miraron igualmente al T-34 y al ver que no recuperaba la maniobra inicié mi procedimiento como supervisor para caso de accidente aéreo y llame a la guardia ext 1028 hable con el TP ORTEGA y le dije que inmediatamente tocara la sirena por que acababa de caer un mentor dentro de la unidad.* Las narraciones de Diego Fernando Benavides Chacón, que ejercía el cargo de Controlador de Aeródromo (memoria usb visible en folio 375, c.1, folios 159 a 165), Camilo Andrés Perdomo López (memoria usb visible en folio 375, c.1, folios 210 a 218), quien ostentaba el cargo de oficial de pista y Alejandro Bedoya Moreno (memoria usb visible en folio 375, c.1, folios 222 a 225), coinciden, en lo general con lo que expusieron las primeras declaraciones.

Según las declaraciones, se infiere que el motor se apagó mientras se ejecutaba la operación de instrucción y entrenamiento contemplada en la Orden de Vuelo No. 1409, No. FAC 2304 T-34, sin que se haya observado ninguna anomalía diferente. En esa medida, se descarta que la falla en el funcionamiento del motor obedezca a un problema inherente a ese componente de la máquina o a la vetustez de la aeronave, dado que al momento de iniciarse el vuelo no fue reportada por el piloto instructor ninguna situación anómala en tal sentido. Además, en el registro de mantenimiento de aeronaves que obra en el expediente (folio 134, c.1), no aparece consignado ningún imperfecto de ese repuesto. Por consiguiente, no es posible atribuir el accidente a una falla mecánica del motor.

Ahora, en cuanto al abastecimiento de combustible de la aeronave, la parte actora señaló que esta se precipitó a tierra porque se mantuvo en vuelo por un tiempo superior al contemplado en la operación de instrucción que se realizaba. Además, agregó que los comprobantes de aprovisionamiento de combustible de la máquina estaban alterados. Por tanto, es del caso examinar si estas dos situaciones aparecen demostradas.

En cuanto a la eventual alteración en los datos sobre el aprovisionamiento de combustible, el peritaje titulado “*extracción movimientos de combustible de aviación AVGAS 100/130 para el equipo MENTOR T-34 de matrícula FAC-2304, efectuados en la plataforma SAP por el usuario CRISBEDG correspondientes al T3. BEDOYA GONZÁLEZ CRISTHIAN CAMILO para el año 2013*”, elaborado por los peritos delegados Carlos Alberto Solano y Noé Cabra Cano dentro de la indagación preliminar con radicación 209-J-126-IPM-2013, se concluyó que “*No es coherente el manejo administrativo que se le dio al comprobante de suministro **No. 0013197**; toda vez que lo consignado en la plataforma SAP, lo reportado a la Dirección de*

Combustibles de la Fuerza Aérea en el parte diario de combustibles del 06 de marzo de 2013 [...], son diferentes al vale físico que le entregó el Grupo Técnico de la Escuela Militar de Aviación a la Inspección General de la Fuerza Aérea para adelantar la investigación sobre el siniestro aéreo". En esa medida, se observa que existen inconsistencias de orden administrativo que se concretan en el reporte contradictorio de las cantidades de combustible suministradas a la aeronave. Mientras que en el comprobante de tanqueo número 3197 del 5 de marzo de 2013 y en el formato FAC4-282T de la misma fecha, se señaló que se había cargado la cantidad de 18 galones; y en otro formato 3197 del 5 de marzo de 2013 y en la plataforma SAP de la Fuerza Aérea se contabilizó un consumo de 19 galones.

Aunado a lo anterior, el informe pericial de fecha 17 de mayo de 2018, elaborado por parte del Teniente Coronel de la Fuerza Aérea Camilo Andrés Perdomo López dentro de la indagación preliminar ya mencionada concluye que *"[...] la aeronave T-34 "MENTOR" FAC 2304, para el día 14 de Marzo del año 2013, no contaba con los cincuenta galones de combustible, que debió haber tenido en sus tanques de combustible de acuerdo con la capacidad máxima de almacenamiento, pudiéndose concluir por el tiempo de vuelo y el consumo de combustible determinándose en el presente análisis que la aeronave probablemente contaba para ese día con 38 galones de combustible en sus tanques"*.

Y en lo referente a la duración del vuelo de entrenamiento, resulta relevante tener en cuenta que la precitada orden de vuelo No. 1409 señalaba que la misión de instrucción se realizaría de acuerdo con el "Programa de Instrucción y Entrenamiento" Equipo T-34B. Dicho programa (folios 28 y 102 cuaderno principal) prevé que la misión SIGMA EPT 2-1 tenía un tiempo programado de 01:10. No obstante, no hay certeza del tiempo real del vuelo. En efecto, el oficio 20146400020341 del 27 de enero de 2014, expedido por el Comandante de la Fuerza Aérea (folios 21 y 22, c.1) se señala que *"[...] La aeronave T-34 FAC-2304 al momento del accidente tenía un tiempo de vuelo de 02:25 horas, acorde a la evidencia encontrada en las acciones iniciales" [...]*; el registro de vuelo No. 884, correspondiente a la orden de vuelo 1409 del 10 de octubre de 2013 visible en el (folio 841 del expediente de la indagación preliminar penal radicada con número 209-J-126-IPM-2013 (memoria usb visible en folio 375, c.1), indica que el 14 de marzo de 2013 la aeronave FAC-2304 T-34 fue prendida a las 10:09:00 y apagada a las 12:30:00 y, finalmente, el dictamen pericial elaborado por el Teniente Coronel Camilo Andrés Perdomo indica que: *"[...] la aeronave estuvo con el motor prendido dos horas dieciocho minutos [...]"*.

Pese a lo anterior, no se puede inferir la causa directa del accidente, por lo siguiente: (i) Si bien no se tenía certeza con cuanto combustible fue aprovisionada realmente la aeronave, tal circunstancia no se evidencia como la causa directa del accidente, pues no se indicó que el indicador del volumen de combustible estuviera dañado para no saber la cantidad con que estaba volando la aeronave. (ii) Aunque el tiempo de instrucción estaba programado para 01 hora 10 minutos y la aeronave estuvo con el motor prendido dos horas dieciocho minutos, ese solo hecho no infiere que se haya sobrepasado el tiempo previsto, pues de lo que se tiene certeza es que duró prendida la aeronave 2 horas 18 minutos. (iii) Según el peritaje, se concluyó que la aeronave probablemente contaba para ese día con 38 galones de combustible en sus tanques; pero, en todo caso, no aparece acreditado para cuanto tiempo le alcanzaba el combustible referido para volar.

Como se observa, respecto de la causa eficiente del accidente de la referida aeronave, nada aparece acreditado en grado de certeza para poder hablar de una eventual falla en el servicio de la entidad demandada.

No obstante, como se indicó ut supra, dado que sí aparece acreditado que la aeronave en el momento del accidente estaba siendo conducida por el TC. Ricardo Hernán Cortés Torres, en calidad de piloto instructor, y como copiloto el ST. Juan Camilo Lancheros Acosta, en calidad de alumno, resulta aplicable el régimen de responsabilidad objetiva por actividad peligrosa, toda vez que el señor Lancheros Acosta no se encontraba al mando de la aeronave siniestrada. En tal virtud, para que surja la responsabilidad de la entidad demandada, en este caso, los actores tenían la obligación de demostrar que la actividad

peligrosa desarrollada por la Administración fue la causa del daño cuya reparación se solicita, mientras que la entidad enjuiciada, para exonerarse de responsabilidad, tenía el deber de acreditar que el hecho dañoso obedeció a la presencia de una causa extraña, como lo es la fuerza mayor, el hecho exclusivo de la víctima o el hecho también exclusivo de un tercero.

En efecto, de acuerdo con las pruebas obrantes en el plenario, la muerte del señor Juan Camilo Lancheros Acosta le resulta imputable jurídicamente a la entidad demandada bajo el régimen de responsabilidad objetivo por actividad peligrosa, porque ocurrió al precipitarse a tierra la aeronave T-34 – FAC 2304 de propiedad de la Fuerza Aérea, la cual estaba bajo el control del TC. Ricardo Hernán Cortés Torres, cumpliendo una operación rutinaria de entrenamiento. Así, entonces, es pertinente señalar que como la causa del daño fue la actividad desarrollada por la entidad demandada y esta no acreditó la presencia de una causa extraña que la exonerara de responsabilidad, resulta evidente que deberá responder por los perjuicios a causados a la parte demandante con ocasión de la muerte del citado Subteniente Lancheros Acosta.

2.7. DE LA MEDIDA DE LA REPARACIÓN

2.7.1. Daño moral

La parte demandante solicitó que se indemnizara el daño moral para Joaquín Lancheros Nieto, Luisa Rocío Acosta Acosta, en calidad de padres, para cada uno el equivalente a 350 smlmv, y para Luisa Fernanda Lancheros Acosta, en calidad de hermana, 300 smlmv.

Al respecto, se precisa que el daño moral es entendido como el dolor, el sufrimiento, la angustia padecida por la víctima directa y demás perjudicados del daño.

Y en cuanto a la manera de tasar el daño moral, en caso de muerte o lesiones personales, la Sección Tercera del Consejo de Estado mediante documento del 28 de agosto del 2014, estableció de manera objetiva los criterios para reconocer tal perjuicio, así:

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE REGLA GENERAL					
	<i>NIVEL 1</i>	<i>NIVEL 2</i>	<i>NIVEL 3</i>	<i>NIVEL 4</i>	<i>NIVEL 5</i>
	<i>Relaciones afectivas conyugales y paterno filiales</i>	<i>Relación afectiva del 2° de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)</i>	<i>Relación afectiva del 3° de consanguinidad o civil</i>	<i>Relación afectiva del 4° de consanguinidad o civil</i>	<i>Relaciones afectivas no familiares – terceros damnificados</i>
<i>Porcentaje</i>	100%	50%	35%	25%	15%
<i>Equivalencia en salarios mínimos</i>	100	50	35	25	15

No obstante, se ha de dar aplicación a la regla jurisprudencial adoptada por la Sección Tercera del Consejo de Estado, en sentencia de unificación del 29 de noviembre de 2021¹⁹, que si bien refiere a la cuantificación del daño moral en los eventos de privación injusta de la libertad, tales reglas jurisprudenciales también son aplicables a los eventos en que se reclama el perjuicio moral en casos de muerte, pues la filosofía del reclamo de tal perjuicio es la misma.

En dicha jurisprudencia, indicó la alta Corporación que:

"68.3.- En la sentencia de unificación del 28 de agosto de 2014 (radicado 36149), se reitera la presunción de perjuicios morales con la prueba del parentesco a favor de los seres queridos más cercanos, sin determinar quiénes están incluidos en esa categoría. Y no se puede deducir ninguna conclusión de su aplicación a personas distintas de los cónyuges o compañeros permanentes y parientes en el primer grado de consanguinidad, porque en el caso concreto los demandantes eran únicamente la compañera permanente, los hijos y la madre de la víctima directa. No obstante, se incluyó una tabla

¹⁹ Consejo de Estado. Sala Plena de la Sección Tercera. Sentencia del 29 de noviembre de 2021. Radicado 18001-23-31-001-2006-00178-01 (46681). C.P. Martín Bermúdez Muñoz.

en la que se señalan cuantías para parientes en los siguientes niveles: en el primer nivel, los cónyuges, compañeros (as) permanentes y parientes en el primer grado de consanguinidad; en el segundo nivel, los parientes en el segundo grado de consanguinidad; en el tercer nivel, los parientes en el tercer grado de consanguinidad; en el cuarto nivel, los parientes en el cuarto grado de consanguinidad y afines hasta el segundo grado; y en el quinto nivel, los terceros damnificados. Y, tal y como se había advertido en la sentencia del 1° de marzo de 2006, expediente 15440, lo anterior se tomó como una presunción jurisprudencial que permitía otorgar <<automáticamente>> perjuicios morales en los rangos de parentesco indicados en la tabla.

En esta sentencia se lee:

<<(…) Asimismo, en relación con la acreditación del perjuicio en referencia, se ha dicho que con la prueba del parentesco o del registro civil de matrimonio se infiere la afectación moral de la víctima, del cónyuge y de los parientes cercanos²⁰, según corresponda. (...)>>²¹

68.4.- A partir de lo anterior es evidente que lo que se hace en este fallo no es modificar una regla sobre presunción de perjuicios morales, sino precisar su alcance con el objeto de resolver las divergencias en su interpretación y aplicación, conforme con lo dispuesto en el artículo 270 del CPACA. Y, en la medida en que no puede afirmarse que en la sentencia del 28 de agosto de 2013 se adoptó una regla jurisprudencial que estableciera que era suficiente la prueba del parentesco para presumir los perjuicios morales en relación con determinadas víctimas, no es procedente fijar como regla general que, para las demandas presentadas a partir de esa fecha y hasta la expedición de este fallo, deba considerarse como prueba suficiente de los perjuicios morales de los <<parientes cercanos>> la demostración de su parentesco. Lo que genera el carácter vinculante de una regla jurisprudencial es su enunciación precisa en la sentencia en la que se adopta; es esto lo que crea una expectativa legítima en los justiciables y en este caso ello no ocurrió.

68.5.- No obstante, como a partir de la sentencia del 28 de agosto de 2013 puede deducirse que, en relación con los hermanos de la víctima directa era suficiente acreditar el parentesco para tener por demostrado el perjuicio moral, y en la gran mayoría de los fallos tal presunción viene aplicándose, la Sala estima procedente establecer la siguiente regla: en relación con las demandas presentadas desde el 28 de agosto de 2013 y hasta la fecha de expedición de la presente sentencia, en las cuales el juez advierta que se presentaron fundándose en la jurisprudencia existente y no se solicitaron pruebas para acreditar los perjuicios morales de los parientes en segundo grado de consanguinidad, podrá hacer uso de las facultades probatorias que le otorga la ley para garantizar su derecho al debido proceso. Esta determinación se adoptará sin importar la instancia en la que se encuentre el proceso.

69.- En relación con la determinación de los topes máximos por perjuicios morales y la forma de calcularlos, la sentencia será aplicada de inmediato...”

70.- El hecho de que los demandantes no conocieran estos topes en el momento en que interpusieron sus demandas no afecta la <<confianza legítima>>. El derecho a la reparación de perjuicios sufridos como consecuencia de la privación de la libertad no es un derecho patrimonial que nazca de un acto jurídico (unilateral o bilateral) en el cual la parte se acoge a determinada regla que no puede ser modificada posteriormente. Tampoco puede considerarse que la demanda fue presentada pensando en obtener determinado monto de perjuicios y que la confianza en ese resultado se alteró al establecerse otro monto.

71.- El derecho a la igualdad en este caso se garantiza aplicando la sentencia de manera similar a todos los casos que se fallen luego de su ejecutoria. Suponer que tal derecho solo se garantiza si se le otorga el mismo monto de perjuicios morales a todas las personas que presentaron la demanda durante determinado periodo de tiempo carece de fundamento; la fecha en la cual se presentó la demanda no tiene en este caso ningún tipo de relevancia para estructurar tal derecho, como sí puede tenerla frente a quienes en ese momento consideraban que podían acogerse a la presunción jurisprudencial de perjuicios morales para los hermanos.

72.- Esgrimir el derecho de igualdad para impedir la aplicación inmediata de los topes de perjuicios morales implicaría considerar que los mismos no pueden ser modificados por la jurisprudencia. Implicaría también considerar que, con base en el mismo derecho de igualdad, no existe justificación

²⁰ Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 1° de marzo de 2006. Expediente 15440. MP: María Elena Giraldo Gómez.

²¹ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sala Plena de Sección Tercera. Expediente 68001-23-31-000-2002-02548-01(36149). M.P.: Dr. Hernán Andrade Rincón (E).

para que en relación con las demandas presentadas con posterioridad a este fallo se apliquen los nuevos topes.

Así, entonces, al igual que se modificaron los criterios para reconocer el daño moral en casos de privación de la libertad, tales criterios también son aplicables en casos de muerte por cuanto la filosofía que inspira tal perjuicio es la misma en uno y otro caso, así:

*“ las **víctimas indirectas**, los topes máximos de indemnización se determinan a partir del monto reconocido a la víctima directa, de la siguiente manera: a.- A los **parientes en el primer grado de consanguinidad del detenido, su cónyuge o su compañero o compañera permanente, el cincuenta por ciento (50%)** de lo que le corresponda a la víctima directa. b.- A los **demás demandantes**, cuando acrediten los perjuicios morales, el **treinta por ciento (30%)** de lo que le corresponda a la víctima directa.*

Por lo anterior, como dice la sentencia traída a colación, el precedente jurisprudencial en realidad versaba sobre la presunción del daño moral a sus familiares cercanos, según el grado de consanguinidad, pero en cuanto al monto indemnizatorio por dicho perjuicio. En esa medida, en aplicación de la precisión jurisprudencial citada, el reconocimiento del monto indemnizatorio por perjuicio moral a los familiares de la víctima directa en los casos de lesiones personales o muerte se ha de hacer no en la misma cantidad en que se reconoce a la víctima directa, sino proporcionalmente, así: a los parientes en primer grado de consanguinidad, su cónyuge o su compañero o compañera permanente, el 50% de lo que le corresponda a la víctima directa; y a los demás demandantes, cuando acrediten perjuicios morales, el 30% de lo que le corresponda a la víctima directa.

En este caso, se encuentra acreditado que la víctima directa falleció y por ello le corresponderían 100 smlmv. Entonces, como, a través de los registros civiles de nacimiento (folio 5 y 7 cuaderno 1) se encuentra acreditado el parentesco en primero y segundo grado entre los demandantes con el señor Juan Camilo Lancheros Acosta (q.e.p.d.), es decir, como padres y hermana, respectivamente, aplicando las reglas de la experiencia, se infiere que los actores tenían un nexo afectivo importante con la víctima, que determinó la existencia de lazos de alianza y solidaridad entre ellos, y que, por lo tanto, sufrieron un profundo dolor y pesar con la muerte trágica del señor Juan Camilo Lancheros Acosta, hecho que no fue desvirtuado por la parte accionada. En esa medida, y siguiendo los criterios establecidos por el Consejo de Estado, se ordenará el reconocimiento por daño moral, así:

Sufridos por demandante	Relación	Cantidad
Joaquín Lancheros Nieto	Padre	50 SMLMV
Luisa Rocío Acosta Acosta	Madre	50 SMLMV
Luisa Fernanda Lancheros Acosta	Hermana	30 SMLMV
TOTAL		130 SMLMV

2.7.2. Daño Emergente

Solicita la parte actora la reparación del daño emergente por la suma de \$5.000.000 por todos los gastos de alejamiento, transporte, gastos funerarios asociados, en los que tuvo que incurrir el grupo familiar demandante con ocasión de la muerte del joven Juan Camilo Lancheros Acosta (q.e.p.d.). Sobre el particular, el Despacho no encuentra acreditadas las erogaciones señaladas por la parte actora en su solicitud, pues no fueron indicados los montos precisos, ni los documentos base en los que se sustenta la pretensión. Por lo dicho, se negará la pretensión de reparación de daño emergente.

2.7.3. Lucro cesante

La parte demandante solicita la reparación del lucro cesante dado que no pueden contar con el auxilio y soporte económico que les brindaba el occiso y la expectativa patrimonial que se generaba por su propia productividad económica y apoyo económico, como padres y hermana que dependían económica del fallecido. En la pretensión se reclama la reparación

únicamente para los padres de la víctima y se solicita bajo la modalidad de lucro cesante consolidado y lucro cesante futuro.

Ahora bien, tal y como quedó advertido en el segmento de hechos probados, el Ministerio de Defensa Nacional expidió la resolución 3098 del 8 de agosto de 2013 “*por la cual se reconoce y ordena el pago de una Pensión de Sobrevivientes, con fundamento en el expediente MDN No. 2553 de 2013*”, (fls. 210 a 212, c. 1) en virtud de la cual se reconoció la pensión mensual de sobrevivientes por el deceso del Sub Teniente Juan Camilo Lancheros Acosta (q.e.p.d.) a favor de la señora Luisa Rocío Acosta Acosta y Joaquín Lancheros Nieto, en esa medida, se encuentra desvirtuado el lucro cesante solicitado y se negará dicha pretensión.

2.7.4. Daño a la vida de relación

Solicitó también la parte accionante que se indemnice el daño a la vida de relación porque su vida laboral, familiar y social se vio drásticamente afectada por la muerte del señor Juan Camilo Lancheros Acosta (q.e.p.d.).

Respecto al perjuicio denominado “daño a la vida de relación”, es preciso señalar que desde el año 2014 a partir del documento de unificación del Consejo de Estado sobre el reconocimiento de perjuicios, el citado detrimento fue retirado del catálogo como posibilidad resarcitoria y se precisó que el referido perjuicio se debe entender como daño a la salud de la víctima directa. Por tal razón, este Despacho denegará el reconocimiento de este tipo de perjuicio porque no fue allegado al proceso prueba que demuestre que por la muerte de su familiar se le causó el perjuicio alegado.

2.8. Costas

En cuanto a la condena en costas, en aplicación del criterio objetivo valorativo señalado por el artículo 188 de la ley 1437 de 2011, en concordancia con el artículo 365 del Código General del Proceso, debe verificarse si hay lugar a condenar en costas a la parte vencida.

Se habla de un criterio «objetivo» porque en toda sentencia se «dispondrá» sobre costas, es decir, se decidirá, bien sea para condenar total o parcialmente, o bien para abstenerse. Y es «valorativo» porque se requiere que en el expediente el juez revise si las mismas se causaron y en la medida de su comprobación, tal y como lo ordena el Código General del Proceso. En consideración a lo anterior, dado que no aparece acreditada su causación, el Despacho se abstendrá de condenar en costas a la parte vencida.

En mérito de lo expuesto, el **Juzgado Treinta y Cinco (35) Administrativo del Circuito de Bogotá - Sección Tercera**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR administrativa y patrimonialmente responsable a la **Nación-Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea**, por los perjuicios causados a los demandantes con ocasión del fallecimiento del señor Juan Camilo Lancheros Acosta (q.e.p.d.) el 14 de marzo de 2013, de acuerdo con la parte considerativa de esta providencia.

SEGUNDO: CONDENAR a la **Nación – Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea** a pagar a favor de la parte demandante ciento treinta (130) salarios mínimos legales mensuales vigentes, por concepto de daño moral, distribuidos así:

Sufridos por demandante	Relación	Cantidad
Joaquín Lancheros Nieto	Padre	50 SMLMV
Luisa Rocío Acosta Acosta	Madre	50 SMLMV
Luisa Fernanda Lancheros Acosta	Hermana	30 SMLMV
Total		130 SMLMV

TERCERO: NEGAR las demás pretensiones de la demanda, por las razones expuestas en la parte considerativa.

CUARTO: El pago de las sumas impuestas deberá hacerse de conformidad con lo establecido en los artículos 192 y 195 de la Ley 1437 de 2011.

QUINTO: NO CONDENAR en costas, por lo expuesto en la parte considerativa.

SEXTO: Por Secretaría del Juzgado, procédase a la notificación de la sentencia en la forma dispuesta en el artículo 203 de la ley 1437 de 2011.

SÉPTIMO: De no ser apelada esta providencia y ejecutoriada la misma, por Secretaría expídase copia auténtica del fallo, una vez pagada la suma pertinente para dicho trámite y realícese el archivo del expediente, haciéndose las anotaciones del caso.

OCTAVO: En firme esta sentencia, liquídense los gastos por la Oficina de Apoyo para los Juzgados Administrativos de Bogotá y en caso de existir remanentes entréguese a la parte interesada.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

ccpd

JOSÉ IGNACIO MANRIQUE NIÑO
JUEZ

Firmado Por:
Jose Ignacio Manrique Niño
Juez
Juzgado Administrativo
035
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica,
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **5c81f333aaf8e752beaf6e5d074b0156021d5af74d341ee89c9bc7309ce26f35**

Documento generado en 25/07/2022 07:30:47 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:

<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>