

REPUBLICA DE COLOMBIA  
RAMA JUDICIAL



JUZGADO SESENTA Y DOS ADMINISTRATIVO  
DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ  
SECCIÓN TERCERA

Bogotá D.C., trece (13) de marzo de dos mil veinte (2020)

**Expediente:** No. 110013343 062 2018 00168 00.  
**Demandante:** SANDRA PATRICIA LOPEZ LUNA Y OTRO  
**Demandada:** NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL  
**Referencia:** MEDIO DE CONTROL DE REPARACIÓN DIRECTA

**SENTENCIA No. 2020 - 026**

**1. ASUNTO**

Una vez surtido el trámite procesal sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, procede esta instancia judicial a emitir sentencia en el proceso de la referencia. Asunto surtido a través del medio de control de reparación directa impetrado por Sandra Patricia López Luna en nombre propio y en representación de su menor hija María Paula Ramírez López en contra de la Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional, con motivo del fallecimiento de José Antonio Ramírez Ayala.

**2. TEMA PRINCIPAL TRATADO**

La responsabilidad de la Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional por los presuntos perjuicios causados a los demandantes con ocasión de la muerte del Capitán José Antonio Ramírez Ayala en un accidente aéreo ocurrido el 13 de marzo de 2016 en el municipio de Convención (Norte de Santander).

**3. ANTECEDENTES**

**3.1. Pretensiones de la demanda**

*“2.1. Declárese que LA NACIÓN, MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA, es responsable de la totalidad de los daños y perjuicios ocasionados a los demandantes SANDRA PATRICILIA LOPEZ LUNA y MARIA PAULA RAMÍREZ LÓPEZ (menor de edad), por la injusta, trágica y prematura muerte del Capitán JOSE ANTONIO RAMÍREZ AYALA (q.e.p.d.), quien falleció el día 13 de marzo de 2016 al estrellarse el helicóptero en el que se transportaba, en inmediaciones de San Calixto (Norte de Santander).*

*1.2. En virtud de la condena implorada se ordene a la Nación, Ministerio de la Defensa Nacional – Policía Nacional de Colombia a pagar a los demandantes a título de indemnización, LOS DAÑOS y PERJUICIOS de orden MATERIAL e INMATERIAL, en cuantía que resulte de las*

407

bases que adelante se exponen, de conformidad con la ley y la jurisprudencia nacional aplicable para el momento del fallo, así:

**A. Daños morales:**

**A cada uno de los demandantes**, con el equivalente en pesos de la fecha de la ejecutoria de la sentencia, de cuanto menos, lo que se especifica adelante, sin perjuicio del mayor valor que resulte de la aplicación de las reglas de equidad, de la ley o de la jurisprudencia aplicable para la época de la sentencia.

[...]

SANDRA PATRICIA LÓPEZ LUNA (Esposa)	100 SMMLV
MARÍA PAULA RAMÍREZ LÓPEZ (Hija)	100 SMMLV
<b>Total</b>	<b>200 SMMLV</b>

**B. Daños materiales:**

La pérdida del ingreso mensual que las demandantes (esposa e hija) dejaron de percibir desde el mismo momento del deceso de la víctima mortal y que se deberá cuantificar desde la época de su muerte y hasta la expectativa de vida del mayor de los cónyuges, al momento de proferirse el respectivo fallo.

...

**Lucro cesante consolidado (a la presentación de la demanda)**

[...]

En consecuencia a favor de Sandra Patricia López Luna, se pretende por lucro cesante consolidado la suma de **NOVENTA Y NUEVE MILLONES CIENTO CINCUENTA Y SIETE MIL TRESCIENTOS DIEZ PESOS (\$99.157.310)**

**Lucro cesante futuro**

[...]

En consecuencia a favor de Sandra Patricia López Luna, se pretende por lucro cesante futuro la suma de **SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS MIL CINCUENTA Y DOS PESOS (\$667.982.052)**

En caso de otorgársele a la HIJA, indemnización de perjuicios materiales por lucro cesante, deberá tenerse en cuenta el acrecimiento para la señora Sandra Patricia López Luna, una vez cumpla la mayoría de edad MARIA PAULA, según la reciente sentencia de unificación del Consejo de Estado.

[...]"

**3.2. Hechos relevantes de la demanda**

El sustento fáctico relevante que origina el estudio del presente asunto y que se plasmó en la fijación del litigio es el siguiente:

- El 13 de marzo de 2016 el Capitán de la Policía Nacional José Antonio Ramírez Ayala falleció con ocasión del accidente aéreo ocurrido al helicóptero Huey II de matrículas PNC 0743 de propiedad de la Policía, aeronave en la que se transportaba en calidad de piloto.
- El accidente ocurrió en inmediaciones de San Calixto (N. de Santander).
- Según respuesta a derechos de petición, la tripulación del helicóptero de matrícula PNC 0743 se trasladaba al municipio de San Calixto para recoger al patrullero Henry Uriel Franqui Contreras quien se encontraba lesionado en hostigamiento a unidad policial.
- El Capitán José Antonio Ramírez Ayala estaba vinculado laboralmente con la Policía desde hace más de 10 años.
- Según certificación de la Policía Nacional, el Capitán José Antonio Ramírez Ayala devengaba un salario mensual de \$4.743.872,15.
- Al momento del accidente el Capitán José Antonio Ramírez Ayala tenía 36 años de edad.
- El Capitán José Antonio Ramírez Ayala es recordado por su buen desempeño y logros obtenidos en más de una década de servicios, su amplia experiencia en el manejo de aeronaves le merecieron medallas y distintivos.

### 3.3. Actuación procesal

- a. La demanda se admitió mediante auto de fecha 18 de julio de 2018 (ff. 59 y 60), una vez fueron subsanados los defectos advertidos en providencia del 13 de junio de la misma anualidad (ff. 38 y 39). Así mismo, obra en el expediente que se efectuaron las notificaciones de rigor (ff. 61 a 69).
- b. La entidad demandada presentó contestación de la demanda dentro del término establecido para tal fin (f. 91).
- c. Así, se corrió traslado de las excepciones propuestas por la entidad demandada (f. 92), sin pronunciamiento de la parte demandante (f. 93).
- d. Por auto del 2 de mayo de 2019 se fijó fecha de audiencia inicial para el día 20 de mayo siguiente (f. 96).
- e. El citado día se adelantó la audiencia inicial de que trata el artículo 180 de la Ley 1437 de 2011 y se fijó la fecha para llevar a cabo la correspondiente audiencia de pruebas (ff. 97 a 104).
- f. El 22 de agosto de 2019 se celebró la audiencia de pruebas (ff. 143 a 146), donde el Despacho puso en conocimiento de las partes los documentos allegados

JA

durante el trámite, practicó unas pruebas testimoniales, declaró clausurada la etapa probatoria y corrió traslado para alegar de conclusión.

### 3.4. Contestación de la demanda

La Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional (ff. 112-126 C. Ppal.) se opuso a la prosperidad de las pretensiones para lo cual propuso las excepciones que denominó:

- ***Ausencia de responsabilidad por tratarse de un riesgo propio del servicio:***

El apoderado de la entidad demandada expuso que para el día de los hechos el señor José Antonio Ramírez Ayala se encontraba ejecutando una actividad de alto riesgo inherente a su función policial, deber que contenía un riesgo tanto en su integridad física como en su vida, al ser piloto de una aeronave.

- ***Improcedencia de la falla del servicio:***

Fundamentada en que de acuerdo a los presupuestos fijados por el Consejo de Estado, en el caso en concreto no existió un riesgo adicional, ya que el señor Ramírez Ayala estaba en riesgo propio del servicio al ser miembro de la fuerza pública para el momento del accidente.

- ***De la carga pública y Carencia probatoria para demostrar el daño y el nexo:***

Sobre este medio exceptivo expuso que la parte demandante no cumplió con la carga de demostrar el nexo causal entre el hecho generador, el daño ocasionado y la supuesta responsabilidad de la entidad demandada.

- ***Fuerza mayor e inexistencia de falla***

Relata que la muerte de José Antonio Ramírez Ayala se enmarca dentro de las condiciones de imprevisibilidad e irresistibilidad, exonerándose así de responsabilidad la entidad demandada, en tanto la causa de la muerte no se originó ni fue una consecuencia de una acción u omisión de la Policía Nacional.

- ***Inexistencia de la obligación:***

Excepción cimentada en que cualquier obligación atribuida a la Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional es inexistente, en tanto que a los demandantes no les asiste ninguno de los derechos reclamados. Así mismo, el apoderado de la entidad trajo a colación los emolumentos que por ley les fueron reconocidos a los beneficiarios de la víctima.

- ***Cobro de lo no debido:***

En este punto, la parte demandada reiteró los argumentos expuestos en el párrafo anterior.

- **Enriquecimiento sin causa:**

Medio exceptivo frente al cual manifestó que reconocer alguna suma de dinero a la parte demandante sería desconocer la teoría del enriquecimiento sin causa, generando un detrimento patrimonial de la Institución llamada en el presente asunto.

- **Excepción genérica:**

Solicitó que se declaren de oficio las excepciones que encuentren probadas dentro del proceso, de conformidad con lo establecido en los artículos 175 numeral 3° y 180 numeral 6° de la Ley 1437 de 2011.

**3.5. Pruebas obrantes en el proceso**

- a. Registro de defunción de José Antonio Ramírez Ayala. (fl. 14)
- b. Registro civil de nacimiento de Sandra Patricia López Luna y María Paula Ramírez López. (fl. 15 y 16)
- c. Registro de matrimonio. (fl. 17)
- d. Derecho de petición dirigido a la Policía Nacional con recibido. (fl. 18 y 19)
- e. Derecho de petición dirigido a la Aeronáutica Civil sin recibido. (fl. 20)
- f. Derecho de petición dirigido a la Policía Nacional. (fl. 21)
- g. Informe de novedad. (fl. 22 a 26)
- h. Respuesta a solicitud. (fl. 27 y 28)
- i. Poligrama. (fl. 29)
- j. Respuesta derecho de petición Aeronáutica. (fl. 30 a 32)
- k. Respuesta derecho de petición Policía. (fl. 33)
- l. Certificación salario 2016. (fl. 34)
- m. Formato hoja de servicio. (fl. 35)
- n. Informe de la Policía Nacional sobre la ocurrencia de los hechos. (fl. 115 a 121 y 136 a 142)
- o. Copia investigación disciplinaria. (CD folio 130)
- p. Testimonio de Gladys Adriana Puerta Santana. (fl. 143 a 146)

VA

q. Testimonio de Alejandro Rivera Marrugo. (fl. 143 a 146)

### 3.6. Alegatos de conclusión y concepto del Ministerio Público

**Parte demandante:** Mediante memorial radicado el 4 de septiembre de 2019, el apoderado de la parte demandante presentó sus alegatos de conclusión con los cuales se ratificó en sus solicitudes y los argumentos que las sustentan (ff. 153 a 163).

**Parte demandada:** El 5 de septiembre del año anterior, dentro del término legal, el apoderado de la entidad demandada presentó sus alegaciones finales, con las cuales reiteró todos sus argumentos de defensa (ff. 164 a 166).

**Concepto del Ministerio Público:** En esta oportunidad el agente de Ministerio Público se abstuvo de conceptuar.

## 4. PROBLEMA JURÍDICO

Se fijó en la audiencia inicial el siguiente **problema jurídico**: Se debe determinar si existe responsabilidad de la Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional por la muerte del Capitán José Antonio Ramírez Ayala ocurrida el 13 de marzo de 2016 cuando el helicóptero de matrícula PNC 0743 de propiedad de la entidad demandada, y en el que se transportaba en calidad de piloto se accidentó en inmediaciones de San Calixto – Norte de Santander.

En este sentido, en el evento de declararse la responsabilidad de la demandada, se analizarán los términos de la condena pretendida por los demandantes de conformidad con los perjuicios relacionados en la demanda.

## 5. CONSIDERACIONES

### 5.1. Presupuestos procesales

#### 5.1.1. Procedencia y caducidad del medio de control:

El Despacho advierte que en el presente caso el demandante pretende que se declare la responsabilidad de la Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional, por los presuntos perjuicios causados por la muerte del Capitán José Antonio Ramírez Ayala cuando este se desplazaba en calidad de piloto en un helicóptero oficial para evacuar a un patrullero lesionado. Por lo anterior, el medio de control impetrado es procedente de conformidad con el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En lo que tiene que ver con la caducidad del medio de control, la jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado para garantizar la seguridad jurídica de los sujetos procesales y evitar que las situaciones queden indefinidas en el tiempo, ha señalado que el legislador estableció unos plazos razonables para que las personas

acudan ante la jurisdicción con el fin de satisfacer sus pretensiones. Término que en caso de vencerse acarreará como consecuencia la operancia del fenómeno jurídico procesal de la caducidad, lo cual implica la pérdida de la facultad de accionar y hacer efectivos sus derechos.

Dicha figura no admite suspensión, salvo que se presente solicitud de conciliación extrajudicial en derecho, en concordancia con lo previsto en la Ley 446 de 1998 y 640 de 2001, así como tampoco admite renuncia y, de encontrarse probada, debe ser declarada de oficio por el juez.

Frente a la caducidad del medio de control de reparación directa, el literal i) del numeral 2° del artículo 164 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo señala que esta se configura, por regla general, al vencimiento del plazo de dos años contados a partir del día siguiente del acaecimiento del hecho generador del daño que se alega como antijurídico, proveniente de la acción u omisión de la administración, o desde cuando el hecho dañoso fue conocido por el demandante.

En este orden de ideas, observa el Despacho que el hecho por el cual se pretende la indemnización por parte de la demandada, esto es, el fallecimiento de José David Ramírez Ayala ocurrió el día **13 de marzo de 2016**, lo que quiere decir que es a partir del **14 de marzo de 2016** que inició el cómputo del término de caducidad de dos años previsto en el artículo 164 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, consolidándose el mismo, el **14 de marzo de 2018**.

Observa el Despacho que obra constancia expedida el **10 de mayo de 2018** por la Procuraduría 134 Judicial II Administrativa<sup>1</sup>, en donde se indica que el día **7 de marzo de 2018** se presentó la solicitud de conciliación, esto es, faltando 8 días para que se configurara este fenómeno.

Como se resaltó, la constancia de no acuerdo se expidió el 10 de mayo de 2018, luego los demandantes tenían 8 días para presentar la demanda, esto es, hasta el **18 de mayo de 2018**. Revisado el expediente, tenemos que a folio 37 se encuentra acta individual de reparto, donde se observa que la demanda fue presentada el **15 de mayo de 2018**, concluyendo que la caducidad no operó.

#### 5.1.2. Legitimación en la causa:

La legitimación en la causa de hecho hace referencia a la posibilidad de que la persona formule o contradiga las pretensiones de una demanda, por ser el sujeto activo o pasivo con interés en la relación jurídica sustancial debatida en un proceso, lo que quiere decir que las personas con legitimación en la causa se encuentran en relación directa con la pretensión, ya sea desde la parte activa, como demandante, o desde la parte pasiva, como demandado.

En tal sentido, le asiste **legitimación en la causa por activa -de hecho y material-** a:

<sup>1</sup> Fl. 36

JA

- Sandra Patricia López Luna (cónyuge de la víctima), que se acredita con el correspondiente registro civil de matrimonio<sup>2</sup>;
- María Paula Ramírez López (hija de la víctima), de acuerdo a su respectivo registro civil de nacimiento<sup>3</sup>;

Por su parte, la Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional se encuentra legitimada de hecho en la causa por pasiva, toda vez que es la entidad a la cual se atribuye la producción del daño.

No obstante, respecto de la legitimación material de la demandada, se aclara que esta la determinará el sentido de la sentencia -denegatoria o condenatoria-, aspecto que se analizará más adelante.

## **5.2. Caso en concreto**

### **5.2.1. Régimen de responsabilidad aplicable:**

De conformidad con la Constitución Política, la responsabilidad del Estado se define de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 90, en virtud del cual, el Estado responde patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables. Para el caso de la responsabilidad originada en la omisión de los deberes legales de los entes estatales se aplica el régimen general de la falla del servicio. De este modo, para la declaratoria de responsabilidad estatal debe comprobarse la existencia del deficiente o anormal funcionamiento del servicio, así como el daño antijurídico sufrido por quien lo alega, además del nexo causal entre ambos.

En lo concerniente a la responsabilidad del Estado por la muerte o las lesiones sufridas por los miembros profesionales de la fuerza pública, tales como militares y policías, la jurisprudencia ha reiterado que los títulos jurídicos de imputación aplicables son el de falla del servicio y el de riesgo excepcional<sup>4</sup>.

En efecto, las actividades de seguridad y defensa de la soberanía del Estado implican por sí solas un alto riesgo para la integridad de quienes se dedican al cumplimiento de tales funciones, pues con su desarrollo se pretende el control social y la preservación del orden público. Así pues, al tratarse de un oficio que por su naturaleza enlaza altos riesgos para la integridad de quienes lo desarrollan, cuando estos servidores han ingresado voluntariamente para su ejercicio, se entiende que son conscientes de los riesgos naturales, los han asumido y aceptado como característica propia de las funciones que se disponen a ejercer. En otras palabras, cuando aquellos resultan afectados en razón

---

<sup>2</sup> f. 17.

<sup>3</sup> f. 16.

<sup>4</sup> C.E., Sec. Tercera, Sent. sept. 14/2011. M.P. Enrique Gil Botero; Sent. sept. 29/2011. M.P. Danilo Rojas Betancourth; entre otras.

del servicio y en ejercicio de sus funciones, los daños que puedan sufrir son el resultado propio de la actividad, es decir, resulta ser un riesgo que puede esperarse o suponerse.

Al respecto, el Despacho trae a colación jurisprudencia del Consejo de Estado que indica:

*“La Sala estima pertinente señalar que la Corporación, en su jurisprudencia reiterada, ha sostenido que frente a los daños sufridos por quienes ejercen funciones de alto riesgo relacionadas con la defensa y seguridad del Estado, entre ellos los miembros de las fuerzas militares, usualmente no resulta comprometida la responsabilidad de la Administración, por cuanto tales daños se producen con ocasión de la relación laboral que los vincula con el Estado y, por ende, en principio, se cubren con la indemnización a fort fait a que tienen derecho por virtud de esa vinculación; sin embargo, también ha sostenido la Sala que la reparación de esos daños resulta procedente cuando estos se hubieren producido por falla del servicio en el evento de que el funcionario hubiere sido sometido a un riesgo de naturaleza excepcional, diferente o mayor al que debían afrontar sus demás compañeros o incluso cuando el daño sufrido por la víctima hubiere sido causado con un arma de dotación oficial, dado que en este último evento se abriría paso el régimen de responsabilidad objetivo, por la creación del riesgo.*

[...]

*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 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 lo anterior, cuando el daño sufrido deviene como consecuencia de una actividad peligrosa que 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

192  
/

4A

*riesgo excepcional, pues este último sería aplicable al segundo de los casos mencionados, como también le sería aplicable por supuesto el de falla del servicio.*<sup>5</sup> (Subrayado fuera del texto original)

Con fundamento en la sentencia trascrita, es claro que el daño ocasionado por la conducción de aeronaves o vehículos es imputable al Estado a través del título de responsabilidad objetiva, salvo cuando se persiga un resarcimiento económico por el daño causado al conductor o la tripulación del medio de transporte. Esto, dado que el riesgo generado por esta clase de actividades peligrosas *“es una carga que excede las que de ordinario deben asumir las personas ajenas al servicio”*<sup>6</sup>, no ocurriendo lo mismo respecto de las personas que voluntariamente desempeñan dichas actividades en la cotidianidad de la prestación de sus servicios, pues en este evento la responsabilidad administrativa debe ser analizada a partir del título de imputación de falla probada del servicio.

De acuerdo con lo expresado en el párrafo anterior, para el Despacho es claro que en el caso en concreto resulta aplicable el régimen subjetivo de responsabilidad del Estado por falla probada del servicio, atendiendo a que de la interpretación integral de la demanda se deduce que este es el régimen de imputación invocado por la parte demandante, lo cual es consecuente con los hechos de la demanda, que en síntesis narran los daños causados a los familiares de José Antonio Ramírez Ayala miembro de la Policía Nacional, fallecido el 13 de marzo de 2016 como consecuencia de la colisión de la aeronave de la que era piloto.

### **5.2.2. Análisis del Despacho:**

#### **➤ Ocurrencia del hecho y del daño:**

Se tiene que de la normativa en que descansa la responsabilidad del Estado, lo primero que se debe indagar, por ser lo fundamental a la hora de deducir responsabilidades indemnizatorias, es el daño, pues si este no se demuestra, si el accionante no logra determinarlo, en vano resulta demostrar los hechos, culpas, fallas de la administración y conductas antijurídicas.

El Consejo de Estado al referirse a este tema ha dicho:

*“El daño es uno de los presupuestos o elementos que estructuran la responsabilidad del Estado, común a todos los regímenes (falla del servicio, presunción de falla, daño especial, trabajos públicos, etc.) a tal punto que la ausencia de aquél imposibilita el surgimiento de ésta. Esto significa que no puede haber responsabilidad si falta el daño. Ahora bien, para que el daño sea resarcible o indemnizable la doctrina y la jurisprudencia han establecido que debe reunir las características de cierto, concreto o determinado y personal [...].”*<sup>7</sup>

Frente a los hechos relatados en la demanda y el material probatorio incorporado en el plenario, se halla demostrado que entre las ocho y nueve de la mañana del 13 de marzo

<sup>5</sup> C. E., Sec. Tercera, Sent. dic. 6/2017, Exp. 36.856. M.P. Marta Nubia Velásquez Rico.

<sup>6</sup> C.E., Sec. Tercera, Sent. ene. 30/2012, Exp. 23.030. M.P. Stella Conto Díaz del Castillo.

<sup>7</sup> C.E., Sec. Tercera. Sent. may. 7/1998. M.P. Ricardo Hoyos Duque.

de 2016, el Capitán José Antonio Ramírez Ayala se desplazaba al municipio de San Calixto (Norte de Santander) en el helicóptero UH 2H II o Huey II de matrícula PNC-0743, con la finalidad de evacuar a un uniformado que se encontraba herido por arma de fuego, cuando la aeronave se siniestró sobre la vereda "Las Damas", ubicada en la zona montañosa del municipio de Convención (Norte de Santander). Esto conforme a las siguientes probanzas:

- Informe de novedad No. 019696 del 13 de marzo de 2016 suscrito por Luis Gabriel Rozo Hoyos<sup>8</sup> que da cuenta de la forma en que ocurrieron los hechos; y
- El registro civil de defunción con indicativo serial 5414264 que da fe de la muerte del señor José Antonio Ramírez Ayala quien se identificaba con la cédula de ciudadanía 13.741.506, hecho sucedido el 13 de marzo de 2016<sup>9</sup>.

Por último, se presume el dolor sufrido por los familiares del fallecido, dado que estos aportaron los respectivos registros civiles y el Despacho recibió las declaraciones que dan cuenta del vínculo existente entre la víctima y los demandantes. Siendo esto suficiente para dar aplicación a la presunción que indica que los familiares más cercanos a la víctima sufren por la muerte o los padecimientos de un ser querido.

En este orden de ideas, se observa que los demandantes logran probar tanto el hecho como el daño reclamado, por lo que tal como se indicó con antelación, es del caso analizar el nexo causal para así poder determinar si el mismo es imputable a la entidad demandada.

➤ **Imputación (nexo causal):**

Se procederá a estudiar si el nexo causal se encuentra debidamente acreditado, entendiendo que este concepto tiene que ver con la relación inherente entre el hecho imputable a la administración y el daño causado. A lo cual se debe agregar que para obtener la prosperidad de las pretensiones, los demandantes deben acreditar que el daño se produjo en razón a que el servicio no funcionó, funcionó tardíamente o de manera defectuosa.

Descendiendo al caso bajo estudio, se observa que la parte actora atribuye la responsabilidad por falla del servicio a la entidad demandada manifestando que el accidente del helicóptero Huey II de matrícula PNC-0743 ocurrido el 13 de marzo de 2016, tuvo como origen los errores en la planeación de la operación médica de emergencia.

Probatoriamente se acreditó que José Antonio Ramírez Ayala ostentaba para la fecha del suceso el grado de Capitán de la Policía Nacional con curso de piloto realizado entre el 24 de septiembre de 2006 y el 24 de julio de 2007 y, desde el 16 de noviembre de 2011 se desempeñaba en el cargo de piloto en la compañía antinarcóticos de aviación<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> ff. 23

<sup>9</sup> f. 14

<sup>10</sup> CD f. 121 C. Ppal. – Archivo "INVESTIGACIÓN PNC 0743 PARTE 1" – Págs. 33 a 36.

4A

Con ocasión de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el accidente del helicóptero PNC-0743 donde fallecieron los integrantes de la tripulación, el Mayor Luis Gabriel Rozo Hoyos en calidad de líder de la misión aérea y piloto del helicóptero Bell 212 con matrícula PNC-0483 quien cumplía la misma misión del helicóptero siniestrado, suscribió informe de novedad en los siguientes términos:

*"[...] siendo aproximadamente las 08:20 horas desde el aeropuerto Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta procedimos los Helicópteros Bell 212 PNC 0483 y el Huey II PNC 0743 hacia el municipio de Ocaña Norte de Santander para establecernos en el Batallón Santander, con el fin de esperar que un Policía herido durante hostigamiento en el municipio de San Calixto fuera llevado al área de aterrizaje segura en el punto alto de la población donde el ejército tiene su base. Al momento de encontrarnos 10 millas fuera de Ocaña por condiciones de bruma espesa a 2 millas aproximadamente frente a nuestra posición tomé la decisión de retornar en escuadrilla al municipio de Convención que minutos antes habíamos pasado vertical para esperar condiciones meteorológicas óptimas en el paso; informé al CT. Ramírez José Piloto del Helicóptero Huey II PNC 0743 que iniciaba mi viraje por la derecha a lo cual contestó que estaba enterado y que procedía a lo mismo, cuando terminé mi viraje y tomo rumbo [a] Convención lo llamo nuevamente pero ya no tuve respuesta por parte del Capitán, insistiendo en varias oportunidades manteniendo sobre el municipio de Convención y preguntando por frecuencia de aeropuerto no controlado a una aeronave de la Fuerza Aérea que se encontraba sobrevolando el municipio de San Calixto a lo cual me respondió que no había escuchado reporte del helicóptero Huey II PNC 0743. Debido a que era necesario restablecer combustible aterricé en Convención. En ese momento siendo aproximadamente las 09:30 horas informo al Señor TC Jhon Mateus Jefe de Operaciones Aéreas la novedad que se estaba presentando; a las 10:00 horas aproximadamente despego del municipio de convención para realizar búsqueda de la aeronave encontrado el Huey II PNC 0743 colisionado en una colina a una altura de aproximadamente 5.000 pies de altura en las coordenadas N 08 24 37 W 73 19 56. Procedí nuevamente a Convención para informar el hallazgo de la aeronave siniestrada y esperar instrucciones..."<sup>11</sup>*

A su turno, el Teniente Coronel Jhon Carlos Mateus Perafan Jefe Grupo de Operaciones Aéreas, emitió informe relacionado con el personal de vuelo del helicóptero de matrícula PNC-0743 para el día de ocurrencia del accidente aéreo<sup>12</sup>, información que se resume así:

PERSONAL	POSICIÓN (13/marzo/2016)	HORAS VOLADAS
CT. José Antonio Ramírez Ayala	Piloto	3.405,28
TE. Claudia del Pilar Mejía Varón	Copiloto	220,8
Sl. David Gustavo Orjuela Urrego	Técnico	1.787,83
Sl. Eulicer Torres Aguilar	Artillero	1.787.83

De la misma documental se extrae que en la ejecución de la misión "MEDEVAC" participaba otra aeronave, esto es, el helicóptero Bell 212 de matrícula PNC-0483 piloteado por el Mayor Luis Gabriel Rozo Hoyos líder de vuelo de las aeronaves establecidas en el departamento de Norte de Santander, su copiloto, un técnico, un artillero y un enfermero.

<sup>11</sup> Fl. 23

<sup>12</sup> CD f. 121 C. Ppal. – Archivo "INVESTIGACIÓN PNC 0743 PARTE 4" – Págs. 13-16.

En lo que tiene que ver con el estado físico y mental de la tripulación de ambos helicópteros, la Unidad de Medicina de Aviación y Fisiología de Vuelo de la Dirección de Antinarcóticos certificó que todos poseían licencia vigente que los identificaba como aptos sin restricciones<sup>13</sup>.

Adicionalmente, dentro de la investigación que cursó por el accidente aéreo del 13 de marzo de 2016, se solicitaron conceptos en lo atinente a la aeronave en la que se desplazaba la víctima. En el análisis de ferografía se concluyó que no presentaba desgaste anormal o severo o lo que es lo mismo, el desgaste que encontraron en la muestra de aceite es normal de operación de los componentes internos<sup>14</sup>, y adicionalmente con el dictamen elaborado por la Dirección de Investigación Criminal e Interpol se descartó la presencia de sustancias explosivas en el helicóptero siniestrado<sup>15</sup>.

Finalmente, a partir de entrevistas realizadas, de videos capturados en la plataforma de despegue y las demás pruebas recolectadas por la correspondiente junta investigadora, los hechos fueron descritos cronológicamente así:

*“De acuerdo a lo ordenado por operaciones aéreas del Área de Aviación Policial, los helicópteros BELL 212 y UH 1 H II con número de cola PNC 0483 y PNC 0743 respectivamente, fueron destinados a cumplir funciones de apoyo a las diferentes actividades policiales ordenadas por el comando del departamento de policía de Norte de Santander, ubicándose para tal fin en el aeródromo del municipio de SAN JOSÉ DE CÚCUTA (Norte de Santander), contando para esta misión con un total de 9 funcionarios adscritos al Área de Aviación Policial (5 tripulantes del Bell 212 incluido un enfermero SAR y 4 tripulantes de UH – 1H II).*

*Aproximadamente a las 20:30 horas del día sábado 12 de marzo de 2016 (según lo extractado de las entrevistas técnicas realizadas) la tripulación del PNC 0743 es notificada por parte del responsable de operaciones aéreas ARAVI, que debe ser lista en el aeródromo Camilo Daza a partir de las 07:00 horas y esperar instrucciones del señor Brigadier General WILLIAM ERNESTO RUIZ GARZÓN quien ordenará el desplazamiento de esta aeronave hacia el municipio de BARRANCABERMEJA (Santander).*

*Siendo las 21:00 horas del día sábado 12 de marzo de 2016 y debido a una emergencia médica presentada en el municipio de La Gamarra del departamento de Norte de Santander (policia enfermo de apendicitis), se hace necesario que el PNC 0483 proceda en misión de MEDEVAC empleando Lentes de Visión Nocturna (LVN), misión que se cumple sin contratiempos aterrizando la aeronave a las 00:00 horas en el aeródromo Camilo Daza y reportando apagado según el sistema SKY TRACKER a las 00:10 horas del día 13 de Marzo de 2016.*

*Aproximadamente a las 06:45 horas del día 13 de Marzo de 2016, el señor Mayor LUIS GABRIEL ROZO HOYOS, líder de vuelo de las aeronaves establecidas en el departamento de Norte de Santander, recibe la llamada del comando de Departamento en la cual le solicitan un apoyo aéreo para evacuar un policía que había sido herido por arma de fuego en el municipio de SAN CALIXTO (Norte de Santander), motivo por el cual el señor Mayor*

<sup>13</sup> Ibidem – Pág. 51.

<sup>14</sup> CD f. 121 C. Ppal. – Archivo “INVESTIGACIÓN PNC 0743 PARTE 3” – Págs. 45-51.

<sup>15</sup> Ibidem – Págs. 57-59.

ordenó al copiloto del PNC 0483 Capitán CAMILO ANDRÉS BACCA MIRANDA, notificar a los demás tripulantes de las aeronaves que debían estar listos de manera inmediata y prepararse para salir a realizar el apoyo.

Según lo verificado a través de los vídeos de las cámaras de seguridad del aeródromo, la tripulación del 0483 ingresó al mismo a las 07:27 horas encontrándose con la tripulación del 0743 tres minutos más tarde, momento en el cual realizan una reunión de comandantes de aeronave en la plataforma de carga por un periodo de 3 minutos 40 segundos, posterior, realizan una segunda reunión que tiene una duración de 4 minutos 21 segundos, las cuales quedan registradas en los archivos de vigilancia del sistema de seguridad perimetral aeroportuaria al igual que los movimientos realizados por las tripulaciones y las pruebas o chequeos en tierras realizados por el PNC 0483 (07:45 hrs). De acuerdo a lo escuchado en las grabaciones de las autorizaciones radiotelefónicas impartidas a la escuadrilla y el plan de vuelo presentado a los servicios de tránsito aéreo, siendo las 08:19 horas del 13 de Marzo de 2016, las aeronaves despegan con un minuto de diferencia entre una y otra con destino a SAN CALIXTO (Norte de Santander) con el fin de realizar la evacuación médica solicitada por el comando del departamento de policía.

Según lo registrado por el sistema Sky Tracker que posee el PNC 0743, la escuadrilla realiza la ruta de Cúcuta hacia San Calixto, realizando un viraje derecho luego de despegar y procede hacia el Tarra, posterior Convención, luego de pasar este municipio, la escuadrilla encuentra condiciones meteorológicas deterioradas por lo cual, el líder de vuelo de la escuadrilla ordena retornar al último punto visual conocido (Convención – Norte de Santander), luego de realizar el viraje para retornar, el PNC 0483 pierde contacto con la otra aeronave y se establece en el Batallón del ejército en el municipio de Convención (Norte de Santander); el sistema Sky Tracker registra cambios abruptos de actitud (Sic) del PNC 0743 mostrando disminución súbita de velocidad causando ascenso inmediato, seguido de virajes a la derecha estableciendo un posible rumbo hacia las coordenadas del aeródromo del municipio de Ocaña (Norte de Santander).

Una vez establecido en el batallón de Convención, el señor Mayor Luis Gabriel Rozo Hoyos se comunica con el señor Teniente Coronel JHON CARLOS MATEUS PERAFAN, Jefe de Operaciones Aéreas ARAVI, a quien le informa la situación y solicita autorización de proceder hacia el sector en que perdió contacto con la aeronave, luego de ser autorizado, el PNC 0483 se dirige en busca de la aeronave encontrándola accidentada y envuelta en llamas en zona montañosa del municipio de Convención (Norte de Santander), lugar al cual no pudo acceder debido a la complejidad de la zona en que impactó la aeronave, iniciándose a partir de ese momento el procedimiento de respuesta ante accidente aéreo.<sup>16</sup> (Subrayado fuera del texto original)

Así mismo, dentro del informe final de investigación del accidente del helicóptero PNC-0743, para el Despacho resulta importante traer a colación tres de los aspectos analizados por la respectiva junta, estos son:

**[...] e. Factores meteorológicos:**

Los datos meteorológicos detallados fueron suministrados y analizados por la Dirección de Meteorología de la Fuerza Aérea Colombiana, quienes en oficio No. 20162760058581, de

<sup>16</sup> CD f. 121 C. Ppal. – Archivo “INVESTIGACIÓN PNC 0743 PARTE 1” – Págs. 1-5.

fecha 17 de marzo de 2016, firmado por el señor Brigadier General del Aire JORGE TADEO BORBON FERNÁNDEZ, Jefe de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea Colombiana, manifiestan:

**CONCLUSIONES:** A través de las imágenes satelitales no se evidenciaron sistemas convectivos de desarrollo vertical que hayan afectado la ruta o el área de operaciones de la aeronave de ala rotatoria. Sin embargo se observa un incremento paulatino de la nubosidad en capas bajas y media sobre la cordillera oriental (nubosidad orográfica) con reducción de visibilidad por bruma en el sector presente durante toda la mañana influenciada por vientos con intensidad entre 2 y 5 nudos.

[...]

**k. Procedimiento:**

Es claro que las tripulaciones cumplían con todos los requisitos médicos, psicológicos y académicos para llevar a cabo las misiones ordenadas en desarrollo del apoyo al departamento de Norte de Santander, cabe destacar que la tripulación comprometida en el accidente contaba con gran reconocimiento por parte de los demás miembros del Área de Aviación Policial y poseían la suficiente experiencia, entrenamiento y horas de vuelo para poder desarrollar las funciones específicas que cada uno cumplía; a pesar de no encontrar violaciones a la norma, la planeación de la operación no se realizó de manera oportuna y adecuada, no era claro y no se contemplaron acciones a tomar en casos de emergencia, o contingencia; la aeronave contaba con mantenimientos adecuados, por lo tanto, se considera que el procedimiento estuvo enmarcado en los niveles establecidos.

Se encuentran errores que pudieron contribuir de manera directa en la ocurrencia del accidente como lo son la falta de planeación y la posibilidad de altos niveles de presión autoimpuesta por cumplir la misión MEDEVAC desconociendo de manera inconsciente las condiciones meteorológicas reinantes en el área de operaciones para lo cual la aeronave tipo UH 1H II se encontraba calificada según el manual del operador de la misma (BHT PUB – 92 – 004 –10) en sus capítulos V y VIII pero no CERTIFICADA para realizar operaciones en tales condiciones. Se debe aclarar en este punto que al igual que la aeronave, las tripulaciones de la línea HUEY II reciben entrenamiento recurrente para responder ante situaciones que requieran maniobrar en condiciones de vuelo por instrumentos pero tampoco se encuentran certificados para tal condición.

[...]

**n. Supervisión:**

La supervisión de esta misión aérea estuvo a cargo de la Jefatura del Área de Aviación Policial y el Grupo de Operaciones Aéreas quien nombró tripulaciones aptas médica y psicológicamente, cumpliendo los requisitos establecidos para ejercer actividades de vuelo; sin embargo, los controles ejercidos no fueron suficientes, encontrando errores en el seguimiento y acompañamiento a la planeación que las tripulaciones deberían haber hecho para ejecutar esta operación aérea, así mismo, se evidencian errores en las funciones que debieron ser realizadas por el líder de la misión aérea quien se constituye en eslabón fundamental y punto de control en la seguridad operacional...<sup>17</sup>(Subrayado

<sup>17</sup> Ibidem – Págs. 6-9.

fuera del texto original)

Finalmente, luego de realizar el trabajo de campo y analizar todos los elementos que pudieron concurrir en el suceso trágico, los investigadores a cargo del incidente determinaron los factores contribuyentes a la ocurrencia del accidente, de la siguiente manera:

**"CAUSAS PARA LA JUNTA INVESTIGADORA:**

**Determinación de los factores causantes:**

*Capítulo 3 "Análisis de los factores Causantes de los accidentes e incidentes"*

**3.2.1. FACTORES CAUSANTES (F.C.1.3)** Son aquellos factores que contribuyeron a formar la cadena de hechos que desembocaron en un accidente o incidente de aviación, prácticamente en todos los casos concurren varios factores en lo que a su vez se podrán apreciar algunos más notorios que otros, lo cual debe ser objeto de discusión y análisis por otros expertos del Comité de Seguridad, los Oficiales Investigadores y el Asesor de Seguridad Aérea e Industrial que evaluarán la investigación, pues es de capital importancia atacar todos los factores en procura de evitar que se repitan en futuros accidentes o incidentes, como es la tendencia.

**3.4.2. Más Probable (D.P.5.0):** No hay pruebas concluyentes pero si varios elementos de juicio (versiones, conclusiones, etc), que permiten suponer a algunos de los factores como la causa probable.

La causa más probable del accidente fatal fue la complacencia de las tripulaciones al volar con condiciones meteorológicas de baja visibilidad (bruma), por lo tanto, es posible que el accidente fuera el resultado de un evento de "vuelo no planeado en IMC" (UIMC – Unintended Instruments Meteorological Conditions por sus siglas en ingles), entendiendo este concepto como una colisión en la que la aeronave vuela inadvertidamente contra un obstáculo o contra el terreno, es normal que en este tipo de eventos, los pilotos no sean conscientes del peligro hasta que ya es muy tarde para reaccionar y ejecutar una maniobra que logre recuperar la aeronave.

**Causa(s) primaria(s):**

**3.3.1. Factor Humano (F.H.1.5.)**

**3.3.1.1. Factor Piloto (F.P.1.6.)**

**Líteral "i" Factor Tripulación (F.T.2.5.):** Este caso en particular se puede ajustar de acuerdo al manual de Seguridad Aérea (Resolución No. 01007, Abril 9 de 2001), que a la letra dice:

Cualquiera de los puntos tratados en (F.P.1.6) en que un miembro de la tripulación distinto al piloto incurra en los errores que lleven al accidente o incidente. Lo anterior no excluye al piloto de ser la causa del accidente o incidente sino que lo comparte con él o los miembros de la tripulación que incurran en el error.

### 3.3.1.2. Factor Supervisión (F.P.2.6.)

*En desarrollo de esta investigación técnica, la junta investigadora logra determinar como un factor contribuyente lo expuesto en la resolución No. 01007 – abril 09 de 2001, Manual de Seguridad Aérea de la Policía Nacional en el factor supervisión el cual afirma "NO ESTÁ RESTRINGIDO A UN ÚNICO NIVEL SINO ES RESPONSABILIDAD DE TODOS LOS NIVELES. ES MUY PROBABLE QUE SE COMBINE CON OTROS FACTORES, LO CUAL DEBE SER ANALIZADO AMPLIAMENTE POR EL COMITÉ DE SEGURIDAD, OFICIALES INVESTIGADORES Y OFICIALES DE SEGURIDAD".*

**Literal "c" Operación (S.O.2.9.)** *"No se aplicaron los mecanismos adecuados para conducir la operación aérea en forma segura, se permitió o auspició en incumplimiento de normas, órdenes, publicaciones de cualquier tipo o la autoridad adecuada no tomó medidas en aspectos previsibles o con antecedentes que permitan suponer la ocurrencia del accidente."<sup>18</sup>*

En este punto es importante citar el informe elaborado por la psicológica Mildre Liliana Mosquera quien señaló:

*"El personal entrevistado manifestó sentir presión organizacional para la realización de los vuelos sin individualizar quien daba las órdenes, posiblemente por temor a represalias; manifestando haber descansado poco la noche anterior y no haber tenido tiempo de tomar sus alimentos antes de iniciar sus labores de vuelo.*

*No se observó una cultura sobre la importancia que debe tener la planeación del vuelo, ya que manifiestan que se realizó una deficiente planeación para el desarrollo de la misión a realizar sin dar la importancia debida a la seguridad operacional, la integración y cohesión de la tripulación como equipo de trabajo.*

*Durante la entrevista se observó al señor Mayor Luis Gabriel Rozo Hoyos con un alto nivel de preocupación por los diversos comentarios de acusación lanzados hacia su integridad como responsable de los hechos acontecidos, sin antes haberse realizado una investigación formal, según lo manifestado por él."<sup>19</sup>*

Conforme las conclusiones de la junta investigadora plasmadas en el respectivo documento, se puede determinar que la tripulación del helicóptero siniestrado PNC 0743 se encontraba apta médica y psicológicamente para cumplir con sus actividades de vuelo; estaba debidamente capacitada y entrenada para cumplir con la misión impuesta, y cumplió con los requisitos establecidos para operar los equipos del área de aviación policial. Así las cosas, en principio es dable afirmar que aquellos asumían voluntariamente los riesgos propios de su actividad policial en materia de aeronavegabilidad.

No obstante el riesgo propio que asumen al ejecutar esta actividad de alto riesgo y que era inherente a las funciones que normalmente ejercían, se demostró con la investigación administrativa adelantada, que el helicóptero Huey II se accidentó ante la concurrencia

<sup>18</sup> *Ibidem* – Págs. 13-15.

<sup>19</sup> CD f. 121 C. Ppal. – Archivo "INVESTIGACIÓN PNC 0743 PARTE 6" – Págs. 16-18.

de varios factores que contribuyeron en el siniestro, causando la muerte de la tripulación y la pérdida total de la aeronave.

Ampliando lo concluido en el párrafo que antecede, se tiene que el equipo investigador halló dos causas primarias, ambas enmarcadas dentro del factor humano, estas son: i) factor piloto y ii) factor supervisión.

Respecto del primero de los enumerados, entiende el Juzgado que es atribuida a la tripulación en tanto que decidieron emprender una misión aérea sin tener en cuenta las condiciones meteorológicas del momento, con poca planeación y dejándose llevar por la presión autoimpuesta de ayudar a uno de sus compañeros que se encontraba lesionado y requería ser evacuado.

Para el despacho esta imputación sin duda es atribuible a las personas al mando de la operación y a la propia entidad demandada, pues el informe final de investigación da cuenta de las falencias y la poca claridad que existía en lo atinente a la seguridad operacional y las normas que la regulan.

Sobre el particular es sustancial indicar que, conforme a los medios de convicción recolectados en el presente asunto, en la misión participaron dos pilotos, uno de ellos ejercía las funciones como líder de vuelo de las aeronaves y piloteaba el helicóptero Bell 212, el otro, quien pereció en el accidente, tenía a su cargo el mando de la tripulación del helicóptero siniestrado. No obstante, la planificación de la misión fue tan superficial que se llevó a cabo en dos reuniones, en las que únicamente participaron los dos mencionados uniformados, cada una de menos de cinco minutos de duración, y que fueron llevadas a cabo en la plataforma de carga sin documentación operacional (orden de vuelo, carta de rendimiento, entre otros documentos).

El término líder de vuelo es usado para denotar a quien dirige el vuelo de dos o más aeronaves que operan en equipo, el cual es designado con base en las habilidades y conocimientos demostrados en misiones tácticas, en otras palabras, corresponde al piloto más diestro. En virtud de lo anterior, este asume diversas responsabilidades que incluyen la navegación, las comunicaciones con miembros de vuelo y el control de tráfico aéreo, y demás relacionadas<sup>20</sup>.

Así las cosas, es evidente que la planeación inadecuada de la misión de evacuación médica estuvo a cargo única y exclusivamente de los superiores al mando de la operación, esto es, del líder de vuelo y del piloto del helicóptero tipo UH 2H II Huey II de matrícula PNC-0743. Fue así como la junta investigadora recalcó la importancia del breafing<sup>21</sup> y recomendó:

<sup>20</sup> CD f. 121 C. Ppal. – Archivo "INVESTIGACIÓN PNC 0743 PARTE 1" – Pág. 13.

<sup>21</sup> El "briefing" es una palabra que sirve para describir una breve reunión de trabajo que las tripulaciones mantienen antes del inicio de un vuelo o de una rotación de vuelos. El objetivo del "briefing" es doble: conseguir, por un lado, una operación segura, eficaz y de calidad y, por otro, facilitar la integración y cohesión de la tripulación como equipo de trabajo.

En el "briefing" se informa de las circunstancias específicas del vuelo a realizar, se reparten puestos y tareas, se dan pautas e instrucciones y se recuerda la normativa y los procedimientos aplicables en materia de seguridad, salvamento y servicio a bordo.

“6.4. Se recomienda que el Jefe del Grupo de Operaciones Aéreas del Área de Aviación Policial con un plazo no mayor a un (1) mes a partir de la fecha de notificación, genere una orden de estricto cumplimiento mediante la cual se recuerde a los tripulantes de las aeronaves policiales, su deber de realizar un Briefing y apearse a lo planeado, evitando realizar modificaciones en desarrollo de las operaciones aéreas, las variaciones y cambios de planes deberán quedar contempladas en el respectivo briefing, en caso de presentarse alteraciones a lo proyectado por condiciones tácticas o imprevistas, se deberá realizar una nueva planeación, la cual será responsabilidad del Comandante de la Misión Aérea.

[...]

6.7. Se recomienda que el Jefe del Grupo de Operaciones Aéreas del Área de Aviación Policial, con plazo no mayor a un (1) mes a partir de la fecha de notificación, genere una orden a todos los tripulantes del Área de Aviación Policial en la cual se deje claro que las reuniones de planeación o briefing de misión aérea deben realizarse en un lugar adecuado y siguiendo el protocolo establecido, así mismo dar a conocer que deben asistir todos los miembros de la tripulación comprometiendo de manera formal a toda la tripulación en la toma de decisiones, salvo en aquellos casos en que el manejo de información sea de carácter reservado o restringido.<sup>22</sup>

Sobre la responsabilidad del piloto, la junta investigadora fue clara en estipular que las tripulaciones comprometidas no solicitaron al centro de control de ARAVI la información meteorológica para permitir una adecuada toma de decisiones, ésta se apoyó exclusivamente en la experiencia de los pilotos.

Argumentó en los mismos términos que la escuadrilla Halcón no siguió las reglas de vuelo visuales y decidió asumir riesgos innecesarios en la misión de evacuación médica, enfrentándose a condiciones meteorológicas adversas.

En tal sentido, no remite a duda que en el resultado de la operación se encuentra comprometida también la responsabilidad del piloto José Antonio Ramírez Ayala en tanto asumió el desarrollo de la misión sin tener conocimiento pleno sobre las condiciones atmosféricas a las que se iba a enfrentar, omisión que sin duda impidió que se hiciera una mejor planeación de la actividad y que se adoptaran las mejores decisiones a la hora de ejecutar la misión que aminorara los riesgos.

Por su parte, frente al factor supervisión la falla en el servicio se extiende a la correspondiente autoridad de la torre de control aéreo del aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta y al Grupo de Operaciones Aéreas del Área de Aviación Policial. Tal como pasará a ser explicado.

Del análisis realizado por los investigadores del siniestro el Despacho encuentra que, a la hora en que despegaron los dos helicópteros, la autoridad aeronáutica emitió el respectivo reporte meteorológico que indicaba las condiciones en que operaba el aeródromo, identificadas como “condiciones de vuelo por instrumentos” o IMC. No obstante la emisión del referido reporte, la torre de control aéreo autorizó la salida de las aeronaves sin indicar a las tripulaciones las condiciones descritas.

<sup>22</sup> CD f. 165 C. Ppal. – Archivo “INVESTIGACIÓN PNC 0743 PARTE 1” – Págs. 15-16.

481

Sobre este punto se tiene que la aeronave tipo UH 1H II aunque se encontraba calificada y equipada para realizar vuelos mediante el empleo o utilización de instrumentos, no estaba certificada para realizar operaciones en las condiciones IMC. Del mismo modo, se evidencia que la tripulación tampoco se encontraba certificada para efectuar maniobras en tales condiciones de vuelo. De manera que, la omisión respecto de la información atinente al reporte meteorológico impidió que quienes desarrollaban la misión reconsideraran la decisión de desplazarse al municipio de San Calixto, e hizo que estos conocieran tardíamente del mal tiempo presentado en el lugar al que viajaban.

En adición a lo ya expuesto, el Grupo de Operaciones Aéreas asignó una tripulación que aunque reunía los requisitos específicos y necesarios para llevar a cabo la misión en condiciones normales, esta estaba encargada al líder de vuelo de operativo<sup>23</sup>, quien no tuvo el descanso adecuado ni recibió sus alimentos, debido a que a altas horas de la noche del 12 de marzo de 2016 tuvo que participar en una evacuación médica con lentes de visión nocturna que terminó a las 00:10 del 13 de marzo de 2016. Siendo este un riesgo innecesario que no debió ser tomado deliberadamente, más aun teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas adversas que se presentaban.

Del mismo modo, el Área de Aviación Policial omitió sus responsabilidades respecto de la supervisión y el seguimiento de la "MEDEVAC" que sería llevada a cabo en el municipio de San Calixto (Norte de Santander), en tanto que permitió la ejecución de un vuelo complejo dentro del marco de una inadecuada e incorrecta planeación de la misión. Tratándose de aspectos previsibles y antecedentes que debían ser plenamente conocidos por el Grupo de Operaciones Aéreas de la Policía Nacional.

En congruencia con el análisis efectuado por la junta investigadora del accidente, se advierte que ambos factores causantes del hecho son errores atribuibles a la entidad demandada comoquiera que pese a tener conocimiento de que el líder de vuelo no había descansado adecuadamente la noche anterior, que la tripulación y el helicóptero tipo UH 1H II con número de cola PNC-0743 no se encontraban certificados para volar en instrumentos, y que las condiciones meteorológicas eran inadecuadas, programó la misión y finalmente permitió que el personal a bordo de la mencionada aeronave desarrollase la operación en ese contexto.

Atendiendo los planteamientos realizados en precedencia, esta falladora considera que es necesario dar aplicación a la teoría de las culpas compartidas o de la concausa en la producción del daño, considerando que la responsabilidad resulta endilgable tanto al piloto José Antonio Ramírez Ayala como al Ministerio de Defensa – Policía nacional conforme las argumentaciones que preceden. Razón por la cual habrá lugar a reducir en un porcentaje la declaratoria de responsabilidad de la demandada, pues no es posible predicar que el resultado dañoso se replique única y exclusivamente por el actuar de la entidad demandada.

En tal sentido, es claro que debe mantenerse la concurrencia de culpas en un proporción del setenta por ciento (70%) a cargo del Ministerio de Defensa – Policía Nacional porque

---

<sup>23</sup> Piloto del helicóptero Bell 212 con número de cola PNC 0483

se probó fehacientemente la existencia de una serie de omisiones de su parte que generaron en mayor proporción un riesgo para la misión que iba a desarrollar la tripulación de la aeronave PNC 0743, y si bien el daño también se concretó por la actuación culposa de la víctima, no cabe duda que la misma no fue de la misma entidad que de la demandada.

Por todo lo expuesto, encuentra el Juzgado razonable declarar al Ministerio de Defensa – Policía Nacional responsable en un 70% de una falla del servicio que tuvo lugar durante el despliegue de la misión aérea de evacuación médica llevada a cabo el 13 de marzo de 2016, y en la que murió el Capitán José Antonio Ramírez Ayala razón por la cual, los medios exceptivos propuestos por esta demandada no tienen vocación de prosperidad, y en dichos términos se procederá a analizar las pretensiones relacionadas con los perjuicios reclamados.

### 5.2.3. Liquidación de la condena:

#### Perjuicios inmateriales

Precisa el Despacho que la Sala Plena de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, mediante providencia de unificación del 28 de agosto de 2014, emitió una serie de pronunciamientos en los cuales se analizaron y fijaron los parámetros y topes indemnizatorios en materia de perjuicios inmateriales, lo que comprende daños morales, daño a la salud y afectación relevante a bienes o derechos constitucional y convencionalmente protegidos.

#### ➤ **Perjuicios morales:**

La parte actora en el libelo introductorio solicita el reconocimiento de daños morales para los demandantes en la suma de 100 y 50 salarios mínimos legales mensuales vigentes, atendiendo el grado de relación afectiva.

El H. Consejo de Estado en la sentencia de unificación a que se hizo referencia, precisó en relación con el daño moral, lo siguiente:

*“...el concepto de perjuicio moral se encuentra compuesto por el dolor, la aflicción y en general los sentimientos de desesperación, congoja, desasosiego, temor, zozobra, etc., que invaden a la víctima directa o indirecta de un daño antijurídico, individual o colectivo.”<sup>24</sup>*

El Máximo Tribunal de lo Contencioso Administrativo, señaló que la reparación del daño moral en caso de muerte tiene su fundamento en el dolor o padecimiento que se causa a los familiares y demás personas allegadas; y para el efecto, fijó el referente en la liquidación del perjuicio moral, en los eventos de muerte, así:

<sup>24</sup> C.E., S. Plena, Sec. Tercera, Sent. ago 28/2014, Exp. 26251. M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
Regla general en el caso de muerte	Relación afectiva conyugal y paterno – filial	Relación afectiva del 2° de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos, nietos)	Relación afectiva del 3er de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4° de consanguinidad o civil.	Relación afectiva no familiar (terceros damnificados)
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

En este sentido, el H. Consejo de Estado, indicó que “Para los niveles 1 y 2 se requerirá la prueba del estado civil o de la convivencia de los compañeros. Para los niveles 3 y 4, además, se requerirá la prueba de la relación afectiva. Para el nivel 5 deberá ser probada la relación afectiva”.

Sobre el particular, ha de precisar el Juzgado que el daño moral no tiene una connotación reparatoria del daño causado, sino que su finalidad es eminentemente satisfactoria, por lo que comprende el padecimiento y aflicción de sus familiares por la muerte de un ser querido.

Sobre la presunción del perjuicio moral causado, el Consejo de Estado ha estipulado:

*“Actualmente, la Corporación viene reconociendo que la simple acreditación de la relación de parentesco existente permite presumir el dolor sufrido por los parientes, de modo que al allegarse al proceso los registros civiles de la víctima, y sus hermanos es suficiente para que se ordene el reconocimiento de perjuicios morales.”<sup>25</sup>*

Por lo tanto, al encontrarse probada la consanguinidad de los demandantes con el señor José Antonio Ramírez Ayala se reconocerá por concepto de perjuicios morales las sumas de dinero equivalentes en salarios mínimos mensuales legales vigentes, que se detallan:

Beneficiario	Calidad	Monto en SMLMV
Sandra Patricia López Luna	Esposa	100 SMLMV
María Paula Ramírez López	Hija	100 SMLMV

Pero como quiera que se reconoció la compensación de culpas en un porcentaje del 70% a cargo de la entidad demandada, el valor a reconocer corresponde al siguiente cuadro:

Beneficiario	Calidad	Monto en SMLMV
Sandra Patricia López Luna	Esposa	70 SMLMV
María Paula Ramírez López	Hija	70 SMLMV

### Perjuicios materiales

La parte actora solicita liquidar los perjuicios materiales en favor de la señora Sandra Patricia López Luna y de la menor María Paula Ramírez López por concepto de lucro

<sup>25</sup> C.E., Sec. Tercera, Sent. jun. 12/2014, Exp. 40727. M.P. Olga Melida Valle de La Hoz.

cesante consolidado por valor de \$99.157.310, y lucro cesante futuro en la suma de \$667.982.052.

Al respecto, es de señalar que se entiende por lucro cesante la ganancia que ha dejado de obtener una persona como consecuencia del daño que se le ha causado, quiere decir que el lucro cesante se refiere a una lesión patrimonial consistente en la pérdida de un incremento patrimonial que se haya dejado de obtener como consecuencia de un incumplimiento, ilícito o perjuicio ocasionado o imputado a un tercero.

La testigo Gladys Adriana Puerta Santana fue enfática en determinar que tanto el señor José Antonio Ramírez como su esposa (demandante) eran quienes aportaban el sustento económico de la familia; igualmente indicó que la señora Sandra Patricia López para el momento de los hechos trabajaba en la Dirección General de la Policía y aún continúa vinculada con la Policía Nacional.

De acuerdo a lo anterior, esta instancia negará el reconocimiento de este perjuicio en favor de la demandante Sandra Patricia López Luna porque si bien está plenamente acreditado el hecho victimizante, los testimonios rendidos dentro del plenario dan certeza que la cónyuge del señor José Antonio Ramírez Ayala no se encontraba en estado de carencia o invalidez económica de la cual se pudiera deducir que la misma dependía económicamente de la víctima directa.

Ahora, si bien se informó por la anterior declarante que la familia del Capitán Ramírez Ayala resultó pensionada con ocasión de su fallecimiento, para el despacho dicha manifestación es insuficiente para avalar tal hecho, en tanto no obra en el plenario el acto administrativo que dé cuenta de las circunstancias de tal reconocimiento, por ello, procederá a reconocer en favor de la menor María Paula Ramírez López los perjuicios materiales reclamados en la modalidad de lucro cesante, en atención a la obligación alimentaria de los padres hacia sus hijos.

Para ello se tendrá en cuenta que los hijos a los 25 años de edad normalmente se separan de sus padres y toman su propio destino, razón por la que el lucro cesante en favor de María Paula Ramírez López sólo se puede reconocer hasta que cumpla dicha edad.

➤ **Lucro cesante:**

Como acreditación del salario recibido se allegó certificación salarial expedida por el Tesorero General de la Policía Nacional en donde se hace constar lo siguiente:

Asignación básica	Salario devengado	Descuentos	Neto pagado
\$1.997.930	\$4.743.872	\$1.919.311	\$2.824.561

El Código Sustantivo del Trabajo precisa que la actividad productiva desempeñada por una persona conlleva a la contraprestación de su servicio prestado, es así como contempla en su artículo 127 el concepto de salario:

LA

*“Constituye salario no sólo la remuneración ordinaria, fija o variable, sino todo lo que recibe el trabajador en dinero o en especie como contraprestación directa del servicio, sea cualquiera la forma o denominación que se adopte, como primas, sobresueldos, bonificaciones habituales, valor del trabajo suplementario o de las horas extras, valor del trabajo en días de descanso obligatorio, porcentajes sobre ventas y comisiones.”*

En un caso de similares características al acá analizado, el Consejo de Estado determinó que para efectos de la liquidación del lucro cesante se debía tener en cuenta el salario básico, allí expuso:

*“Mientras que el salario básico corresponde a la asignación elemental para efectos de liquidar distintas remuneraciones, en este caso para la cuantificación del lucro cesante futuro, así se ha indicado por esta Corporación en pasadas providencias donde se condenó en el lucro cesante determinado monto, teniendo como parámetros el principio de equidad, al respecto se indicó:*

*“(…) atendiendo a la circunstancia que no existe un parámetro cierto para saber cuál habría sido la remuneración de la víctima, lo cual imposibilita tener una suma cierta a efectos de tasar este perjuicio; en aplicación de la equidad y valorando las pruebas que obran en el expediente, la Sala tomará como base para la liquidación el salario básico que devengaba el doctor URIBE MARQUEZ, esto es, la suma de \$ 1.041.870, cifra que racionalmente puede tenerse como parámetro para cuantificar el daño.”<sup>26</sup>*

*Lo que permite indicar, que a efectos de liquidar lo expresamente señalado por esta Corporación será el salario básico, sin demás emolumentos en razón a que no existe prueba de lo que iba a devengar a futuro ciertamente.*

...

*Esta Sala pone de presente que, se indicó lo relativo al salario básico y la falta de certeza para indicar que valor devengaría una persona por el resto de vida que le quedase, y es por esa razón que tanto en la sentencia de segunda instancia de 7 de septiembre de 2015 como en este proveído, se aporta nuevamente el precedente del expediente 25225, proferido por esta Subsección, estableciendo que en aplicación de la equidad se acudirá al valor del salario básico que devengaba el congresista, a efectos de liquidar el lucro cesante futuro.”<sup>27</sup>*

Así las cosas, se tendrá como valor para la liquidación del lucro cesante, el valor del salario básico devengado por José Antonio Ramírez Ayala dada la incertidumbre de los dineros que pudiese devengar en un futuro.

Adicionalmente se incrementará la suma de **\$1.997.930** en un 25% por concepto de prestaciones sociales para una suma de **\$2.497.412**. Del total a liquidar se descontará el 50% que el señor José Antonio Ramírez Ayala utilizaría en sí mismo o en su propia subsistencia, pues se acreditó que su esposa laboraba y que las obligaciones económicas serían únicamente respecto de su menor hija, para un valor de **\$1.248.706**.

<sup>26</sup> Sentencia de 19 de noviembre de 2012, exp. 25225; M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

<sup>27</sup> Auto del 12 de junio de 2017 dentro de incidente de liquidación de perjuicios materiales. C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa, Rad. 54001-23-31-000-1999-01081-03 (58233)

Sea esta la oportunidad para recordar que la condena contra el Estado es por un 70%, por lo que se tendrá como cantidad definitiva para efectos de liquidar el lucro cesante a favor de la menor María Paula Ramírez López **\$874.094**.

Determinado el anterior valor, el despacho procederá a actualizar el cálculo con fundamento en el Índice de Precios al Consumidor, tal y como sigue:

**- Actualización de la renta:**

$$Ra = Rh \frac{lpc (f)}{lpc (i)}$$

<i>Ra</i>	=	<i>Renta actualizada a establecer</i>
<i>Rh</i>	=	<i>Renta histórica, \$874.094</i>
<i>lpc (f)</i>	=	<i>Es el índice de precios al consumidor final, es decir, 104,94 que es el correspondiente a febrero de 2020.</i>
<i>lpc (i)</i>	=	<i>Es el índice de precios al consumidor inicial, es decir, 91,63 correspondiente al mes de abril de 2016, periodo en el que se profirió la certificación (folio 34).</i>

$$Ra = \$874.094 \frac{104,94}{91,63} = \mathbf{\$1.001.063}$$

➤ **Lucro cesante consolidado:**

El cálculo se realizará conforme la siguiente fórmula:

$$S = Ra \frac{(1+i)^n - 1}{i}$$

S: Representa el valor total del lucro cesante

Ra: Es el monto mensual actualizado – Base de liquidación.

i: Significa los intereses mensuales los cuales civilmente se tasan en la suma de 0.004867

n: Es el tiempo en meses transcurridos desde el momento en el que José Antonio Ramírez Ayala falleció<sup>28</sup> a la fecha de esta providencia (13 de marzo de 2019), lo que corresponde a 48,7 meses.

$$S = \$1.001.063 \times \frac{(1+0.004867)^{48,7} - 1}{0.004867}$$

**S = \$54.864.432** por lucro cesante consolidado

<sup>28</sup> 13 de marzo de 2016

487

➤ **Lucro cesante futuro:**

La tasación de la **indemnización futura** a favor de María Paula Ramírez López por la muerte de su padre, se realizará de acuerdo con la fórmula que ha sido reiteradamente aplicada por el Consejo de Estado<sup>29</sup>, de acuerdo con la cual:

$$S = Ra \frac{(1+i)^n - 1}{i(1+i)^n}$$

S: Suma que se busca.

Ra: Renta actualizada, es decir, la suma base de liquidación.

i: Interés legal, equivalente a 0,0044867

n: Número de meses transcurridos entre la fecha de la sentencia y la fecha en que la menor cumplirá los 25 años, que valga aclarar es inferior a la vida probable de su padre

Así, se tendrá en cuenta que para el momento en que se profiere el presente fallo, María Paula Ramírez López tiene una edad de 13 años, 9 meses y 17 días, y cumplirá 25 años de edad el 25 de mayo de 2031. Así, el número de meses que debe tenerse en cuenta para la liquidación es de 136,3 y el cálculo se efectúa de la siguiente forma:

$$S = \$1.001.063 \frac{(1+0.004867)^{136,3} - 1}{0.004867 * (1+0.004867)^{136,3}}$$

**S= \$99.563.104** por lucro cesante futuro

La liquidación final de la indemnización por el lucro cesante para María Paula Ramírez López es la siguiente:

Concepto / Beneficiario	María Paula Ramírez López
Lucro Cesante Consolidado	\$54.864.432
Lucro Cesante Futuro	\$99.563.104
<b>TOTAL</b>	<b>\$154.427.536</b>

## 6. COSTAS Y AGENCIAS EN DERECHO

El Despacho señala que de acuerdo con lo establecido en el artículo 188 de la Ley 1437 de 2011, se condenará a la parte demandada al pago de costas cuya liquidación se realizará por la Secretaría de este Despacho.

Respecto de las denominadas agencias en derecho, su tarifa se encuentra fijada en el Acuerdo 10554 de agosto 5 de 2016 del Consejo Superior de la Judicatura. Así, las agencias en derecho se encuentran señaladas en el artículo 5 del mencionado Acuerdo, fijándose para los procesos declarativos en primera instancia con cuantía, entre el 3% y el 7.5% de lo pedido.

<sup>29</sup> En la que “i” es una constante, “Ra” es renta actualizada, “S” equivale a la indemnización debida y “n” al número de meses por liquidar.

Ahora bien, en concordancia con el artículo segundo del Acuerdo en mención, la determinación de las agencias se aplicarán gradualmente, teniendo en cuenta la naturaleza, calidad y duración útil de la gestión realizada por el apoderado, la cuantía del proceso y las demás circunstancias relevantes, de modo que sean equitativas y razonables. Así, para el caso concreto, a fin de fijar las correspondientes agencias en derecho, se evidencia que el apoderado de la parte demandante presentó la demanda, recorrió el traslado de las excepciones, asistió a la audiencia inicial, de pruebas y presentó alegatos de conclusión. Es por lo anterior, que el Despacho fija como agencias en derecho a cargo de las entidades demandadas el porcentaje del 4% del valor reconocido en la presente sentencia, el cual será incluido en la liquidación de costas que realice la Secretaría del Despacho.

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO SESENTA Y DOS ADMINISTRATIVO DE BOGOTÁ, SECCIÓN TERCERA**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

### RESUELVE

**PRIMERO: DECLARAR NO PROBADAS** las excepciones propuestas por la **NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL** conforme las motivaciones de esta providencia.

**SEGUNDO: DECLARAR** administrativamente responsable a la **NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL** por la muerte del señor José Antonio Ramírez Ayala ocurrida el 13 de marzo de 2016 en un porcentaje del 70%, conforme las consideraciones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

**TERCERO: CONDENAR** a la **NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL** a reconocer y pagar por concepto de perjuicios inmateriales en la modalidad de daño moral a favor de las personas que se indique, una suma equivalente a los salarios mínimos mensuales legales vigentes (S.M.M.L.V), así:

Beneficiario	Calidad	Monto en SMLMV
Sandra Patricia López Luna	Esposa	70 SMLMV
María Paula Ramírez López	Hija	70 SMLMV

**CUARTO: CONDENAR** a **LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL** a reconocer y pagar a favor de María Paula Ramírez López por concepto de daños materiales en calidad de lucro cesante, las siguientes sumas de dinero:

Concepto	Valor
Lucro Cesante Consolidado	\$54.864.432
Lucro Cesante Futuro	\$99.563.104
<b>TOTAL</b>	<b>\$154.427.536</b>

48

**QUINTO: CONDENAR** a la **NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL** al pago de las costas, lo cual incluye los gastos procesales y las agencias en derecho que se tasan en **\$11.092.798**, de conformidad con la parte considerativa de la providencia.

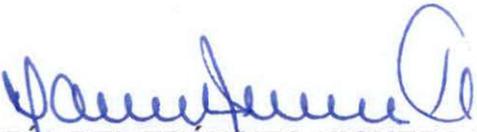
**SEXTO: NEGAR** las demás pretensiones de la demanda.

**SÉPTIMO:** Para el cumplimiento de esta sentencia se dará aplicación a lo dispuesto en los artículos 192 y 195 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**OCTAVO:** Una vez ejecutoriado este fallo, previo al archivo del expediente, por secretaría liquidense los gastos del proceso, en caso de remanentes devuélvanse al interesado. Pasados dos años, sin que el interesado los haya reclamado la Secretaría declarara la prescripción de los mismos a favor del Consejo Superior de la Judicatura – Dirección Ejecutiva de la Administración Judicial.

**NOVENO:** Liquidados los gastos, **ARCHIVAR** el expediente.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**

  
**MARÍA DEL TRÁNSITO HIGUERA GUÍO**  
Jueza