

RESPONSABILIDAD DIRECTA O INDIRECTA DEL ESTADO O DE LA ADMINISTRACION POR DAÑOS OCASIONADOS EN EL DESARROLLO DE SU ACTIVIDAD.— RESPONSABILIDAD POR LOS SERVICIOS PUBLICOS. — ES INACEPTABLE QUE EL DEPENDIENTE, RESPONSABLE DIRECTO DEL BUEN SERVICIO, INVOQUE SU PROPIA CULPA, POR DESCUIDO, NEGLIGENCIA O IMPREVISION, PARA DEMANDAR DEL ESTADO EL PAGO DE PERJUICIOS, CON FUNDAMENTO EN UNA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL; Y SI EL NO TUVO ESE DERECHO, TAMPOCO PUEDE ACEPTARSE QUE LO EJERCITEN QUIENES PRETENDEN OBTENER UNA INDEMNIZACION CON OCASION DE LOS PERJUICIOS RECIBIDOS POR SU FALLECIMIENTO. — NEXO DE CAUSALIDAD ENTRE EL DAÑO Y EL HECHO O ACTO REPUTADO COMO CUL POSO

1.—La responsabilidad del Estado o de la Administración por daños ocasionados en el desarrollo de su actividad, desconocida o negada antes, ha sido admitida a la postre en el derecho moderno, tanto en forma directa como en la indirecta, aun cuando la regulación se hace a veces de acuerdo con las normas del Derecho Civil, en especial en cuanto a la responsabilidad extracontractual; o bien conforme con la legislación propia del Derecho Administrativo, en ambos casos con el propósito de resarcir los perjuicios causados.

En la categoría de la responsabilidad directa, el Estado debe resarcir los daños ocasionados por actos u operaciones administrativas, realizados con la intención de cumplir fines propios de la administración, mediante la intervención de sus órganos o de funcionarios con facultad de decisión, identificados en el obrar con el ente moral, que no pueden actuar sino con el concurso de las personas naturales.

La responsabilidad directa del Estado por actos u omisiones administrativas, de acuerdo con las doctrinas de los autores, encuentra su fundamento en el principio de la igualdad que debe existir entre los ciudadanos, pues, según los postulados de la justicia distributiva, no puede aceptarse que, mientras alguno o algunos soportan los gravámenes, los otros se aprovechan de los beneficios de la actividad desarrollada por la Administración, la cual, si tiene derechos también debe ser sujeto de obligaciones.

La responsabilidad directa del Estado no sólo se opera por los actos u operaciones ilegítimas, sino también por las actividades legítimas. Así, por ejemplo, de acuerdo con el artículo 30 de la Constitución, "por motivos de utilidad pública o de interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación, mediante sentencia judicial e indemnización previa". El artículo 31 de la Carta a la vez que autoriza el establecimiento de monopolios como arbitrio rentístico, impone la obligación de indemnizar a los individuos privados del ejercicio de una industria antes lícita. Además, no solamente los actos administrativos lícitos o legítimos, como los antes indicados, pueden ocasionar daños a terceros, sino también hechos necesarios para el éxito de una determinada función del Estado, como serían los causados a las propiedades por maniobras militares llevadas a efecto en tiempo de paz, con el fin de dar instrucción y un adecuado adiestramiento a la tropa.

Si los actos o hechos legítimos comprometen la responsabilidad directa del Estado, imponiéndole la obligación de indemnizar los daños causados, fácilmente se aceptará tal responsabilidad por los actos o hechos ilegítimos, pero, eso sí, cumplidos por los órganos o funcionarios con facultad de decisión e inherentes a una actividad administrativa, como la ocupación de hecho de la propiedad para la construcción de una carretera; o bien la destitución de un empleado escalafonado en la carrera administra-

tiva, como un maestro o profesor, sin la previa comprobación de hechos que justifiquen tal medida o decisión.

Si la responsabilidad del Estado es directa en los casos antes expuestos, tanto en los legítimos como en los ilegítimos, no sucede lo propio con los actos o hechos ejecutados por los dependientes o subalternos, que no tienen la calidad de órganos ni la facultad de decisión, sino que comprometen directamente su responsabilidad personal e indirectamente la del Estado, como sucedería en el caso del obrero que, empleado en la construcción de una carretera, causa una lesión a un tercero por imprevisión o negligencia en el manejo de la máquina, puesta a su cuidado para la construcción de la vía; de manera, pues, que si la ocupación de hecho de la propiedad, con destino a la carretera, compromete la responsabilidad directa del Estado, por el contrario, la imprudencia o negligencia del trabajador, en cuanto ocasiona daños a terceros, no puede considerarse sino como indirecta, con fundamento en la culpa del dependiente, destacándose así la diferencia entre una y otra.

2.—En el antiguo derecho, a la par que se afirmaba la irresponsabilidad del Estado, se admitía la civil del funcionario culpable; pero como esta garantía o derecho, en la práctica resultaba del todo ilusorio o deficiente, pues casi siempre el dependiente carecía de haberes o de un patrimonio competente para resarcir los daños, los expositores de derecho civil, invocando como fundamento la culpa del subalterno, impusieron la responsabilidad indirecta del Estado, con el fin de que las personas damnificadas fuesen indemnizadas en forma satisfactoria y justa.

Sin embargo esta solución de los tratadistas de derecho civil, no satisfizo las nuevas exigencias de los expositores de derecho administrativo, y así se creó o admitió, en Francia, la responsabilidad del Estado o de la Administración por los daños ocasionados por los servicios públicos, según una constante jurisprudencia desarrollada por el Consejo de Estado, en frecuente colisión de competencia con los Tribunales Judiciales, la cual, en resumen, admite la responsabilidad administrativa por el mal funcionamiento del servicio, el no funcionamiento del ser-

vicio y el tardío funcionamiento del mismo.

La principal innovación de la teoría o doctrina de las faltas imputables al servicio público, consiste en que, a la noción de la culpa personal o determinada, se sustituyó por la "falta o culpa anónima de servicio público", dispensando a la víctima de probar la imprevisión o negligencia de un determinado empleado, hecho difícil si no imposible casi siempre; sin embargo, en esta doctrina se pone especial cuidado en fundar la responsabilidad en la "falta" no en el "hecho del servicio", con el objeto de distinguirla o diferenciarla del riesgo o responsabilidad objetiva, que ha sido desechada generalmente en la jurisprudencia nacional.

Desde luego, no pueden aplicarse las doctrinas foráneas sin discriminación alguna, sino en la medida y en la forma que lo permita la legislación nacional, en cuanto regula la responsabilidad de la administración, bien en disposiciones especiales, y, en su defecto, mediante la aplicación de los principios generales sobre responsabilidad civil extracontractual, que siempre considera el elemento culpa para deducir la consiguiente obligación de indemnizar los daños causados a la víctima.

En la legislación postal, por ejemplo, las faltas o errores en el servicio, los indemniza directamente el Ministerio del ramo, en algunos casos, en la cuantía prefijada por la ley, como sucede con las cartas certificadas; o por el valor total en el de extravío o pérdida de valores declarados o encomiendas; y en todos ellos, con el derecho de repetir contra el empleado a quien, administrativamente, se declare responsable de la pérdida o extravío.

En otra clase de servicios, como en los ferrocarriles, pueden concurrir varias clases de responsabilidades respecto del Estado, en caso de un siniestro o accidente, según las distintas relaciones jurídicas de las partes; así, en cuanto a los daños ocasionados a los pasajeros, se regularían por las normas de la culpa contractual; respecto de terceros, por incendios ocasionados en propiedades aledañas al lugar del siniestro, según las disposiciones civiles de la culpa extracontractual; y en cuanto a los conductores o maquinistas, a más de las prestaciones sociales, de acuerdo también con los principios de la culpa

extracontractual, siempre que el accidente no se pueda atribuir a su descuido, negligencia, imprevisión o violación de los reglamentos de la empresa, de los mismos dependientes, pues en tal evento, no podría alegar su propia culpa para demandar indemnización del Estado: *nemo auditur turpitudinem allegans*.

3.—Sin entrar al estudio de todos los elementos que integran la culpa extracontractual, en relación con el agente, la violación del derecho ajeno, el perjuicio efectivo y la imputabilidad o responsabilidad, debe considerarse el nexo de causalidad entre el daño y el hecho o acto reputado como culposo.

Esta relación de causalidad entre el daño y el hecho o acto, no puede fundarse en el orden cronológico o por la precedencia en el tiempo, porque si esta circunstancia concurre en la relación de causalidad, no se puede considerar como decisiva o única, pues un hecho puede cumplirse antes que otro, sin que aquél sea causa del segundo.

La causalidad presupone una condición o relación tal sin la cual no se explicaría la existencia de un hecho determinado, que procede de otro como de su causa por ser idónea y adecuado para producir, como efecto, el daño imputado a la culpa del agente.

Este nexo o relación de causa a efecto puede interrumpirse, si se trata de una serie de posibles causas del daño, cuando interviene la voluntad de la víctima, para agravar los perjuicios o bien la de un tercero o, en fin, la fuerza mayor o el caso fortuito, pues, en tales eventos, el agente no tendrá obligación de indemnizar sino los causados directa y realmente por el hecho imputable a él.

Corte Suprema de Justicia—Sala de Negocios Generales.—Bogotá, primero de septiembre de mil novecientos sesenta.

(Magistrado Ponente: Dr. Efrén Osejo Peña).

El abogado Marco Naranjo López, en su propio nombre y, además, como mandatario de Luis Felipe Blanco, Blasina Vega de Blanco, Néstor, Ciro Alonso, Aminta, Juan de Jesús, Manuel Enrique Blanco Vega y María Edda Blanco de Román, promovió dos juicios ordinarios contra la

Nación, el uno ante el Tribunal de Bucaramanga y el otro ante el de San Gil, posteriormente acumulados válidamente, con el fin de que en la sentencia se hicieran las siguientes declaraciones y condenas, sustancialmente iguales en los dos libelos:

“A) Que la Nación es civilmente responsable de los perjuicios de diverso orden causados mediante el accidente de que fue víctima el señor Luis Elberto Blanco, el día veintiséis (26) de abril de mil novecientos cuarenta y uno (1941) en las inmediaciones del Río Puritú de la República del Brasil.

“B) Que, en consecuencia, la Nación está obligada a pagar, y así se le condena, de una parte a los señores Luis Felipe Blanco, Blasina Vega de Blanco, Néstor, Ciro Alonso, Aminta y Juan de Jesús Blanco Vega, el sesenta por ciento (60%) de la suma de pesos que se fije como valor de la indemnización correspondiente a los perjuicios de diverso orden causados a los mismos mediante el accidente referido, y de otra parte al suscrito Marco Naranjo López el cuarenta por ciento (40%) de dicho valor, más los intereses legales de esas sumas computados desde la fecha del accidente hasta el día del pago.

“C) Subsidiariamente a las peticiones formuladas bajo la letra B) inmediatamente anterior: que la demandada está obligada a pagar, y así se le condena, a favor de los mencionados Luis Felipe Blanco, Blasina Vega de Blanco, Néstor, Ciro Alonso, Aminta y Juan de Jesús Blanco Vega, la totalidad de la suma que se fije como valor de la indemnización correspondiente a los perjuicios a ellos mismos causados mediante el accidente de que fue víctima el citado Luis Elberto Blanco en las circunstancias expresadas.

“D) Subsidiariamente a las peticiones formuladas bajo las letras B) y C) inmediatamente anteriores: que la demandada está obligada a pagar, y así se le condena, a favor de la Sucesión o herederos de Luis Elberto Blanco la suma de pesos que se fije como valor de la indemnización correspondiente a los perjuicios de diverso orden causados al mismo Luis Elberto Blanco mediante el accidente de que éste fue víctima en las circunstancias expresadas” (Folios 12, cuaderno N° 1°).

Como fundamento de las súplicas transcritas invocó los siguientes hechos:

“PRIMERO: El día veintidós (22) de abril de mil novecientos cuarenta y uno (1941), salió de Caucajá, en dirección a Tarapacá, el avión marca “FORD” distinguido con el número 643. de la aviación militar nacional, piloteado por el Capitán Jorge A. Bernal R., de la misma aviación, y, después de varias horas de vuelo, debido a fallas de los motores y a otras causas, tuvo que aterrizar intempestivamente, en plena selva, a inmediaciones del Río Puritú, de la República del Brasil.

“SEGUNDO: Entre las personas que viajaban en ese avión se encontraba el señor Luis Elberto Blanco, quien viajaba allí por su carácter de tripulante del mismo.

“TERCERO: El sitio en donde cayó el avión se encuentra situado a inmensas distancias de los centros civilizados y de los sitios en donde pueda aterrizar normalmente esta clase de máquinas, y, por consiguiente, a inmensas distancias de aquellos sitios en donde pueden conseguirse provisiones necesarias para la defensa de la vida humana.

“CUARTO: El avión mencionado conducía un número considerable de personas y viajaban sin las provisiones indispensables de que se habla en el hecho anterior.

“QUINTO: Por las circunstancias enunciadas, fue necesario que las personas que viajaban como tripulantes del avión, en defensa de su propia vida y de la vida de los pasajeros procedieran a salir del sitio mencionado en busca de aquellas provisiones y también con el objeto de hacer saber a las autoridades lo ocurrido.

“SEXTO: En efecto, los tripulantes Mayor Alfredo López Ramos y Mecánico Luis Elberto Blanco, procedieron a realizar la correspondiente expedición, el mismo día del siniestro, y, a consecuencia inmediata de ello, pero siempre por causa del siniestro referido, y especialmente por las difícilísimas circunstancias en que la tuvieron que hacer por falta de elementos indispensables, pereció en dicha expedición el citado Luis Elberto Blanco, en el Río Puritú, República del Brasil”.

En los hechos séptimo a décimo cuarto, los actores se refieren a las relaciones de familia del fallecido mecánico Luis Elberto Blanco, con indi-

cación de los nombres de sus padres legítimos y los de sus hermanos; a la precaria situación económica de todos ellos, para concluir que la muerte de aquél “causó graves perjuicios, materiales y morales, a sus padres y a sus hermanos, perjuicios que pueden y deben ser indemnizados con una suma de pesos”, antes fijada en más de treinta mil.

En los tres últimos hechos, dijo:

“DECIMO-QUINTO. El avión del siniestro era de propiedad de la Nación el día del accidente, se usaba ese día por cuenta de la Nación y estaba manejado por dependientes de la misma entidad.

“DECIMO-SEXTO. Los perjuicios cuya indemnización se demanda fueron causados: bien, por el solo hecho dañoso del avión mencionado, imputable a culpa civil de la Nación y de los dependientes de la misma Nación, en todo lo relativo al servicio de la aviación militar nacional; bien, por culpa civil, real o presunta, de los dependientes de la Nación, en lo relativo al servicio de la misma aviación; bien, por culpa civil, real o presunta, de la misma Nación cometida por causa o con ocasión del servicio público de la aviación militar. Todo sin culpa del Mecánico Luis Elberto Blanco.

“DECIMO-SEPTIMO. Mediante documentos del cuatro y del seis de marzo de mil novecientos cuarenta y seis, firmados el primero en Bucaramanga y el segundo en Bogotá, mis mandantes me concedieron el cuarenta por ciento de los créditos adquiridos y por adquirir contra la Nación por razón de los mencionados perjuicios, y, mediante los correspondientes memoriales, me confirieron los poderes que estoy ejercitando”. (Fls. 14, cuaderno número 1).

En derecho fundó las pretensiones en los Títulos 12 y 21 del Libro Primero del Código Civil “y en las disposiciones pertinentes del Título 34 del Libro Cuarto del mismo Código, en cuanto regulan la responsabilidad civil de carácter extracontractual, que es la que corresponde a la presente demanda”.

El fiscal del Tribunal de Bucaramanga, en la contestación de la demanda, se opuso a que se hicieran las declaraciones suplicadas; y el del Tribunal de San Gil dijo:

“Solicita el Fiscal además que se niegue la parte petitoria de la demanda por cuanto en el negocio presente se excluye el fenómeno de la culpa, desde luego que las causas del accidente obedecen

a caso fortuito y no a negligencia o descuido de la tripulación, pues hasta hoy no hay constancia de que de aquel accidente se haya podido demostrar una causa concreta". (Folios 14, C. N° 4).

Fallo de primera instancia. La primera sentencia en este juicio, escrita en ochenta y cuatro folios, se dictó el seis de septiembre de 1952, pero se declaró la nulidad de ella, según providencia de 29 de noviembre del mismo año (folios 2 vuelto cuaderno número 5°), por cuanto quebrantó el artículo 77 del Código Judicial, que ordena suscribir las sentencias contra la Nación a todos los Magistrados de la Sala Civil, mas no solamente a los que integran la de Decisión.

El once de febrero de 1953, los Magistrados de la Sala Civil del Tribunal de Bucaramanga firmaron el nuevo fallo, copia del anterior, por el cual se condenó a la Nación a pagar los perjuicios demandados por los actores, según liquidación que debía llevarse a efecto en la forma prevista en el artículo 553 del Código Judicial; sin embargo, enmendada la irregularidad sobre la concesión del recurso de apelación, tampoco revisó esta Sala, en el fondo, el aludido fallo, pues, por la providencia de 28 de enero de 1957, se declaró la nulidad "a partir del auto, inclusive, fechado el 18 de noviembre de 1949", en virtud de que la providencia sobre acumulación solamente la suscribió el Magistrado ponente, y no la Sala de Decisión, como lo ordena el inciso 3° del artículo 84 del Código Judicial.

Repuesta la actuación en lo conducente, el Tribunal dictó la tercera sentencia el 28 de mayo de 1958, en cuya parte resolutive se lee:

"1° La Nación es civilmente responsable de los perjuicios de diverso orden causados mediante el accidente en que fue víctima el señor Luis Elberto Blanco Vega el día 26 de abril de 1941 en las inmediaciones del Río Puritú de la República del Brasil.

"2° En consecuencia la Nación está obligada a pagar, de una parte a los señores Luis Felipe Blanco y Blasina Vega de Blanco el sesenta por ciento (60%) de la suma de pesos que se fije como valor de la indemnización correspondiente por concepto de perjuicios materiales causados a los mismos mediante el accidente referido y de otra parte, al doctor Marco Naranjo López el cuarenta por ciento (40%) de dicho valor.

"3° Fijase en la suma de mil quinientos pesos (\$ 1.500.00) el valor de los perjuicios morales determinados a cada uno de los padres Luis Felipe Blanco y Blasina Vega de Blanco, y de mil pesos

(\$ 1.000.00) para su hermana Aminta Blanco Vega, siendo entendido que un cuarenta por ciento (40%) del total correspondiente al doctor Marco Naranjo López, por cesión que le hicieron los interesados.

"4° Posteriormente y conforme al mandato del artículo 553 del Código Judicial se determinará la suma que debe pagar la Nación por concepto de perjuicios materiales, liquidación que se hará bajo las bases expuestas en la parte motiva.

"5° No se hacen las demás condenaciones y declaraciones solicitadas en la demanda.

"6° No hay condenación en costas por mandato legal". (Folios 43 vuelto a 44 Cdno. N° 10).

Concedido en forma normal el recurso de apelación, interpuesto por ambas partes; y agotada la tramitación de segunda instancia, se procede a revisar la sentencia protestada, para lo cual se comenzará por hacer alusión a las pruebas allegadas al juicio, en cuanto sean necesarias para decidir si en el siniestro del avión militar hubo fuerza mayor o culpa imputable a la Nación o a sus dependientes en el servicio de mantenimiento del trimotor accidentado, como la relación entre este siniestro y la muerte del mecánico Luis E. Blanco, ocurrida el 26 de abril de 1941, fecha en que pereció ahogado en el Río Puritú.

Pruebas allegadas. A petición del comandante de la sexta Brigada coronel Gabriel Collazos Q., el 18 de abril de 1941 llegó a Tres Esquinas el avión Ford número 643, "con orden de vuelo número 18, procedente de Palanquero, con la misión de conducir a las guarniciones del sur al Comandante de la Brigada". (Folios 26 vuelto C. N° 12).

El 22 de abril de 1941, formaban la tripulación del avión Ford número 643, los siguientes: piloto capitán Jorge A. Bernal; copiloto Alférez Guillermo Nieto Muñoz; mecánico 1° Luis E. Blanco V.; mecánico 2° José Alejandro Delgado; radiotelegrafista Blas Velosa y Marino Aquilino Muñoz (folios 17, cuaderno número 2°).

Como pasajeros viajaban el mismo día en el mencionado avión: coronel Gabriel Collazos; capitán Alfredo López; capitán Manuel Posada D.; oficial de sanidad doctor Miguel Gómez Archila, doctor Enrique Bueno Cabrera, Sixto López Lleras, Isabel Posada de López Lleras y Juan Francisco Benavides (folios 17 ibídem).

En la misma fecha, "según informe rendido por el mecánico 2° José A. Delgado, el peso total del avión, incluyendo la carga, tripulantes y pasajeros, era de 800 kilos". (Ibídem).

De acuerdo con las especificaciones técnicas,

el avión Ford número 643 tenía una capacidad máxima de "3.223 libras con 355 galones de gasolina". (Folios 75 C. N° 2°); de manera que, en el vuelo del accidente, apenas transportaban un poco más del cincuenta por ciento de su capacidad útil.

Aparece también que, conforme a la orden de trabajo número 560, el avión Ford número 643, antes de emprender viaje hacia las regiones del sur, fue objeto de revisión, en la sección técnica de la base aérea "Germán Olano", como lo propio se había hecho en meses anteriores, desde enero de 1941, para conservación y mantenimiento del aparato (folios 56, 59 a 66, cuaderno número 2°).

Con el objeto de precisar las posibles causas del accidente del trimotor, se transcriben los informes o conceptos del piloto y del copiloto:

"Atentamente informo que el día 22 de abril salí de Caucajá con rumbo a Tarapacá a las 9 y 15 a.m. piloteando el avión Ford número 643 y llevando 1 copiloto: Alférez Guillermo Nieto Muñoz; 2 mecánicos: 1° Luis E. Blanco (q.e.p.d.); 2° José A. Delgado; y radio-operador: Blas Velosa; 1 marinero: Aquilino Muñoz, y 8 pasajeros. Poco tiempo después de haber decolado el tiempo era nublado y no permitía continuar el vuelo siguiendo el curso del río Putumayo, habiéndome visto obligado a tomar rumbo directo primero a El Encanto y luego de este lugar a Tarapacá. Durante el curso de la ruta en repetidas ocasiones descendí hasta cerca de la selva tratando de buscar el río Putumayo para acuatizar, pues las condiciones de tiempo tanto atrás como adelante eran cada vez más desfavorables y la visibilidad casi nula. A la altura de El Encanto, posición que chequeé por tiempo, rumbo y por haber alcanzado a divisar pequeñísima parte del río Caraparna, hice transmitir por el radio-operador el lugar en que nos encontrábamos. En este punto no fue posible un acuatizaje por encontrarse la niebla al ras de los árboles. De este lugar en adelante puse el nuevo rumbo 110° directo a Tarapacá; el tiempo cada vez empeoraba y la visibilidad era nula; momentos después me encontré volando entre fuerte tempestad, sin que por ello cambiara el rumbo a Tarapacá; durante esta tormenta en sinnúmero de ocasiones solicité datos al radio operador sobre las condiciones de tiempo en Tarapacá o los que pudiera dar sobre los lugares cercanos, sin que hubiera obtenido uno solo pues según manifestaciones del radio-operador el radio no servía; es decir, no obtuvo datos de ninguna clase por parte del radio desde la última posi-

ción que dí de El Encanto. Calculando encontrarme más o menos a la altura de Tarapacá descendí cuanto me fue posible y en medio de la niebla y tempestad pude localizar por un momento el río Cotué, posición que hice conocer del Coronel Gabriel Collazos (quien viajaba como pasajero), del Copiloto Alférez Nieto y del mecánico Blanco (q.e.p.d.); hice esfuerzos por seguir dicho río, pero no me fue posible; dí varios virajes sobre el lugar, pero la niebla no me permitió verlo nuevamente. Ante el peligro de poner rumbo directo a Tarapacá y correr el riesgo de estrellar contra los cerros que se encuentran en dicho lugar o cortar el Putumayo sin avistarlo y no pudiéndome servir del radio, opté por continuar sobre el mismo rumbo con la intención de cortar más adelante el río Putumayo o el Amazonas; pensé tomar rumbo a Leticia, pero hacia ese lugar la tempestad era violentísima; seguí, pues, en el mismo rumbo y a los pocos momentos comenzó a mejorar el tiempo pues se veía alguna claridad hacia adelante; yendo en el rumbo encontré el río Puritú, el que seguí a baja altura pues estaba seguro de que desembocaba en el Putumayo y fácilmente llegaría a Tarapacá. Debo aclarar que en este río dudé sobre mi posición, llegando a la creencia de que la que había dado anteriormente estaba errada, por las siguientes consideraciones: por su gran parecido con el río Yaguas, por su caudal, color de éste, curso que sigue y por estar en la creencia de que había sufrido retardo en el vuelo por la poca velocidad que estaba desarrollando el avión y por la intensidad del viento en la tempestad, lo que fue causa para que diera la posición "río Yaguas", el que desemboca en el trapecio amazónico antes de Tarapacá. Durante el vuelo controlé constantemente el tiempo que llevaba volando, la cantidad de combustible consumido y la que nos quedaba para continuar el viaje. Mas o menos dos minutos antes de presentarse la falla de los motores el mecánico Blanco (q.e.p.d.), ante el copiloto Alférez Nieto, me informó que aún nos quedaban 45 minutos de vuelo con factor de seguridad; continué mi vuelo a baja altura para poder seguir el curso del río sin separarme de él y ya estaba en la convicción de llegar a su desembocadura pues cada vez se hacía más ancho y caudaloso, así como por las fuertes y cerradas curvas, que es característica de la desembocadura de los ríos en el Sur, cuando de repente fallaron el motor central y uno lateral; hice todo cuanto sabía para hacerlos iniciar nuevamente, logrando sólo que

diera unas cortas explosiones, produciéndose en seguida la falla total de los tres motores. Como ya me encontraba a ras de los árboles y durante la falla había tratado de acercarme lo más posible al río, el que no permite en manera alguna acuatzaje para ningún tipo de máquina, por sus curvas demasiados cerradas, me preparé para **efectuar el arborizaje en la forma que mi criterio me indicaba sería el más suave y de consecuencias menos fatales para los pasajeros confiados a mi cuidado; cerré todos los swiches y acto seguido tiré la máquina a la pérdida de velocidad con el plano izquierdo bajo, estrellando en primer momento el motor central y luego el plano izquierdo, lo que hizo dar al avión un giro de 180° y durante el cual hizo un pequeño desmonte que amortiguó la caída de la máquina a tierra, la que se efectuó en posición normal en completa pérdida de velocidad y sobre los flotadores. Este último momento de la caída no me fue posible controlarlo por haberse despedazado el comando, que quedó en mis manos, pero lo recuerdo perfectamente hasta el momento en que fui lanzado por la cabina del copiloto. Después de la caída tomamos la hora en el reloj del señor Benavides, (uno de los pasajeros), que no recuerdo con precisión si era la 1 y 30 o 1 y 40, es decir habíamos volado aproximadamente 4 horas 30 minutos quedando un factor de vuelo más o menos de 30 a 45 minutos. En seguida se procedió al salvamento de los heridos y a constatar si todo el personal se encontraba completo, llegando a la conclusión de que no había ningún muerto y de que se encontraban heridos el Coronel Gabriel Collazos, señor Sixto López Lleras, doctor Enrique Bueno Cabrera, marinero Aquilino Muñoz y señora de López Lleras y que los nueve restantes se encontraban ilesos, aun cuando con pequeñas luxaciones. Entre los que quedamos ilesos nos reunimos para, de común acuerdo, proceder inmediatamente a prestar los auxilios indispensables a los heridos, organizar el campamento y buscar comunicación con la parte civilizada. Se acordó que el Capitán Alfredo López y el mecánico Luis E. Blanco (q.e.p.d.), quienes se encontraban ilesos y en mejores condiciones, abrieran la trocha al río lo que una vez conseguido dio margen para la fabricación de una balsa en la que se embarcaron los citados señores con su provisión de víveres, pistola, manilas, etc. Dicha balsa se construyó con uno de los tanques de gasolina del avión y con maderos sujetos a él; desgraciadamente por no contar sino con un solo machete y por extenuación en que**

se encontraba el personal, no fue posible hacer una embarcación segura, lo que dio por resultado la irreparable pérdida del querido compañero mecánico Luis E. Blanco (q.e.p.d). En el campamento se dieron las órdenes del caso para el racionamiento de los víveres, de lo cual se encargó el señor Francisco Benavides, y se tomaron todas aquellas medidas que mis conocimientos como piloto y conocedor de la selva me indicaban, a fin de dar facilidad para que los aviones pudieran localizarnos; se prendió fuego continuo y se alistaron trapos empapados en aceite para producir gran cantidad de humo cada vez que los aviones aparecieran; se colocó la pistola de señales en lugar donde se pudiera tomar y hacer uso de ella rápidamente; se extrajo de la máquina un espejo con el fin de producir reflejos hacia el avión que volara sobre nosotros, y por tierra se envió la comisión citada anteriormente.—CAUSAS DEL ACCIDENTE.—El accidente se produjo a consecuencia de la falla de los tres motores, aun cuando no simultánea, a baja altura (50 metros sobre la selva). Por los conocimientos que he adquirido como piloto y por el corto tiempo que tuve entre la falla y el arborizaje, pude sacar la conclusión de que la apagada de los motores se debió a agua en los carburadores, lo que es posible si se tienen en cuenta las siguientes consideraciones: 1ª que la falla fue parcial en el primer momento. 2ª que los motores iniciaron nuevamente, fallando en seguida por segunda vez en forma total; 3ª que al caer el aparato a tierra hubo reguero de gasolina, el que fue apreciado por todo el personal tripulante del avión; 4ª que al bajar uno de los tanques aún había gasolina en él; 5ª que el tiempo de vuelo no correspondió a la autonomía de la máquina, la que se voló en todo momento al régimen de revoluciones de crucero, 1.750 y sólo sufrió variaciones de reducción cuando fue necesario descender para buscar el río y la posibilidad de acuatzaje; 6ª que si momentos antes de la falla el combustible estuviera casi totalmente agotado en el sinnúmero de virajes que fue necesario hacer para seguir el curso del río Puritú se habrían producido fallas que indicarían la proximidad de agotamiento total de combustible; 7ª que la posibilidad de agua en los carburadores pudo haberse presentado, si se tiene en cuenta que a los tanques de los aviones no se les ha venido haciendo frecuentemente en las Bases drenajes, dando como consecuencia que en el fondo del tanque queden residuos de arena, agua, etc., lo que pudo ocurrir a las fallas de los motores y que debe tenerse en

cuenta para el futuro; y 8ª pongo de presente que durante el viaje fue necesario emplear gasolina de 87 octanos por no haber de menos octanaje en las guarniciones del Sur.—Otra causa para no descartar la posibilidad de agotamiento de combustible es la de que al cargar los tanques no se haya tenido en cuenta hacerlo poco a poco sino que cuando éstos rebozaron se hubiera creído que estaba a full, con lo cual se sufre un engaño pues es sabido que debido al aire ellos rebozan y es necesario después de esto continuar aprovisionando lentamente para tener la seguridad de que la máquina se encuentra aprovisionada totalmente para su autonomía de vuelo; y ya ha pasado el caso en la Aviación Militar; cito como ejemplo el sucedido con un avión Ford, cuyo número no recuerdo, piloteado por el Capitán Samuel Zerda (q.e.p.d.) y en el que actuaba como copiloto el Mayor Jesús García Espinel, que al pasar la cordillera yendo para Cali, se vio obligado a aterrizar de emergencia en Zarzal por falla de los motores, y al averiguar las causas se constató que había sido por aire en los tanques y como consecuencia en los carburadores.—Otro factor importantísimo que no debe pasarse por alto y al que debe ponerse especial cuidado en el futuro, fue el ningún servicio prestado por el radio, que sin duda contribuyó grandemente, si no en forma decisiva, al accidente, pues si lo hubiera tenido fácilmente habría podido entrar a Tarapacá a ciegas y el accidente no se hubiera producido. No es mi deseo culpar a determinada persona, pero sí debe investigarse a qué se debió la deficiencia, si al aparato del avión, a los de tierra o al radiooperador de a bordo, a quien en forma severa y en presencia de los pasajeros me vi obligado a llamar la atención, dándome éste como respuesta que las baterías no servían.—ESTADO EN QUE QUEDO LA MAQUINA.—El avión quedó en tierra en su posición normal sobre los flotadores; los motores al frente en regulares condiciones, pues varios de sus cilindros volaron; de las hélices hay algunas palas que no sufrieron daño; el cuerpo del avión, fuselaje y alas, tienen daños de bastante consideración que no admiten reparación; del empenaje hay algunos timones buenos; el radio parece que quedó en buenas condiciones y se extrajo, enviándolo a Tarapacá; los instrumentos que quedaron servibles se extranjeraron y se entregaron a la Base de Palanquero, así como las herramientas; otros accesorios como ancla, manilas, etc., se dejaron en Tarapacá.—Conceptúo que debido a la gran distancia a que se encuentra el avión, dificultades

de transporte e invierno que actualmente es muy crudo en la región, no vale la pena enviar comisiones para la extracción de las pocas partes servibles, en que sería mayor el costo que la utilidad que prestarían”. (Folios 5 a 8 Cuad. N° 1°).

El capitán Bernal Rodríguez, en declaración rendida ante el Juez Segundo Civil del Circuito de Bogotá, por comisión del Tribunal de Bucaramanga, se ratificó bajo juramento respecto del informe transcrito, con la advertencia que donde dice: “Debo aclarar que en este río debe leerse ‘Debo aclarar que ya en tierra...’”; asimismo rectifica el nombre del río Caraparaná; alude a las grandes distancias del lugar en donde cayó el avión de los centros civilizados, como a la falta de víveres para atender al sustento de las personas accidentadas. (Folios 12, Cuad. N° 3°).

El informe del copiloto dice: “Junio 14 de 1941. A la Dirección General de Aviación Gn... INFORME.—Según lo ordenado por esa Superioridad, me permito rendir el siguiente informe sobre el accidente del avión Ford número 643:—El día 22 de abril aproximadamente a la una y treinta me encontraba en vuelo, como copiloto del avión Ford número 643, en viaje hacia Tarapacá con un tiempo desfavorable. Recuerdo que mi Capitán Bernal, piloto de dicha máquina pidió al radio-operador en repetidas ocasiones datos sobre el tiempo en Tarapacá, no habiendo logrado conseguirlos por mal estado de las baterías (descargue) según lo expuesto por el Operador. Volando en estas condiciones mi Capitán Bernal le preguntó al Mecánico Blanco (q.e.p.d.) quien viajaba en estos momentos parado en la puerta de las cabinas entre los dos pilotos, qué cantidad de combustible quedaba, dando como respuesta que había 45 minutos de vuelo todavía. En este momento llevábamos volando cuatro y media, al régimen normal de mil setecientas cincuenta revoluciones.—Aproximadamente a los dos o tres minutos de haber dicho esto el mecánico, se presentó la falla en el motor central y un lateral, habiendo quedado un solo motor unos segundos más en su marcha normal, apareciendo luego la misma falla en este motor.—En esta situación recuerdo perfectamente que mi Capitán Bernal maniobró con los aceleradores en forma de bombar (sic), consiguiendo con esto que los motores dieran una escasa explosión más, produciéndose en seguida el paro total de los tres motores.—Debido al mal tiempo, como arriba lo expongo, nos encontrábamos volando en estos momentos a una altura aproximada de 50 a 60 metros. Tan pronto los motores dejaron de funcionar,

con gran rapidez mi Capitán Bernal cerró los contactos y se dispuso la maniobra de arborizaje ordenándome soltara el comando para él maniobrar libre y fácilmente, orden que cumplí en el acto." (Folios 8 vuelto a 9, Cd. N 1º).

Después de narrar el copiloto, en cuanto recuerda, lo sucedido en el momento de la caída o arborizaje del avión, continúa así:

"En mi concepto creo que las fallas de los motores no se debieron a falta de gasolina, puesto que hubo riego de gasolina del motor central (tubería) a consecuencia del choque de éste en tierra y además en el tanque central cuando fue quitado para la fabricación de la balsa, se encontró combustible. En tal virtud, creo que la falla se debió a agua en los carburadores, bien sea por condensación debido al fuerte y largo aguacero que atravesamos, o por drenaje de los tanques. Atentamente, (Fdo.) Guillermo Nieto Muñoz, Subteniente Piloto". (Fs. 9 a 9 vuelto, C. N 1º).

Del informe del Mayor Alfredo López Ramos, rendido el 6 de junio de 1946, cinco años después del accidente, se transcriben los siguientes apartes:

"El 22 de abril de 1942 (sic) partimos de Puerto Leguizamo en el citado avión hacia Tarapacá. A los 30 minutos de volar sobre la ruta (Río Putumayo), se presentó una tempestad en la banda izquierda de dicho río, con lluvia, nubes muy oscuras, que obligó al piloto a tomar la banda derecha del río. Esta tempestad se generalizó en una gran zona, incluso aquella en que volábamos. El piloto quiso, en repetidas ocasiones, volar a ras de selva, pero los vacíos que se encontraron a baja altura lo obligaron a seguir volando alto y sin visibilidad alguna. En estas condiciones se completaron 4 horas de vuelo, después de las cuales el piloto pudo volar a ras de selva con poca visibilidad. A la tercera hora de vuelo se había perdido el contacto radiotelegráfico con Tarapacá y no había sido posible restablecerlo. Volando ya a ras de la selva el piloto quiso buscar un río que lo orientara sobre el lugar sobre el cual estábamos volando; se encontró un río como a las 4 horas y 15 minutos de vuelo; río angosto, muy sinuoso, que el piloto siguió aguas abajo cortándole las grandes curvas; cuando se había apartado del río para cortar una gran ese que éste formaba, fallaron los dos motores laterales y casi inmediatamente el central, seguramente por falta de gasolina. El avión volaba en ese momento a 220 piés de altura. Ocurrido el accidente se recogieron los heridos quienes fueron: Coronel Gabriel Collazos, doctor Sixto López Lleras, doctor Bueno

Cabrera, radio-telegrafista Blas Velosa y marinerero Aquilino Muñoz; algunos otros pasajeros y tripulantes sufrieron golpes y contusiones". (Folios 9 vuelto a 10 C. N 1º).

En seguida hace referencia a la organización de un campamento; a las atenciones y curaciones practicadas por el médico Gómez Archila a los lesionados; a las actividades desarrolladas, en unión del mecánico Luis E. Blanco, desde las 3,30 p.m. del día martes hasta las 11 a.m. del jueves de la misma semana, con el fin de localizar el río visto desde el avión, y luégo continúa así:

"Con el citado mecánico improvisamos de circunstancias, sirviéndonos de uno de los tanques de gasolina del avión caído y de algunos pocos palos de la selva que pudimos cortar con un pequeño machete con el cual habíamos talado la trocha para llegar del avión al río.—Nos embarcamos el mismo jueves como a las 4 p.m. con intención de navegar a merced de la corriente, de día y de noche. Entre las 4 y las 6 p.m. de ese día la balsa se volcó seis veces al tropezar con las múltiples palizadas, tan comunes en los ríos de la región. Resolví entonces que de noche no se debía de navegar para no exponer la vida de quienes eran la única esperanza de doce accidentados. Convinimos en amarrar la balsa en la primera palizada que se encontrara, después de las 6 p.m. y allí pasar la noche. La balsa no se podía arrimar a la orilla para dormir en tierra porque era inmanejable por la gran profundidad del río y por otra parte en la orilla habíamos visto fieras. El viernes se navegó todo el día y como a las 8 de la noche amarramos la balsa a una palizada en el centro del río.—Como a la media noche el mecánico Blanco, probablemente dormido, se cayó de la balsa al río; inmediatamente hablamos, estando él nadando contra la corriente y a menos de dos metros de la balsa; le dije que iba a soltar la balsa de la palizada para que aquella rodara y él, Blanco, se subiera nuevamente. Me incliné al lado contrario de donde Blanco nadaba para soltar las amarras de la balsa y encontré en una de éstas un nudo ciego y empecé a trozar el lazo con los dientes cuando sentí un aullido gutural de Blanco; me enderecé a mirar el lugar donde él antes nadaba, no lo ví, lo llamé, observé, agucé el oído y la vista, terminé de trozar el lazo y moví la balsa agarrándome de las ramazones de la palizada; volví a llamarlo con angustia y cuando había transcurrido como media hora comprendí que había perecido.—Transcurrí en este sitio el resto de la noche y cuando aclaró, lo busqué en

el río, en las orillas con la vista y al no observar rastro alguno resolví continuar bajando para ver si la corriente lo había arrastrado.—Esto ocurrió el día sábado, día en que me encontré con la lancha "Jabuyamos" en la cual viajaba una expedición a nuestro rescate. Me regresé en esta lancha, buscando a Blanco, quien no se encontró.—Llegamos al lugar de donde yo había salido, en la orilla del río, por la noche; el domingo se sacaron los heridos a la lancha que salió de este puerto a las 8 de la noche. El lunes a las 9 de la mañana llegamos a la boca del Río (Puritú) en el Putumayo, en donde el trimotor 621 nos recogió para traernos a Tres Esquinas y Bogotá.—Con el mecánico Blanco se ahogaron una pistola y un overol marcado "aviación militar" objetos de propiedad fiscal.—Atentamente, (Fdo.) Mayor Alfredo López Ramos". (Folios 10 a 10 vto. C. N° 1°).

En segunda instancia se recibieron algunas pruebas, como la declaración del doctor Enrique Bueno Cabrera, pasajero del avión accidentado, quien dice, en lo conducente: "Al salir de Puerto Leguízamo encontramos muy mal tiempo en la travesía hacia Tarapacá y por entonces los aviones carecían de elementos que aseguraran un viaje sin contratiempos. Fue así como el martes veintitrés de abril de mil novecientos cuarenta y uno, habiendo salido de Caucajá a las nueve aproximadamente, y después de una travesía en vuelo muy alto, al descender el avión se encontró en medio de una tempestad, y por esa circunstancia, creo yo, que el aviador perdió su ruta, y agotada la gasolina se vio en la necesidad de un arborizaje de emergencia en plena selva. El Jefe de la expedición, Coronel Collazos, ordenó a su subalterno el entonces Capitán López Ramos, que en compañía del que escogiera se embarcara en el río Puritú. En una balsa construída por ellos con precarios elementos, pues no se tenían herramientas apropiadas, se embarcaron en un río desconocido, lleno de caimanes, sin alimentos, ni estabilidad en la embarcación. El sujeto escogido por el Coronel López fue el mecánico señor Blanco, por sus condiciones de buen nadador, y su magnífica constitución física, y su misión se encaminaba a buscar algún auxilio para la expedición que quedaba en la selva. Sobre el accidente mismo en que perdió la vida el señor Blanco, tuvimos la relación del Coronel López, única persona que lo acompañaba en momentos en que se desamarró para atender a cualquier diligencia en las horas de la madrugada y en un movimiento de la balsa cayó al río". (Fs. 15 vto. a 16 C. N° 12).

Este testigo, hacia el fin de su declaración, afirma que "el avión 643 que nos correspondió, al igual que los otros dos que cayeron también en la selva con pocos intervalos de tiempo, carecía de elementos, ya que el aviador no tuvo una brújula que le indicara el rumbo". Sin embargo, —observa la Sala— tal afirmación resulta del todo inexacta, porque el trimotor estaba dotado con los elementos necesarios y de uso en aquellos tiempos, como puede verse en la certificación de exportación, en la cual se los enumera, con ocasión del vuelo de prueba: altímetros, velocímetro, brújula, indicador de gasolina, tacómetros etc. etc. (Folios 72 cuaderno número 2°). Si el piloto no disponía de una brújula siquiera, no se explica cómo, "a la altura de El Encanto" posición verificada por tiempo y por rumbo, hubiese puesto "el nuevo rumbo 110° directo a Tarapacá". (Folios 5 vuelto C. N° 1o.).

Otro de los pasajeros del avión, el doctor Sixto López Lleras dice: "...A las nueve de la mañana decoló el avión de Caucajá con rumbo a Leticia con un pésimo día, lluvioso y muy nublado. Al poco rato de vuelo se presentó una fuerte tempestad que obligó al aviador a tomar altura para dejar por debajo la tempestad, lo que dio origen a que perdiera la ruta; el aparato de radio no funcionaba y todo esto dio ocasión a que a la una y cuarenta minutos de la tarde viniéramos a tierra, haciendo un arborizaje forzado, con las consecuencias correspondientes, quedando gravemente herido el Coronel Collazos, el doctor Bueno Cabrera, uno de los peones del avión, mi señora esposa y yo. Dejo constancia de que el aparato no llevaba ninguna clase de elementos para poder atender un caso de emergencia; carecía de drogas, alimentos, armas, etc. etc. La situación se presentaba al amanecer del día siguiente absolutamente desesperada y al segundo día peor, por cuanto los heridos empeorábamos momento por momento. El Capitán López Ramos, como ayudante del Comando y en vista de la gravedad de su Coronel, y por antigüedad asumió el mando, y con el médico militar, doctor Gómez Archila, tomaron todas las medidas que en caso tan desesperado y sin recursos de ninguna especie podían tomarse; entre ellas, que el Coronel López Ramos y el mecánico Blanco con ayuda del personal que había quedado ileso, ayudaron a sacar por entre la selva un tanque de los del avión que pudiera servir de balsa, en la cual se embarcaron río abajo, por el Puritú, el Coronel López y el mecánico Blanco en busca de ayuda para todo el personal que sin

duda alguna, sin la eficaz ayuda de ellos habría perecido en la selva. El mecánico Blanco, como personal militarizado, obedeció la orden de su superior y en tales condiciones emprendió el viaje. Posteriormente, cuando llegaron las comisiones de rescate y la lancha que nos condujo hasta el lago en el cual nos esperaba el avión que nos trajo a Bogotá, supimos la desgracia de la muerte del mecánico Blanco, relatada por el Capitán López, quien ya venía en la misma lancha y había sido recogido por la Tripulación de salvamento. Desde un principio se afirmó que Blanco en la noche, o se había dormido, o el caimán lo bajó del tonel en el cual iba. El Coronel López sintió el golpe al caer al agua y no volvió a saber nada de él". (Folios 17 vuelto a 18 C. N° 12).

En primera instancia se presentó el informe sobre las causas probables que ocasionaron el accidente del avión número 642, sin relación con el siniestro del trimotor 643, ni aún en cuanto a la constancia dejada en el informe, sobre las graves consecuencias por el "estado general del material de vuelo los que tienen más de ocho años de servicio y el mantenimiento defectuoso que sufrió durante los años de 1932, 1933 y 1934". (Folios 44 C. número 2° y 37 a 39 cuaderno número 9°), seguramente aplicable al expresado aparato número 642, mas no respecto del trimotor Ford número 643, adquirido por la Nación en el año de 1936, de acuerdo con la documentación de fojas 68 a 69 del mismo cuaderno número 2°.

También se allegaron las pruebas del estado civil de los litigantes; declaraciones respecto de los giros hechos por el mecánico fallecido a sus padres, aun cuando, sobre la emisión y pago de los cheques, no se halló constancia alguna en los bancos de los respectivos domicilios del posible girador y de los presuntos beneficiarios. (Folios 12 a 18 cuaderno número 9°); la cuantía de los sueldos devengados por aquél, con los aumentos decretados con posterioridad a su deceso; los números índices suministrados por el Banco de la República, para poder establecer el poder adquisitivo del peso; y otras muchísimas copias y certificaciones se trajeron a los autos, que no ha menester considerar detalladamente por las conclusiones a que se llegará en este fallo, en cuanto atañe a las causas del accidente del trimotor Ford número 643 de la aviación militar de Colombia.

Tesis del Procurador Delegado.—En el alegato de conclusión del Procurador Primero Delegado en lo Civil (folios 9 cuaderno número 11), pre-

sentado el dos de marzo de este año, alude a los argumentos expuestos en la anterior ocasión, en cuanto concierne a la responsabilidad directa del Estado, fundamental para decisión de este negocio.

En el mencionado escrito de 26 de noviembre de 1956, se lee el siguiente concepto, respecto de la responsabilidad de las personas administrativas:

"Motivo de agitados debates doctrinarios ha sido e. tema de la responsabilidad de las personas morales de Derecho Público. La generosa pero avanzada doctrina de nuestra H. Corte Suprema de Justicia de responsabilizar al Estado por los hechos culposos de sus funcionarios o dependientes, tomó en un principio como punto de partida y fuente legal, las disposiciones contenidas en los artículos 2.347 y 2.349 de nuestro Código Civil que desarrollan el principio de responsabilidad por otro.

"Con ese criterio, la responsabilidad de la Nación, los Departamentos y los Municipios era siempre **indirecta**.

"Posteriormente, y a partir de la sentencia de 15 de mayo de 1944 de la Sala de Negocios Generales de la H. Corte Suprema, la doctrina sobre responsabilidad extracontractual de las personas de derecho público sufrió una variación fundamental de acuerdo con la influencia de las tesis expuestas al respecto por los expositores franceses Planiol y Ripert en su conocida obra de derecho.

"De acuerdo con esta nueva orientación doctrinaria se establecía la doble responsabilidad del Estado, clasificada en **directa** e **indirecta**, según que el hecho culposo originario de la responsabilidad fuera cometido por funcionarios-órganos o por funcionarios-dependientes.

"Para este fin se determinó que los funcionarios-órganos son aquellos en los que descansa la voluntad del Estado; y funcionarios-dependientes o simplemente funcionarios los que no encarnan la voluntad de esa persona moral.

"Esta doctrina sostenida por algún tiempo sin variación alguna, a partir del año de 1949 contiene nuevos conceptos en cuanto a la extensión de la responsabilidad directa del Estado introduciéndose la modalidad de las "faltas de servicio", criterio que desvincula este tema, de la noción civil de la culpa para proyectarlo en los campos del Derecho Administrativo.

"Y más tarde, a partir del año de 1950, se apartó totalmente la fuente de la responsabilidad de las normas civiles que le venían sirviendo a nuestra jurisprudencia de asidero legal, para colocarla

definitivamente en el concepto de las "faltas de servicio público", criterio administrativo totalmente divorciado de la noción civil de la culpa e inspirado en el siguiente concepto de Pablo Duez, transcrito en la sentencia de 17 de agosto de 1950, de la Sala de Negocios Generales.

"La falta del servicio público no está necesariamente ligada a la idea de falta de un agente determinado e identificado. Para que aparezca la falta de un servicio público no es preciso que determinados funcionarios señalados por sus nombres hayan cometido la culpa. Es suficiente al respecto patentizar un mal comportamiento general y anónimo del servicio al que pueda imputarse el daño causado; establecer que el servicio es defectuoso, sea en su organización, sea en su funcionamiento, y que el daño proviene de ese defecto...".

"Mediante tal orientación, la responsabilidad de las personas morales de derecho público pasa a ser exclusivamente **directa** y gobernadas desde un punto de vista legal por el artículo 2.341 del Código Civil que solamente señala la obligación de indemnizar por los delitos y las culpas indiscriminadamente, pero es ineficaz por sí solo afrontar como fuente jurídica el delicado tema de la responsabilidad de la persona moral de derecho público en toda su extensión y a la luz de nuestro derecho positivo.

"Este revolucionario avance en la concepción del fenómeno que nos ocupa, ha sido calificado por reciente doctrina de esa H. Corte de demasiado general en sus términos y peligroso por lo rígido y falto de matices, que pugna con la variada gama de situaciones que se presentan en el campo de la responsabilidad extracontractual, especialmente con motivo de actos dañosos realizados por personas naturales que comprometen la responsabilidad de la Administración Pública (Véase sentencia de la Sala de Negocios Generales de 16 de abril de 1955, Tomo LXXX, número 2.153, páginas 174 y ss.).

"Así es que, la doctrina de esa H. Corte ha regresado al criterio de la responsabilidad dual del Estado, subdividida en directa e indirecta, según que sea el funcionario-órganos o el funcionario-dependiente el causante del hecho culposo y originario de la responsabilidad.

"En consecuencia, la noción simple y administrativa de la falta de servicio, ha desaparecido como guía jurisprudencial para dilucidar la responsabilidad de la Administración Pública.

"Mientras no se reglamente mediante leyes es-

peciales, esta delicada materia de la responsabilidad extracontractual de la persona moral de derecho público, que ocasiona tan variados pareceres en su fuente doctrinaria y vacilación en el juzgador para regular el hecho y aplicar la ley por carencia de textos positivos expresos, sería conveniente que la jurisprudencia se orientara por los cauces tradicionales que abrieron tan ancha y generosa vena de obligaciones a cargo de la Administración.

"La primitiva doctrina, tan juiciosa y erudita, quiso afianzarse en los ordenamientos de la ley para no salirse de la concepción de la culpa que es la única fuente de nuestro derecho positivo para generar la responsabilidad extracontractual.

"Por tal motivo no pudo ver en la responsabilidad de la persona moral, más que la aplicación **indirecta** de la noción de la culpa, como que el hecho generador de ella no puede ser cometido sino por la persona física y no por el ente ficticio creado por la ley.

"De ahí que los principios reguladores de la responsabilidad de la Administración no puedan ser otros que los artículos 2.347 y 2.349 de nuestro Código Civil que reglamentan la responsabilidad por el hecho ajeno". (Folios 17 a 20 cuaderno número 7º).

Fundamentos de la sentencia del Tribunal.—El Tribunal a-quo fundó la responsabilidad **directa** del Estado, en los siguientes e incompatibles conceptos:

"**CULPA.**—La culpa cuasidelictual es un error de conducta que no hubiera podido cometer una persona advertida colocada en las mismas circunstancias externas del autor del perjuicio".

"Según la doctrina más reciente el contenido del artículo 2.356 del Código Civil encarna una presunción de culpa, que opera a favor de la víctima pasiva del daño ocasionado por cosas caracterizadas por su peligrosidad, lo cual releva a ésta de la prueba de la existencia de la culpa y a quien sólo le resta establecer o comprobar el daño y la simple relación de causalidad entre éste y el perjuicio para que su autor quede con la obligación de reparar o demostrar una causa eximente de la culpa, si aspira a liberarse de toda responsabilidad.

"De la serie de elementos que los demandantes aportaron al juicio se puede concluir sin lugar a equivocaciones y hasta con certeza que la causa del accidente se debió a descuido, imprevisión y negligencias y fallas en el servicio de aviación a

cargo del Estado. Estas son las conclusiones que aparecen en los distintos informes oficiales que han sido transcritos y ratificados y de los cuales aparece la culpa del Estado a más de que así fueron considerados ya por las autoridades judiciales que resolvieron la reclamación de perjuicios ocasionados a otra de las víctimas del mismo accidente, Coronel Gabriel Collazos, y respecto al cual se dijo: '...el origen del accidente consistió en las condiciones atmosféricas adversas para el vuelo, en la falta de comunicación radio-telegráfica entre el trimotor y la base o en un probable agotamiento de combustible que determinó la falla de los motores. Cualquiera de estas causas o la concurrencia de algunas es suficiente para imputar falta del Estado en el funcionamiento del servicio de Aviación Militar...'

“Por demás establecido está que la aviación es una actividad esencialmente peligrosa, por lo cual se presume la culpabilidad que consagra el artículo 2.356 del C. C.

“De las fallas técnicas anotadas en los informes oficiales que constan de autos y achacables a descuidos del personal de la base y sobre todo a falta de cuidado y previsión en las entidades oficiales superiores encargadas de dirigir el servicio nacional de aviación militar y de disponer lo relativo al aprovisionamiento y seguridad de los aviones que realizan vuelos a las regiones del Sur se concluye que la Nación es responsable del accidente, en forma directa, por cuanto se trata de un servicio bajo la dirección de la rama de la aviación militar, órgano encargado de su mando y dirección directamente dependiente de los altos empleados y directores bajo cuya responsabilidad se halla el mencionado servicio. ,

“No puede afirmarse que el accidente se debió a imprudencia y descuidos del personal bajo cuya dirección estaba el aparato en esos momentos, por cuanto la cantidad de combustible era suficiente para el recorrido a que estaba destinado el avión, la falla de los motores no se debió a mala conservación o descuido del mecánico; tampoco le es imputable al personal del navío el mal funcionamiento del aparato de radio, causa señalada como principal y como exclusiva del accidente, pues, como se afirma si al piloto se le hubiera dado comunicación con la base de Tarapacá habría entrado a tierra haciendo uso de los aparatos que para tales casos son de aplicación en momentos de emergencia; la deficiencia en el octanaje de la gasolina usada en el viaje no es achacable tampoco al personal de navegación,

ya que ello estaba bajo la dirección de los empleados de tierra y esa irregularidad proviene desde las altas esferas encargadas de la dirección del servicio, lo mismo que los drenajes aconsejables y a que hacen referencia los tantas veces citados informes oficiales que obran en el proceso, fallas todas que dan pie para hacer recaer en la Nación la responsabilidad del accidente y la obligan civilmente a responder por los perjuicios causados.

“La Corte ha dicho: ‘Las relaciones de la entidad pública con terceros, en virtud de las cuales surge en derecho la indemnización de los perjuicios, son idénticas a las de la empresa privada con terceros para igual propósito. La empresa privada incurre en responsabilidad directa, cuando los actos que realiza o sus omisiones se deben a las personas de sus directores o gerentes o a otras que ejecutan expresamente su voluntad; en los demás casos su responsabilidad es indirecta. La entidad pública compromete su responsabilidad directa, análogamente, cuando son sus órganos los que obran o dejan de obrar; si los actos o las omisiones provienen de otros agentes suyos, la responsabilidad es indirecta’.

“Para distinguir los órganos de los demás agentes de las personas morales privadas y públicas, la Corte adopta el siguiente criterio: habrá órgano de la persona moral cuando en la persona física que lo ejerce se halla el asiento de la voluntad que dirige y en los demás casos, de personas que no encarnan su voluntad, ellas serán apenas sus agentes o representantes ordinarios, mas no sus órganos. Resumiendo el pensamiento de Planiol y Ripert, que es el de la Corte, puede afirmarse que los órganos de la persona moral son los funcionarios con autonomía e iniciativa y con capacidad para encarnar la voluntad del Estado. Hay empleados públicos que no son funcionarios, y dentro de los funcionarios pueden haber algunos que en el ejercicio de su función no alcanzan a encarnar la voluntad de la entidad pública y por tanto a comprometer su responsabilidad. Solamente serán sus órganos los funcionarios que reúnen aquellas calidades. Y hay que observar que esa calidad de órganos en muchas veces permanente y en otras especial y transitoria, siendo de la última clase cuando el órgano auténtico delega, por autorización expresa y especial, su voluntad representativa en una persona determinada y para un fin concreto.

“La culpa por la mala elección en que incurre el órgano de una persona moral es **inmediata y directa** por lo que mira a la elección misma, pero es **mediata e indirecta** en relación con los hechos que ejecuta el agente elegido. Si el órgano obra o deja de obrar, eligiendo o vigilando mal el agente, su culpa, la del órgano, es indirecta, mediata, respecto del acto cumplido por el agente. En cambio, hay responsabilidad directa de la persona moral por la acción u omisión de sus órganos, cuando el hecho dañoso lo ejecutan o en la omisión incurren las personas que forman dichos órganos, o porque llevan ellas su voluntad sobre el agente obligándolo a obrar o a no obrar en determinado sentido, en un caso especial”.

“Es por ello que el Tribunal para el caso en estudio deduce una responsabilidad directa del Estado en el accidente en referencia, por cuanto se sabe el mal estado de conservación del material destinado a la aviación y el poco margen de seguridad que éste aportaba; la falta de aparatos de radio esenciales para su orientación y seguridad de vuelo; la falta de drenaje frecuente en los tanques del combustible; la gasolina con arena y sedimentos; y el octanaje usado impropios para esta clase de aviones, fallas todas ellas que son imputables a las altas directivas del servicio militar de la aviación, organismo superior de funcionamiento y dirección”. (Folios 38 vuelto a 40 C. número 10).

El Tribunal transcribe a continuación algunos apartes del concepto del Procurador Delegado, según los cuales la prescripción se ha consumado por tratarse de una responsabilidad indirecta, para luego concluir así:

“Conforme a lo dicho anteriormente, para el Tribunal la responsabilidad de la Nación en el caso de estudio es directa y por tanto el fenómeno de la prescripción alegado con base en lo dispuesto en el inciso 2º del artículo 2.358 del Código Civil no obra por cuanto la acción ejercitada sólo prescribe en veinte años como toda acción ordinaria y como ello induce necesariamente a la prosperidad de la acción, forzoso es continuar en el estudio de los demás elementos que configuran la responsabilidad **extracontractual**”. (Folios 41 *ibidem*).

Por consiguiente, los fundamentos de la sentencia de primera instancia, pueden resumirse así:

a) Considera el Tribunal a-quo compatible la noción de culpa con la responsabilidad directa del Estado;

b) Asimismo, admite la responsabilidad del Es-

tado, sin discriminación alguna, tanto respecto de terceros, como de quienes demandan su servicio (por ejemplo, los pasajeros de un avión o ferrocarril), sin excluir a los dependientes del Estado, responsable de la normal y eficiente prestación del servicio o desarrollo de la actividad estatal; pues no puede ponerse en tela de juicio que los tripulantes de un avión, en especial si tiene la calidad de militar, no pueden reputarse, frente a la Administración, como terceros, ni ligados mediante un contrato de transporte, sino como dependientes o funcionarios responsables del éxito de la misión o actividad encomendada a ellos.

c) También da por probado que el avión se accidentó por la presencia de agua o arena en la gasolina, como efecto de la falta de una oportuna limpieza de los recipientes del trimotor N° 643.

d) Alude igualmente a la “falta de aparatos de radio esenciales para su orientación y seguridad de vuelo”; y al octanaje de la gasolina que considera “impropio para esta clase de aviones”.

e) Finalmente, para poner de presente el nexo de causalidad entre el siniestro del avión y la muerte del mecánico Blanco, en el río Puritú, el Tribunal discurre así:

“Resulta de lo dicho, que la vinculación de causalidad en el caso de estudio aparece del accidente del aparato que por las circunstancias y fallas anotadas anteriormente se vio obligado a caer en medio de la selva, lejos de todo sitio civilizado, hecho que es imputable a culpa del Estado y sin el cual el mecánico Blanco no se había visto obligado a viajar por la selva para encontrar el río Puritú, en pésimas condiciones de seguridad por falta de elementos necesarios y luego emprender la búsqueda de un centro civilizado por las aguas del mismo río en una balsa que ningún margen de seguridad aportaba, pero que era una consecuencia del deseo de sobrevivir no solamente éste y su compañero de aventura sino también por el bienestar de quienes habían quedado en manos del destino en las profundidades de la selva. El viaje en estas condiciones y sin elementos aptos para tal emergencia es imputable igualmente al Estado y de ahí que la muerte que encontrara el mecánico Luis Elberto Blanco es una consecuencia de todas las circunstancias anotadas como fallas imputables al Estado y en que por la intervención de causas ocasionales, el accidente del avión se ‘tornó en causas aptas’ a producir los efectos ya sabidos y a los cuales se refiere la demanda”.

Responsabilidad del Estado.—La responsabilidad del Estado o de la Administración por daños ocasionados en el desarrollo de su actividad, desconocida o negada antes, ha sido admitida a la postre en el derecho moderno, tanto en forma directa como en la indirecta, aun cuando la regulación se hace a veces de acuerdo con las normas del Derecho Civil, en especial en cuanto a la responsabilidad extracontractual; o bien conforme con la legislación propia del Derecho Administrativo, en ambos casos con el propósito de resarcir los perjuicios causados.

En la categoría de la responsabilidad directa, el Estado debe resarcir los daños ocasionados por actos u operaciones administrativas, realizados con la intención de cumplir fines propios de la Administración, mediante la intervención de sus órganos o de funcionarios con facultad de decisión, identificados en el obrar con el ente moral, que no pueden actuar sino con el concurso de las personas naturales.

La responsabilidad directa del Estado por actos u operaciones administrativas, de acuerdo con las doctrinas de los autores, encuentra su fundamento en el principio de la igualdad que debe existir entre los ciudadanos, pues, según los postulados de la justicia distributiva, no puede aceptarse que, mientras alguno o algunos soportan los gravámenes, los otros se aprovechen de los beneficios de la actividad desarrollada por la Administración, la cual, si tiene derechos también debe ser sujeto de obligaciones.

La responsabilidad directa del Estado no solamente se opera por los actos u operaciones ilegítimas, sino también por las actividades legítimas. Así, por ejemplo, de acuerdo con el artículo 30 de la Constitución, "por motivos de utilidad pública o de interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación, mediante sentencia judicial e indemnización previa". El artículo 31 de la Carta, a la vez que autoriza el establecimiento de monopolios como arbitrio rentístico, impone la obligación de indemnizar a los individuos privados del ejercicio de una industria antes lícita. Además, no solamente los actos administrativos lícitos o legítimos, como los antes indicados, pueden ocasionar daños a terceros, sino también hechos necesarios para éxito de una determinada función del Estado, como serían los causados a las propiedades por maniobras militares llevadas a efecto en tiempo de paz, con el fin de dar instrucción y un adecuado adiestramiento a la tropa.

Si los actos o hechos legítimos comprometen la responsabilidad directa del Estado, imponiéndole la obligación de indemnizar los daños causados, fácilmente se aceptará tal responsabilidad por los actos o hechos ilegítimos, pero, eso sí, cumplidos por los órganos o funcionarios con facultad de decisión e inherentes a una actividad administrativa, como la ocupación de hecho de la propiedad para la construcción de una carretera; o bien la destitución de un empleado escalafonado en la carrera administrativa, como un maestro o profesor, sin la previa comprobación de hechos que justifiquen tal medida o decisión.

Si la responsabilidad del Estado es directa en los casos antes expuestos, tanto en los legítimos como en los ilegítimos, no sucede lo propio con los actos o hechos ejecutados por los dependientes o subalternos, que no tienen la calidad de órganos ni la facultad de decisión, sino que comprometen directamente su responsabilidad personal e indirectamente la del Estado, como sucedería en el caso del obrero que, empleado en la construcción de una carretera, causa una lesión a un tercero por imprevisión o negligencia en el manejo de la máquina, puesta a su cuidado para la construcción de la vía; de manera, pues, que si la ocupación de hecho de la propiedad, con destino a la carretera, compromete la responsabilidad directa del Estado, por el contrario, la imprudencia o negligencia del trabajador, en cuanto ocasiona daños a terceros, no puede considerarse sino como indirecta, con fundamento en la culpa del dependiente, destacándose así la diferencia entre una y otra.

Responsabilidad por los servicios públicos.—En el antiguo derecho, a la par que se afirmaba la irresponsabilidad del Estado, se admitía la civil del funcionario culpable; pero como esta garantía o derecho, en la práctica resultaba del todo ilusorio o deficiente, pues casi siempre el dependiente carecía de haberes o de un patrimonio competente para resarcir los daños, los expositores de derecho civil, invocando como fundamento la culpa del subalterno, impusieron la responsabilidad indirecta del Estado, con el fin de que las personas damnificadas fuesen indemnizadas en forma satisfactoria y justa.

Sin embargo, esta solución de los tratadistas de derecho civil, no satisfizo las nuevas exigencias de los expositores de derecho administrativo, y así se creó o admitió, en Francia, la responsabilidad del Estado o de la Administración por los daños ocasionados por los servicios públicos; según

una constante jurisprudencia desarrollada por el Consejo de Estado, en frecuente colisión de competencia con los Tribunales Judiciales, la cual, en resumen, admite la responsabilidad administrativa por el mal funcionamiento del servicio, el no funcionamiento del servicio y el tardío funcionamiento del mismo.

La principal innovación de la teoría o doctrina de las faltas imputables al servicio público, consiste en que, a la noción de la culpa personal o determinada, se sustituyó por la "falta o culpa anónima del servicio público", dispensando a la víctima de probar la imprevisión o negligencia de un determinado empleado, hecho difícil si no imposible casi siempre; sin embargo, en esta doctrina se pone especial cuidado en fundar la responsabilidad en la "falta" no en el "hecho del servicio", con el objeto de distinguirla o diferenciarla del riesgo o responsabilidad objetiva, que ha sido desechada generalmente en la jurisprudencia nacional.

Desde luego, no pueden aplicarse las doctrinas foráneas sin discriminación alguna, sino en la medida y en la forma que lo permita la legislación nacional, en cuanto regula la responsabilidad de la administración, bien en disposiciones especiales, y, en su defecto, mediante la aplicación de los principios generales sobre responsabilidad civil extracontractual, que siempre considera el elemento culpa para deducir la consiguiente obligación de indemnizar los daños causados a la víctima.

En la legislación postal, por ejemplo, las faltas o errores en el servicio, los indemniza directamente el Ministerio del ramo, en algunos casos, en la cuantía prefijada por la ley, como sucede con las cartas certificadas; o por el valor total en el de extravío o pérdida de valores declarados o encomiendas; y en todos ellos, con el derecho de repetir contra el empleado a quien, administrativamente, se declare responsable de la pérdida o extravío.

En otra clase de servicios, como en los ferrocarriles, pueden concurrir varias clases de responsabilidad respecto del Estado, en caso de un siniestro o accidente, según las distintas relaciones jurídicas de las partes; así, en cuanto a los daños ocasionados a los pasajeros, se regularían por las normas de la culpa contractual; respecto de **terceros**, por incendios ocasionados en propiedades aledañas al lugar del siniestro, según las disposiciones civiles de la culpa extracontractual; y en cuanto a los conductores o maquinistas, a más de las prestaciones sociales, de acuerdo también con

los principios de la culpa extracontractual, siempre que el accidente no se pueda atribuir a su descuido, negligencia, imprevisión o violación de los reglamentos de la empresa, de los mismos dependientes, pues en tal evento, no podría alegar su propia culpa para demandar indemnización del Estado: *Nemo auditur turpitudinem allegans*.

Nexo causal.—Sin entrar al estudio de todos los elementos que integran la culpa extracontractual, en relación con el agente, la violación del derecho ajeno, el perjuicio efectivo y la imputabilidad o responsabilidad, debe considerarse el nexo de causalidad entre el daño y el hecho o acto reputado como culposos.

Esta relación de causalidad, entre el daño y el hecho o acto, no puede fundarse en el orden cronológico o por la precedencia en el tiempo, porque si esta circunstancia concurre en la relación de causalidad, no se puede considerar como decisiva o única, pues un hecho puede cumplirse antes que otro, sin que aquél sea causa del segundo.

La causalidad presupone una condición o relación *tál* sin la cual no se explicaría la existencia de un hecho determinado, que procede de otro como de su causa por ser idóneo y adecuado para producir, como efecto, el daño imputado a la culpa del agente.

Este nexo o relación de causa a efecto puede interrumpirse, si se trata de una serie de posibles causas del daño, cuando interviene la voluntad de la víctima, para agravar los perjuicios, o bien la de un tercero o, en fin la fuerza mayor o el caso fortuito, pues, en tales eventos, el agente no tendrá obligación de indemnizar sino los causados directa y realmente por el hecho imputable a él.

Conclusiones.—Si se tienen en cuenta las pruebas allegadas al juicio, con el fin de determinar los antecedentes del accidente, como también las causas concomitantes y las subsiguientes, relacionándolas, además, con lo expuesto antes y en armonía con las disposiciones legales del Título 34 del Libro IV del C. C., se llega a las siguientes conclusiones, que impone la absolución de la Nación en cualquiera de ellas.

a) De acuerdo con la narración hecha por los tripulantes, en especial del piloto y del copiloto, como de las declaraciones de los doctores Enrique Bueno Cabrera y Sixto López Lleras, el siniestro del avión 643 no puede atribuirse, estrictamente, a una deficiencia del servicio, sino a fuerza mayor, porque, debido al mal tiempo, a la tempestad desatada media hora después de despegar el trimotor

de Caucaiyá, el piloto no pudo seguir el curso del río Putumayo, para llegar a Tarapacá, sino que se vio precisado a tomar altura, hasta el extremo de que perdió la ruta, según así lo aseguran los dos testigos citados, hasta que, agotado el combustible, tuvo necesidad de hacer un afortunado aterrizaje de emergencia, cerca del río Puritú, ya en territorio de la República del Brasil, más allá del puerto de Tarapacá, después de cuatro y media horas de vuelo continuo.

De la exposición del piloto capitán Bernal también se deduce que, por el mal tiempo, no pudo precisar con seguridad su posición, como se deduce del siguiente aparte de su informe: "Debo aclarar que en este río (en la declaración dice que debe leerse 'ya en tierra') dudé sobre mi posición, llegando a la creencia de que la que había (sic) anteriormente estaba errada, por las siguientes consideraciones; por su gran parecido (del río Puritú) con el río Yaguas, por su caudal, color de este, curso que sigue y **por esta ren la creencia de que había sufrido retardo en el vuelo por la poca velocidad que estaba desarrollando el avión** y por la intensidad del viento en la tempestad, lo que fue causa para que diera la posición 'río Yaguas', el que desemboca en el trapecio amazónico antes de Tarapacá". (Folios 6, cuaderno número 1º).

En cuanto a la casi simultánea falla de los tres motores, el mismo piloto sugiere que "se debió a agua en los carburadores"; y después de exponer siete razones o motivos para corroborar su hipótesis, agrega: "Otra causa para no descartar la posibilidad del agotamiento de combustible es la de que al cargar los tanques no se haya tenido en cuenta en hacerlo poco a poco sino que cuando éstos rebozaron se hubiera creído que estaban a full (sic), con lo cual se sufre un engaño pues es sabido que debido al aire ellos rebozan y es necesario después de esto continuar aprovisionando lentamente para tener la seguridad de que la máquina se encuentra aprovisionada totalmente para su autonomía de vuelo..."

En resumen, el avión Ford número 643, el día del accidente, voló por cuatro horas y media, tiempo suficiente para haber llegado a su destino, si no hubiese mediado la tempestad o el permanente mal tiempo, que impidió al piloto seguir el curso del río Putumayo, tomado como derrotero, y le impuso la necesidad de volar hasta el agotamiento de combustible, pues la presencia de agua o arena en los tanques o carburadores, no es sino una hipótesis de los pilotos, pero que carece de una prueba real y concreta en el expediente, con el

fin de llenar la exigencia contenida en el artículo 593 del Código Judicial.

En cuanto al aparato de radio, consta que funcionó satisfactoriamente en las primeras horas de vuelo, por una parte, por otra, dadas las circunstancias de lugar y de tiempo, no se ha establecido siquiera la posibilidad de hacer un aterrizaje "a ciegas", en Tarapacá, con el solo auxilio de los aparatos de telecomunicación, porque, fuera de la escueta afirmación del piloto, no se ha probado, mediante un concepto pericial, el probable éxito de tal maniobra, dados los adelantos técnicos de que se disponía el 22 de abril de 1941 y la tempestad que azotaba la región en aquel día.

El piloto, capitán Bernal, en el informe copiado literal e íntegramente en este fallo, al referirse al estado en que quedaron los aparatos después del siniestro del avión, dice: "...el radio parece que quedó en buenas condiciones y se extrajo, enviándolo a Tarapacá..." (Fls. 8 C. Nº 1º).

b) Responsabilidad directa.—En la sentencia de primera instancia, según se ha visto, se define o aprecia la responsabilidad del Estado como **directa**; sin embargo, tal afirmación resulta del todo inadmisibles, porque, según el mismo fallo, el siniestro del avión se debió a dos causas principales: agua en la gasolina por falta de drenaje en los tanques y daños en el aparato de radio a bordo, por agotamiento de las baterías; pero si se consideran estos dos hechos negativos, en sí mismos, como meras omisiones o abstenciones, se llega a la ineludible conclusión de que no se trata de una operación administrativa, reservada a los órganos superiores ni a funcionarios con facultad de decisión, sino a labores de mera rutina de los dependientes o subalternos de la base aérea GERMAN OLANO o Palanquero, dotada por la Administración con un competente taller de mecánica para reparaciones, que se llevaba a efecto, según se dijo ya, en forma normal, mediante la revisión de los aviones todos los meses, o por lo menos, en cuanto concierne al avión Ford número 643, en los de enero, febrero, marzo y abril de 1941, de acuerdo con los comprobantes de fojas 59 a 67 del C. Nº 2º.

Por consiguiente, no puede aceptarse la responsabilidad directa del Estado, porque las fallas que provocaron el aterrizaje de emergencia del avión, descartando la fuerza mayor antes estudiada, debe atribuirse a culpa de los dependientes o subalternos, como mecánicos, radio-operadores etc., vale decir, a una responsabilidad indirecta.

c) Culpa.—Descartando la responsabilidad directa del Estado, no queda sino la indirecta o por culpa de los dependientes o subalternos, encargados de la especial vigilancia y cuidado del trimotor accidentado, ya se considere la falta “anónima del servicio público” o bien la presunción de culpa por referirse a una “actividad peligrosa”; sin embargo, en este caso se impone hacer una necesaria distinción entre los pasajeros del avión y los tripulantes o mecánicos del mismo, porque si aquéllos pueden invocar la culpa extracontractual, si así lo quieren, para obtener la condigna indemnización, no sucede lo propio respecto de éstos, quienes, en cumplimiento de sus deberes, estaban en la obligación de vigilar o cuando menos de exigir la ejecución de ciertas labores, como la regular limpieza o aseo de los tanques; observar las triviales reglas de la técnica, para llenarlos a plena capacidad o hasta el tope; y tener el cuidado de que las baterías, antes de iniciar el vuelo, estén en condiciones de prestar un normal servicio en las telecomunicaciones con las bases y aeropuertos.

En consecuencia, no puede aceptarse que el dependiente o mecánico, responsable directo del buen servicio, invoque su propia culpa, por descuido, negligencia o imprevisión, para demandar del Estado el pago de perjuicios, con fundamento en una responsabilidad extracontractual; y si él no tuvo ese derecho tampoco puede aceptarse que lo ejerciten quienes pretenden obtener una indemnización con ocasión de los perjuicios recibidos con su fallecimiento.

d) Falta de nexo.—En la hipótesis o supuesto de que al mecánico Blanco no se le pudiera atribuir ninguna responsabilidad en el siniestro del avión, según lo que acaba de exponerse, tampoco procede la acción incoada por los actores, porque falta el nexo necesario entre el accidente del avión, en el cual no sufrió ninguna lesión, con la muerte posterior en el río Puritú, pues se trata de dos hechos o acontecimientos distintos, sin conexión alguna, pues el primero no fue la causa eficiente o causa adecuada e idónea del segundo, es decir, de haber perecido por ahogamiento en el río Puritú, hecho puramente contingente en relación con el aterrizaje de emergencia del trimotor militar.

e) Prescripción.—En el imposible caso de que alguna responsabilidad le cupiera al Estado por estos desgraciados acontecimientos, por tratarse

sin lugar a duda alguna de una responsabilidad indirecta por culpa de los dependientes o subalternos, la acción habría prescrito, conforme al artículo 2.358 del Código Civil, como así lo solicita se declare el Procurador Delegado en el alegato de conclusión: “‘Pero como el hecho de la muerte del mecánico Luis Elberto Blanco acaeció en el mes de abril de 1941 y la demanda fue legalmente notificada solamente el 13 de diciembre del año de 1948, transcurrieron de uno a otro hecho 7 años y 8 meses’.

“‘En consecuencia, la parte actora dejó vencer de sobra el término que tenía para interponer la acción que era el de tres años, de conformidad con el artículo 2.358 del C. C.’.

“‘Por tal motivo, a nombre de la entidad que represento, interpongo la excepción perentoria de prescripción extintiva de la acción intentada contra la Nación, de conformidad con el citado artículo 2.358 del Código Civil y fundado en los hechos que se han dejado expuestos, y teniendo en cuenta la **indirecta** responsabilidad de la Nación en la muerte del mecánico Blanco. Así os impetro sea declarada para absolver a la Nación de los cargos de la demanda’”. (Folios 10 a 11 cuaderno número 11).

En cuanto concierne a la sentencia que antes reconoció algunas indemnizaciones por este accidente, como al Coronel Collazos Quintero, debe observarse, en primer término, que los fallos no tienen sino un valor relativo, dentro del juicio o litigio que desatan, para hacer tránsito a cosa juzgada; y además, no hay paridad con la acción aquí ejercitada, porque en el otro proceso se consideró al demandante como “pasajero” del avión, mientras que en el presente se decide la controversia según la calidad de tripulante o mecánico que tenía Luis E. Blanco el día del accidente, con el especial deber de vigilar y contribuir al buen funcionamiento del trimotor; en el litigio con el citado Coronel Collazos, considerado como “pasajero”, el nexo entre las lesiones sufridas por él en el aterrizaje de emergencia, resulta evidentiísimo, puesto que el accidente fue la causa eficiente, idónea adecuada y directa de ellas; por el contrario, en la muerte del mecánico Blanco, según se deja expuesto, el aterrizaje de emergencia del avión no la causó, o sea, no fue la causa adecuada e idónea del daño o fallecimiento del lamentado suboficial.

Por lo expuesto, la Corte Suprema, Sala de Negocios Generales, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de ley, revoca la sentencia protestada y, en consecuencia, absuelve a la Nación de todos los cargos contenidos en las dos demandas presentadas por los actores, ante los Tribunales de Bucaramanga y San Gil.

Publíquese, notifíquese, cópiese, insértese en la

GACETA JUDICIAL y devuélvase el expediente al Tribunal de origen previas las cancelaciones de rigor.

Efrén Osejo Peña—Ramiro Araújo Grau—Carlos Peláez Trujillo—Luis Carlos Zambrano—Jorge García M., Secretario.