

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

SALA DE CASACION LABORAL

SECCION SEGUNDA

Radicación No. 5918

Acta No. 37

Magistrado Ponente: HUGO SUESCUN PUJOLS.

Santa Fe de Bogotá, D.C., trece de julio

de mil novecientos noventa y tres (1.993).

Se resuelve el recurso de casación que AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA, S.A. "AVIANCA" interpuso contra la sentencia dictada el 7 de octubre de 1.992 por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Tunja, en el proceso que le inició RAFAEL CHRISTIAN SCHAMALBACH RESTREPO.

#### I.- ANTECEDENTES.

Avianca fue llamada a juicio por Rafael Christian Schamalbach, quien, obrando en su propio nombre y en representación de su hijo menor Uri Roy, pidió se declarara que la muerte de su esposa Helga Rosmarie Schlie Vargas se debió a un accidente de trabajo por "culpa del patrono" y, en consecuencia, se la condenara a pagarle a él y a su hijo la indemnización total y ordinaria de perjuicios como lo establece el artículo 216 del Código Sustantivo del Trabajo.

Según se precisó al corregir la demanda inicial, la condena pedida debía incluir los perjuicios morales en cuantía equivalente al valor certificado por el Banco de la República de mil gramos de oro; los perjuicios materiales por daño emergente y lucro cesante por el valor en pesos corrientes que se acreditara en el proceso, teniendo en consideración la variación porcentual del índice nacional de precios al consumidor entre la fecha del daño y la condena, y la indemnización moratoria. Subsidiariamente, se pidió que la condena fuera hecha "de acuerdo con lo establecido en el art. 21 del Convenio de Varsovia, ratificado por Colombia por la Ley 95 de 1.965; o lo que se establezca en cualquier otro convenio ratificado por este país, y que tenga que ver con el monto indemnizatorio aplicable en los siniestros aéreos a sus víctimas o causahabientes" (folios 144 y 145), o en abstracto para que posteriormente mediante incidente de regulación de perjuicios se determinara el monto indemnizatorio definitivo "conforme lo establecen los artículos 307 y 308 del C. de P.C." (idem).

Tal como se afirmó al promover el proceso y al corregir la demanda inicial, lo pretendido se fundamenta en el hecho de que por un contrato de trabajo Helga Rosmarie Schlie Vargas, quien contrajo matrimonio con Rafael Christian Schamalbach Restrepo el 2 de junio de 1.982 en el Juzgado Civil Municipal de Chocontá y de cuya unión nació Uri Roy el 11 de febrero de 1.983,

le prestó servicios personales a Avianca como auxiliar de vuelos internacionales desde el 3 de abril de 1.979 hasta el 27 de noviembre de 1.983, fecha en la que falleció a bordo del boing 747-283B, matrícula HK-2910, al colisionar la aeronave operada y explotada comercialmente por la demandada en el sitio denominado "Mejorada del Campo", lugar próximo al Aeropuerto Internacional de Barajas en Madrid, España.

En el escrito mediante el cual se corrigió la demanda textualmente se afirma lo siguiente:

"... La ocurrencia del accidente de trabajo se debió a la culpa exclusiva del patrono, de acuerdo a:

"A- El comandante y la tripulación encargada de operar la aeronave accidentada, por negligencia no cumplieron con los requisitos técnicos señalados en los manuales, procedimientos o instrumentos de navegación aérea, indispensables para realizar la aproximación y aterrizaje del avión accidentado a su lugar de llegada.

"B- 'El comandante aceptó sin comprobación por su parte, la altitud errónea de sobrepaso de MA (Madrid) dada por el copiloto', lo cual fue factor culposo determinante en la ocurrencia del siniestro generador del accidente de trabajo.

"C- El siniestro aéreo que generó el accidente de trabajo de la empleada fallecida, ocasionándole su muerte, se hubiera podido evitar, si la tripulación encargada de la conducción de la aeronave, hubiera actuado con la debida diligencia y cuidado, durante la realización del vuelo Av-011 del día 27 de noviembre de 1.983" (folio 145).

También se dijo allí que la trabajadora tenía título profesional como "Técnico Universitario en Turismo" otorgado por la Universidad Técnica del Estado de la República de Chile; recibía ingresos superiores a \$200.000.00 y devengaba un salario mensual de \$134.650.35, los cuales dedicaba al mejoramiento de las condiciones de su familia integrada por su esposo e hijo, los demandantes.

Al responder la demanda y la corrección que fue hecha al escrito inicial, Avianca aceptó que por contrato de trabajo Helga Rosemarie Schilie Vargas le prestó servicios como auxiliar de vuelo internacional desde el 3 de abril de 1.979 hasta cuando falleció a bordo de la aeronave HK-2910, en el accidente ocurrido en las proximidades del Aeropuerto Internacional de Barajas en Madrid, España; pero negó que hubiera tenido la culpa de dicho accidente, pues sostuvo que los miembros de la tripulación "eran personas que cumplían todos los requisitos establecidos sobre licencia, certificado médico, calificación, curso de refresco, verificación de competencia, aviones volados, horas de vuelo, experiencia en la ruta y en aeropuerto, tiempo de descanso anterior al vuelo y tiempo de servicio hasta el momento del accidente y no es lógico ni razonable hacer a priori la imputación de que por negligencia incumplieron los requisitos técnicos señalados en los manuales, procedimientos e instrumentos de navegación aérea indispensables para realizar la aproximación y el aterrizaje del avión accidentado a su lugar de llegada" (folio 153). Admitió igualmente que en el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Española aparecía la afirmación de que "el comandante aceptó, sin comprobación por su parte, la altitud errónea de sobrepaso de MA (Madrid) dada por el copiloto", pero calificó como simple hipótesis del demandante la afirmación de que éste fue un factor culposo determinante en la ocurrencia del siniestro generador del accidente de trabajo "que no corresponde a la realidad porque la Comisión de Investigación de Accidentes Española se limita en su informe a mencionar las posibles causas del accidente, sin concretar específicamente factores determinantes del siniestro,

lo cual les corresponde a las autoridades jurisdiccionales competentes" (idem). Sostuvo asimismo que: "Los métodos y sistemas diseñados por la tecnología moderna para la selección y capacitación de personal han establecido para los miembros de las tripulaciones de aeronaves, requisitos y condiciones tan rigurosos, que descartan totalmente la posibilidad de que el personal aceptado pueda adolecer de cualquier anomalía orgánica, psíquica o de cualquier otra naturaleza y excluyen el riesgo de que el personal seleccionado pueda carecer de instinto de conservación o tener inclinación al suicidio o menospreciar la vida humana hasta el punto de obrar sin diligencia y sin cuidado en el ejercicio del cargo de tripulante de una aeronave" (folios 153 y 154). Negó los demás hechos afirmados por los demandantes o pidió que se probaran. Se opuso a las pretensiones y propuso las excepciones de pago, cobro de lo no debido, carencia de causa, inexistencia de las obligaciones demandadas, extinción de las obligaciones demandadas, caso fortuito, fuerza mayor, prescripción y compensación.

El juez del conocimiento, que lo fue el del Séptimo Laboral del Circuito de Bogotá, le puso fin a la primera instancia por sentencia del 9 de marzo de 1.991 en la que condenó a Avianca a pagarle a Rafael Christian Schamalbach Restrepo \$15'401.189.11 por perjuicios materiales y \$4'383.060.00 por perjuicios morales y a Uri Roy Schamalbach Schlie \$8'062.461.30 por perjuicios materiales y \$4'383.060.00 por perjuicios morales. Absolvió de las demás pretensiones e impuso las costas a la demandada.

## II.- LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL.

Apeló la sociedad demandada y la decisión de segunda instancia correspondió al Tribunal del Distrito Judicial de Tunja, en razón de lo dispuesto por el artículo 26 del Decreto 2651 de 1.991 sobre descongestión de los despachos judiciales, corporación judicial que, mediante el fallo que es objeto del recurso extraordinario de casación, confirmó el proferido por el juez en la primer grado. Las costas quedaron a cargo de la apelante.

El ad-quem consideró los capitanes de avión, al igual que ocurre con los de barco, son designados por el explotador comercial de las naves y tienen el carácter de representantes del empleador frente a los demás trabajadores en los términos de los artículos 32 del Código Sustantivo del Trabajo y 1804 del Código de Comercio. De conformidad con el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicación (folios 27 a 131 y 335 a 444, C. 1), concluyó que "a lo largo del recorrido del viaje entre París y Madrid, efectuado por la aeronave accidentada, se presentaron reiterados errores causados por la negligencia e imprevisión del copiloto, quien daba repetidamente datos incorrectos a comandante, el que a su vez se vió precisado en varias ocasiones a corregirlas y confrontarlas, cayendo también éste por negligencia e imprevisión en los errores que condujeron a las causas del siniestro tal como se aprecia en el informe, como la de volar a una altura inferior a la indicada en la carta, no dieron importancia a la bocina de alerta de altitud que sonó dos veces; omitieron dar informe a los puntos por donde estaban pasando, y en fin, de las conversaciones surge que el copiloto tuvo siempre dificultades en el suministro de los datos al capitán. A su vez, lo anterior le sembró dudas al comandante, pero éste no tomó las precauciones para eliminar las equivocaciones de su colaborador en esta cadena de anomalías, como los errores en la lectura cambiando el orden de las cifras de millares por centenas, circunstancias todas que llevaron al comandante al descenso por debajo de la altura prevista, sin que hiciera algo por remediarlo, no obstante darse cuenta de la conducta de su colaborador" (folio 56, C. 2). Dedujo por tanto que existía culpa suficientemente comprobada del patrono "por negligencia e imprevisión imperdonables del comandante y copiloto, sin las cuales no hubiere sido posible la tragedia que

lamentamos, conductas desviadas, bien por torpeza, por imprevisión o por otro motivo semejante, contrarias a la que deberían haber observado en el desempeño de sus actividades propias de su oficio y de las cuales eran conocedores y que además las ocasionó a ellos mismos la muerte y la de 181 pasajeros" (folios 56 y 57 C. 2).

### III.- EL RECURSO DE CASACION.

Lo interpuso Avianca, el Tribunal de Bogotá lo concedió y fue admitido por la Corte, al igual que la demanda que lo sustenta (folios 5 a 14), la que fue replicada (folios 18 a 29).

Según lo declara la recurrente al fijarle el alcance a su impugnación extraordinaria, pretende la casación total de la sentencia acusada en cuanto confirmó la de primer grado y que en instancia la Corte revoque el fallo del juzgado y en su lugar la absuelva de las peticiones de la demanda, proveyendo sobre costas como es de rigor.

Para tal efecto formula dos cargos que la Sala estudia junto con lo replicado.

#### PRIMER CARGO.

Acusa la infracción directa de los artículos 251, 252, 259 y 264 del CPC y la consecencial aplicación indebida de los artículos 51, 52, 60 y 61 del CPT, "en relación con el art. 1757 del Código Civil y con los arts. 174, 175, 177, 181 (modificado por el art. 1o. num. 89 del Decreto 2282 de 1.989), 183, 185, 187 y 193 (modificado por el art. 1o. num. 93 del Decreto 2282 de 1.989) del C.P.C., estos últimos aplicables en virtud del principio de integración consagrado en el art. 145 del C.P.L., como violación medio que condujo a la indebida aplicación del art. 216 del C.S.T. en relación con los arts. 55 y 56 ibidem y con los arts. 1613, 1614, 1615, 1616, 2341, 2342, 2347, 2349 del Código Civil, aplicables en virtud de lo dispuesto por el art. 19 del C.S.T." (folio 7).

Comienza la recurrente la demostración invocando la orientación jurisprudencial sobre la procedencia de denunciar por la vía directa la infracción de las normas probatorias, como violación de medio que conduce a la aplicación indebida de normas sustantivas, conforme lo reconoció la Sala Plena en sentencia de 5 de diciembre de 1.989.

Con esta introducción explica que en el caso juzgado por la sentencia recurrida, el Tribunal fundó su convicción sobre la ocurrencia del accidente y la culpa patronal que halló probada, en el informe rendido por las autoridades aeronáuticas españolas, informe aportado al proceso mediante fotocopia simple anexada a la demanda que fue tomada, a su vez, de otra fotocopia allegada por la Jefatura del Grupo de Procesos de la Oficina Jurídica del Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil y mediante la fotocopia remitida por la Secretaría del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, tomada del proceso que María Sánchez de Ramírez le sigue a la recurrente, fotocopias ambas que, según la censura, no llenan los requisitos legales de eficacia y validez y por lo mismo no pueden ser tomadas en consideración.

Puntualiza la impugnante los requisitos que de acuerdo con los artículos 251, 252 y 259 del CPC deben cumplirse cuando se trata de un documento público que se dice otorgado en el extranjero, y sostiene que ninguna de las reproducciones aportadas al proceso cumple con lo exigido en dichas normas procesales, las cuales deben aplicarse al proceso laboral en virtud de lo dispuesto por el artículo 145 del CPT. Según la recurrente, como los informes no aparecen suscritos por un funcionario de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones de España, carecen de autenticidad y no prestan mérito probatorio; y

precisamente por no estar firmados por ningún funcionario español no aparecen autenticado por el Consul General de Colombia en la ciudad de Madrid, ni tampoco abonada la firma del funcionario consular por el Ministerio de Relaciones Exteriores. Advierte la recurrente que "las constancias impuestas por la División de Seguridad que obran en los folios 177 vto. a 260 vto. no reemplazan el lleno de los requisitos exigidos por la ley procesal colombiana pues ellas simplemente certifican que éstas fueron tomadas de otras fotocopias que se pusieron a la vista" (folio 9).

Concluye la acusación sosteniendo que se aplicó indebidamente el artículo 185 del CPC -- disposición que simultáneamente se indica como inaplicada-- porque el traslado de una prueba practicada en otro proceso requiere que se haya cumplido con las exigencias fijadas por la ley procesal sobre la prueba originada en el exterior; y afirma que "Al infringir directamente el H. Tribunal a través de la sentencia acusada las normas probatorias enunciadas en la formulación del cargo, como también aquellas que aplicó indebidamente, como violaciones de medio, lo llevó al empleo indebido de las normas consagratorias de los derechos reconocidos a los demandantes, ya que de no mediar aquella violación, éstas se hubieran aplciado con consecuencias totalmente contrarias a las tomadas por el fallador de segundo grado, lo que necesariamente conduce a la prosperidad del cargo" (folio 10).

La parte opositora refuta las aseveraciones de la impugnante apoyándose al efecto en los apartes de las sentencias de 23 de septiembre de 1.991 y 13 de mayo de 1.993 de la Sección Primera, en los procesos que por razón del mismo accidente de aviación se adelantaron contra Avianca. De acuerdo con la réplica, el documento que contiene el informe técnico de la comisión de accidentes española se aportó a este proceso trasladado del que María Olga Sánchez de Ramírez le sigue a la recurrente y dentro de las copias aparece:

"a) Sobrepuesto sello del Ministerio de Transporte y Turismo de España, Dirección General de Aviación Civil y el del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia;

"b) Oficio 0010 de la Jefe de División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores al Juzgado Cuarto Laboral del Circuito donde devuelve el oficio 1826 del 8 de octubre de 1.986 Comisión cumplida por el Consul General de Colombia según nota 2586/511 del 23 de diciembre de dicho año (Co. 1, fol. 339);

"c) Oficio 2586 del 23 de diciembre de 1.986 de la Cónsul de Colombia Emma Villegas Gaitan al Ministro de Relaciones Exteriores, donde consta la remisión del informe técnico 'que acabamos de recibir de la Dirección General de Aviación Civil a solicitud de este consulado, cuyas páginas han sido debidamente selladas' (Co. 1, fol. 340);

"d) Oficio 1826 del Juzgado Cuarto Laboral del Circuito fechado a octubre 8 de 1.986 dirigido a la Comisión de Investigaciones de Accidentes española solicitando copia autentica del informe de accidente por conducto del consulado (co.1, fol. 341);

"e) Certificación del Secretario de la Comisión de Investigaciones de Accidentes de la Dirección General de Aviación Civil (co. 1, fol. 342) donde consta:

"Que la copia original del informe técnico enviado al Consulado General de Colombia con fecha 4 de diciembre de 1.986 consta de...

"...todas las páginas del informe incluidas la portada y contraportada llevan el sello de la Comisión de Investigación de Accidentes de la Dirección General de Aviación Civil'

"f) Informe técnico 1/85 de la Comisión de Investigación de Accidentes (co. 1, fls. 343 a 442)" (folio 22).

#### SE CONSIDERA.

Es cierto, como lo anota la recurrente, que por sentencia de la Sala Plena Laboral del 5 de diciembre de 1.989 se admitió la posibilidad de acusar el desconocimiento de las normas probatorias como violación de medio que puede conducir finalmente a la transgresión de normas sustantivas, acomodándose por ello desde este punto de vista técnico el cargo a dicha orientación jurisprudencial; pero ocurre que según ha tenido ocasión de precisarlo esta Sección en varios de sus fallos, la procedencia del ataque directo de normas relativas a la valoración y legalidad de las pruebas exige que el yerro jurídico del fallador se produzca en la misma sentencia impugnada por no ser procedente el examen de otras piezas procesales en una acusación formulada por la vía de puro derecho.

Y en este caso específico, aun si se accediera a revisar el expediente conforme lo plantea la impugnante, se llegaría a la conclusión de que las fotocopias del informe de la comisión de accidentes rendido por las autoridades aeronáuticas españolas se allegaron por virtud del traslado que de dicha prueba dispuso el juez del conocimiento al instruir el proceso y, conforme lo puntualiza la réplica, en las copias trasladadas aparecen las constancias que detalla en el aparte de su oposición que se dejó anteriormente transcrito.

No prospera el cargo.

#### SEGUNDO CARGO.

Acusa la violación indirecta por aplicación indebida del artículo 216 del Código Sustantivo del Trabajo "en relación con los arts. 55 y 56 ibidem y con los arts. 1613, 1614, 1615, 1616, 2341, 2342, 2347 y 2349 del Código Civil, aplicables por mandato del art. 19 del C.S.T., como consecuencia también de la indebida aplicación de los arts. 51, 52, 60 y 61 del C.P.L., 1757 del C.C., 174, 175, 177, 181 (modificado por el art. 1o. num. 89 del Decreto 2282 de 1.989), 183, 185, 187, 193 (modificado por el art. 1o. num. 93 del Decreto 2282 de 1.989), 251, 252 (modificado por el art. 1o. num. 115 del Decreto 2282 de 1.989), 253 (modificado por el art. 1o. num. 116 del Decreto 2282 de 1.989), 258, 259 (modificado por el art. 1o. num. 118 del Decreto 2282 de 1.989) y 264 del C.P.C. aplicables en virtud del art. 145 del C.P.L." (folios 10 y 11).

Al decir de la recurrente, la violación legal se debió a que el Tribunal incurrió en errores de hecho consistentes en:

"1.- Dar por demostrado, sin estarlo, la presunta culpa de la demandada en la ocurrencia del siniestro en que perdió la vida la Sra. Helga Rosmarie Schlie Vargas, esposa y madre de los demandantes, respectivamente.

"2.- Dar por demostrado, no estándolo, que a consecuencia de la presunta culpa patronal la empresa demandada está obligada a cancelar a los demandantes las indemnizaciones señaladas en la ley (folio 11).

Afirma la censura que el sentenciador incurrió en los yerros fácticos anotados por "la errónea apreciación del informe técnico del accidente de la aeronave No. 747 de Avianca ocurrido el 27 de noviembre de 1.983 en el sitio denominado "Mejorada del Campo (Madrid, España)" (idem).

En la demostración del cargo la impugnante comienza por hacer precisiones doctrinarias sobre la "teoría del riesgo creado" la que dice sirve de fundamento para la indemnización de los perjuicios provenientes de accidentes laborales, reparación que explica no proviene de la culpa sino de la responsabilidad objetiva.

Se refiere después al primer cargo para afirmar que en él demostró que el "informe técnico" que sirvió al Tribunal para formar su convencimiento acerca de la culpa del empleador no cumple con las ritualidades exigidas por el artículo 259 del CPC y que por lo mismo debió ser desestimado como medio probatorio.

Sostiene que el ad-quem se limitó a efectuar un examen muy parcial del informe dejando por fuera aspectos sobresalientes con el de los "factores contribuyentes" y la advertencia del preámbulo del documento. Destaca que en el aparte del informe distinguido como "factores contribuyentes del accidente" se anota "que la causa primaria del accidente se debió a errores cometidos por el contralador, ya que si éste dentro del cabal cumplimiento de sus funciones hubiese dado las informaciones correctas a la aeronave, ésta hubiese corregido su rumbo y jamás se hubiera presentado el desastre. No puede achacársele la culpa al piloto de la nave, cuando las mismas autoridades aeronáuticas no tomaron medidas para hacer lo correcto y prevenir el hecho que ocasionó la colisión del avión en el sitio Mejorada del Campo" (folios 13 y 14).

De igual manera señala que en el preámbulo del informe se hace la advertencia de que la finalidad del mismo no es la de limitar ni declarar derechos, ni responsabilidades personales o pecuniarias, sino que la investigación allí plasmada se efectuó con el objeto fundamental de prevenir futuros accidentes y "sin recurrir necesariamente a medios de prueba".

Concluye la recurrente aseverando que el Tribunal incurrió en ostensible error "por cuanto se limitó únicamente a tener en cuenta algunas de las conclusiones de ese informe, que como lo dice al comenzar no tiene otra finalidad que la prevención de futuros accidentes sin que se pueda deducir como erroneamente se hizo, que con él se estaba demostrando en forma fehaciente la culpa patronal dentro de los términos del Art. 216 del C.S.T., acorde con la jurisprudencia que esta H. Corporación ha sostenido desde hace largo tiempo" (folio 14).

La réplica se opone a la prosperidad del cargo arguyendo que similares razones a las que ahora plantea la recurrente fueron expuestas, sin éxito, en el proceso en que la Sala, por sentencia del 23 de septiembre de 1.991, le desechó un cargo similar. El opositor transcribe lo pertinente del fallo que invoca y observa que la naturaleza técnica del informe lo sustrae del control en casación y que la decisión del Tribunal se sustenta igualmente en la confesión contenida en el interrogatorio absuelto por la representante de Avianca. Para apoyar su argumentación invoca y transcribe sobre este aspecto de la confesión las razones expuestas por la Corte en la sentencia de 21 de mayo de 1.992 (radicación 4680).

**SE CONSIDERA.**

Para la Sala carece de importancia establecer en el caso sub-examine si el "informe técnico del accidente de la aeronave No. 747 de Avianca ocurrido el 27 de noviembre de 1.983 en el sitio denominado 'Mejorada del Campo' (Madrid, España)" está comprendido dentro de las pruebas a que se refiere el artículo 243 del CPC, y de consiguiente, como lo anota la réplica, su apreciación resulta restringida en los términos del artículo 7o. de la Ley 16 de 1.969, por deber valorarse dicho informe como si se tratara de una prueba pericial, pues a primera vista aparece que allí se indica como causa del accidente la de "que el comandante, sin tener conocimiento preciso de su

posición, se dirigió a interceptar el ILS con una trayectoria incorrecta, sin iniciar la maniobra de aproximación instrumental publicada; descendiendo por debajo de todos los márgenes de seguridad del área, hasta colisionar con el terreno" (folio 429). Resulta entonces que la conclusión única a la que se puede llegar es la de que si el Tribunal, basado en esta prueba, dedujo que existió una culpa en el accidente por parte del comandante de la aeronave, no incurrió en un error de hecho con características de manifiesto.

En cuanto a la inferencia que hizo para encontrar la culpa plenamente comprobada del empleador partiendo del hecho de que el capitán del avión, como representante de Avianca, comprometía con su conducta a la demandada, hay que decir que no la fundó en esta prueba ni en otro elemento cualquiera de convicción, sino en los alcances y el entendimiento que le dió a los artículos 32 del Código Sustantivo de Trabajo y 1804 del Código de Comercio, pues ésto es lo que se desprende de la parte de la sentencia acusada en la que por el Tribunal se dice que "los capitanes de las aeronaves son representantes del patrono y como tales lo obligan frente a sus trabajadores según la interpretación que le da el artículo del C.S. del T. (sic), ya que no hay razón válida para excluirlos de dicha clasificación en donde consideran a los capitanes de barco como tales; así lo determina el artículo 1804 del C. del Co., de que la designación del piloto corresponde al explotador (Avianca S.A.), de quien será su representante" (folio 52, C. 2).

Lo anterior significa que la conclusión fáctica que extrajo el fallador con apoyo en el informe de la comisión investigadora del accidente no puede censurarse como manifiestamente equivocada, por cuanto en el mismo se indica como causa del accidente el comportamiento del comandante de la aeronave; pero la deducción final según la cual resulta demostrada "fehacientemente la culpa de la empresa 'Avianca S.A.', por negligencia e imprevisión imperdonable del comandante y copiloto" (folio 56, idem), no es consecuencia de la apreciación probatoria sino de la interpretación de las normas legales sobre la representación que tienen los capitanes de las aeronaves, respecto de su empleador, frente a los demás trabajadores.

Aun cuando el Tribunal de Tunja, al confirmar la sentencia condenatoria basado en los anteriores argumentos, incurrió en el quebranto de la ley que se explicará más adelante, éste no se originó en los errores de hecho que denuncia el cargo sino en la interpretación errónea de las normas sobre representación contenidas en los artículos 32 del CST y 1804 del C. de Co. y a la Sala no le es dado infirmar la sentencia por un concepto de violación diferente al propuesto por la recurrente.

La falta de prosperidad del cargo no significa que la Corte deba pasar por alto el yerro jurídico del ad-quem al dar por establecida la culpa plena del empleador en la causación del accidente de trabajo por el hecho de que, supuesta o realmente, el comandante de la nave accidentada hubiera en este caso incurrido en una falta de previsión o en una actuación negligente.

Al respecto conviene recordar, como con acierto lo advierte la recurrente en la parte inicial de su cargo, que los perjuicios provenientes de un accidente de trabajo tienen una diferente forma de reparación según se trate del daño que se resarce con la indemnización tarifada por el Código o del que requiere la indemnización total y ordinaria de perjuicios a que específicamente se refiere el artículo 216 del CST. En el primer caso, la indemnización laboral común halla su fundamento no en la culpa en que pueda haber incurrido el empleador sino en la responsabilidad objetiva que la ley estableció a su cargo para procurar la integridad física de los trabajadores a su servicio y garantizar así la reparación del daño que sufran en su cuerpo o su salud por razón de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales. En el segundo caso, la responsabilidad que incumbe al empleador exige la plena demostración de su culpa en la causación del infortunio.



Para la correcta comprensión de la forma como el legislador colombiano enfrentó el cubrimiento de los riesgos originados en el trabajo debe recordarse que antes de la expedición de las leyes sociales que regulan la materia, el trabajador que demandaba la reparación de perjuicios por el hecho de su patrono tenía que demostrar la culpa en que éste hubiera incurrido por acción u omisión, el daño que hubiera sufrido y la relación de causalidad entre el hecho y el perjuicio.

Las dificultades surgidas de este sistema de reparación de perjuicios que inspiró a las legislaciones civiles que tienen su fuente en el derecho romano traían como consecuencia la indefensión de los trabajadores, pues la circunstancia de tener que asumir la carga de la prueba de los elementos en que se fundaba la obligación de reparar el daño producido por el hecho culposo, hacía en la práctica casi imposible la indemnización.

Con el fin de frenar los abusos propios de un sistema económico y jurídico que desconocía los gravosos efectos que sobre la salud y la integridad física de los operarios aparejaba la introducción del maquinismo, se pasó de la teoría de la culpa aquiliana o extracontractual a la de la responsabilidad contractual elaborada por la doctrina francesa, según la cual el contrato de trabajo imponía al patrono la obligación de velar por la seguridad de sus trabajadores y, por lo mismo, la de devolverlos sanos a la sociedad una vez concluido el vínculo contractual. Dentro de esta teoría se invirtió la carga de la prueba, presumiendo que el daño se debía a culpa del empresario. Esta teoría constituyó innegablemente un gran aporte de la jurisprudencia y la doctrina francesa al desarrollo del derecho laboral.

A esta segunda etapa de desarrollo progresivo de la legislación social corresponde en nuestro derecho positivo la expedición de la Ley 57 de 1.915, primer estatuto sobre accidentes de trabajo dictado en Colombia y en el cual, además de definirse lo que se entendía por tal en términos que en lo esencial han mantenido las normas dictadas posteriormente, se consagró en su artículo 2o. la presunción de responsabilidad del patrono en los accidentes ocurridos a sus operarios con motivo del trabajo.

Así fue consagrada esta presunción de responsabilidad: "El patrono es responsable de los accidentes ocurridos a sus operarios con motivo del trabajo que realicen y en el ejercicio de la profesión que ejerzan, a menos que el accidente sea debido a culpa del obrero, o fuerza mayor extraña al trabajo en que se produzca el accidente, o a imprudencia o descuido del operario, o ataque súbito de enfermedad que lo prive del uso de las facultades mentales o de las fuerzas físicas o a violación de los reglamentos de la empresa".

La misma ley, que indiscutiblemente constituyó un gran avance en la legislación social y colocó a Colombia en una posición de vanguardia en esta materia, resolvió entonces en nuestro ámbito la discusión doctrinaria en boga en los países europeos sobre si debía dejarse a la prueba libre del trabajador la demostración del monto del perjuicio o si, por el contrario, debía preestablecerse una cuantía o tarifa de indemnización proporcional al daño sufrido, inclinándose por esta última solución, evidentemente más práctica y beneficiosa para el trabajador accidentado o sus beneficiarios.

La teoría que presumía la culpa del patrono en los accidentes de trabajo exigía de todas formas, que el trabajador, además de demostrar su condición de tal, corriera con la carga de probar el monto de los perjuicios sufridos. Precisamente por eso la Ley 57 de 1.915 --que únicamente se aplicaba en determinadas industrias o empresas (artículo 10o.)-- constituyó un gran avance en esta materia.

Continuando con el propósito de brindar la mayor protección posible al ser humano que vive de su trabajo asalariado, se llegó posteriormente a la teoría, también de origen francés, que ha sido conocida como "teoría del riesgo profesional", dentro de la cual no se toma en cuenta la culpa del empleador sino que se establece una responsabilidad objetiva que lo obliga a reparar los perjuicios que sufre el trabajador al desarrollar su labor en actividades de las que el empresario obtiene provecho.

A esta época corresponde, en nuestro derecho positivo, la expedición de la Ley 6a. de 1.945 (y el Decreto 2350 de 1.944 que le sirvió de antecedente), en la cual, sin referencia a la culpa, se dispuso que, mientras se organizaba el seguro social obligatorio, entre las prestaciones a cargo de los patronos, se contaban las indemnizaciones por accidente de trabajo en "proporción al daño sufrido y de conformidad con la tabla de valuaciones correspondiente, hasta por el equivalente del salario en dos (2) años; la asistencia médica, farmacéutica, quirúrgica y hospitalaria a que haya lugar. Además el salario completo, hasta por seis (6) meses", de acuerdo con la redacción que, al modificar su artículo 12, determinó la Ley 64 de 1.946.

La Ley 6a. de 1.945 previó igualmente en su artículo 12 la responsabilidad ordinaria por perjuicios en los casos de enfermedad profesional y de accidentes de trabajo "por culpa comprobada del patrono". La norma, que aún se encuentra vigente en lo que hace relación al régimen de los trabajadores oficiales, fue recogida por los redactores del Código Sustantivo del Trabajo y aparece plasmada en su artículo 216 en el cual, al igual que lo establece el último inciso del literal b) del artículo 12 de la Ley 6a., se ordena descontar del monto de la condenación ordinaria por perjuicios lo que se haya pagado por concepto de la indemnización tarifada con base en la responsabilidad objetiva del empleador.

Este breve recuento de la evolución que en nuestro medio ha tenido la reparación de los perjuicios por los riesgos del trabajo permite fijar el contenido y alcance de las normas que regulan la materia y de las relativas a la representación del empleador que tienen determinados trabajadores frente a los restantes servidores de la empresa. Siendo ahora la regla general la de que el empleador responde objetivamente por los daños que el trabajador sufra como consecuencia de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, será siempre excepcional la condenación ordinaria por perjuicios y únicamente procederá cuando la enfermedad profesional o el accidente de trabajo se produzca "por culpa comprobada del patrono", conforme lo disponen tanto el artículo 12 de la Ley 6a. de 1.945 como el 216 del Código Sustantivo de Trabajo.

En estos eventos, el deber de indemnizar que tiene el empleador cuando incumple su obligación contractual de evitarle daños al trabajador por razón o con ocasión de su trabajo, exige como presupuesto la comprobación de su culpa, la que no puede presumirse en razón de la actividad peligrosa que se desarrolle o por cualquier otro motivo. De igual manera, esta culpa comprobada del empleador debe ser suya propia y no derivada del comportamiento del trabajador que sufra el accidente o padezca la enfermedad profesional.

En este caso el Tribunal de Tunja encontró que por negligencia e imprevisión del comandante y el copiloto, Avianca era culpable del accidente de aviación en el cual, además de ellos y de los restantes miembros de la tripulación, perdieron la vida 181 pasajeros. Esta culpa de la empleadora la dedujo, como ya está dicho, al considerar que por virtud de lo dispuesto en los artículos 32 del Código Sustantivo del Trabajo y 1804 del Código de Comercio "los capitanes de las aeronaves son representantes del patrono y como tales lo obligan frente a sus trabajadores" y porque correspondiendo al explotador de la aeronave la designación del piloto, éste resulta siendo representante de aquél, por lo cual en el accidente del avión la culpa que halló probada en

el piloto y el copiloto no sólo era imputable a éstos sino también directamente a la empleadora.

Esta interpretación de la ley, en cuanto a los efectos de la representación laboral y la culpa del empleador, aparece equivocada si se considera que quien es representado por otro quedará obligado por los actos de su representante siempre que éste actúe dentro de la órbita de su representación, y en este proceso los jueces de instancia no dieron por establecido que la compañía de aeronavegación demandada hubiera prohijado o tolerado la conducta descuidada de los aviadores. Por esta razón debe concluirse que si el piloto llega a incurrir en algún comportamiento negligente o imprudente, su negligencia o imprudencia no suponen automáticamente la "culpa comprobada del patrono", que es la condición exigida para que se produzca la consecuencia jurídica según la cual el empleador debe la indemnización total y ordinaria de perjuicios al trabajador que sufre el accidente de trabajo o padece la enfermedad profesional, o a sus beneficiarios en caso de muerte.

En materia de responsabilidad por los riesgos de trabajo como consecuencia de la enfermedad profesional o del accidente de trabajo, cuando no se acepta la indemnización tarifada que establece la ley con fundamento en la responsabilidad objetiva del empleador sino que se pretende reclamar la indemnización ordinaria de perjuicios por culpa patronal, deben deslindarse los actos propios del trabajador de los del empleador.

Resulta apenas obvio que en los accidentes laborales la culpa se concrete siempre en un error humano de conducta. Por tanto, aquellos infortunios imputables a culpa del empleador, cuando éste sea una persona moral, se originarán necesariamente en la negligencia, imprudencia o descuido de las personas físicas que actúan en su nombre o lo representan. Por eso precisamente la Corte ha considerado que cuando se trata de culpa del representante de una compañía, por acto realizado al obrar en esa condición, "la culpa es de la institución y no del representante, porque de lo contrario se podría llegar a la total irresponsabilidad de la persona jurídica en todos los campos" (Cas. de 11 de marzo de 1.952, LXXI, pg. 390).

Lo anterior no quiere decir, sin embargo, que por disponer el artículo 1804 del C. de Co. que el capitán de la aeronave representa para efectos mercantiles al explotador que lo designa, y de manera específica para aquellos que enuncian los artículos 1806 y 1807 del mismo estatuto, deba suponerse que todo error de conducta en que incurra el piloto en la conducción del avión equivalga indefectiblemente, en materia de responsabilidad laboral, a la "culpa comprobada del patrono" para los efectos del artículo 216 del CST.

No puede perderse de vista que por tratarse ahora de una indemnización ordinaria o plena, no se está ante una responsabilidad objetiva ni ante una presunción de culpa. Y como aquí no puede presumirse la culpa, para establecer la negligencia o el descuido del empleador no se puede partir del supuesto preestablecido según el cual la culpa de los pilotos en un accidente aéreo equivale a culpa del empresario, como si éste y aquéllos fueran una misma cosa, como tampoco puede considerarse cumplida la exigencia legal de comprobación suficiente de la culpa patronal mediante un informe o investigación del accidente en el que simplemente se atribuya a un error de pilotaje la causa más probable del infortunio.

Los tripulantes de aeronaves comerciales de transporte son normalmente, en nuestro medio, trabajadores asalariados al servicio de empresarios cuyas órdenes y directrices deben cumplir. Por eso los aviadores civiles, al igual que los otros tripulantes de las aeronaves, pueden distinguirse claramente de sus empleadores en el ámbito de las actividades laborales que unos y otros desempeñan, distinción que permite explicar por qué dichos trabajadores, en ejercicio de

sus derechos de asociación sindical y contratación colectiva, celebran convenciones y obtienen beneficios que, naturalmente, conllevan cargas y obligaciones que el empleador debe asumir. Resulta equivocado entonces suponer que el piloto o el copiloto de una aeronave y su explotador (artículo 1804 C. de Co.) se identifican en los términos del artículo 32 del CST, para efectos de la responsabilidad laboral que pueda derivarse de la culpa patronal en los accidentes de trabajo.

Dentro del ámbito de la responsabilidad objetiva y la consecuente indemnización tarifada, el accidente de trabajo no deja de serlo porque a su ocurrencia contribuya la culpa del trabajador, salvo que ella sea calificada como grave o que el infortunio sea consecuencia de un acto deliberado del trabajador (artículo 199 CST). Y si fuera cierto, como en el sub lite lo tuvo por establecido el Tribunal, que el accidente obedeció a negligencia grave del piloto y del copiloto de la aeronave, que igualmente eran trabajadores de Avianca, podría suceder que, sin mucha lógica, respecto de ellos ni siquiera se habría producido un accidente de trabajo, pero, en cambio, en relación con los demás miembros de la tripulación, la culpa en que aquellos incurrieron hace que el mismo suceso, imprevisto y repentino, venga a configurar no sólo un accidente de trabajo sino uno en el cual existió culpa imputable al empleador.

Claro que es de esperar que los tripulantes al mando de las aeronaves observen en el desempeño de sus funciones aquella diligencia y cuidado que ordinariamente emplean los hombres en sus propios negocios, e inclusive puede decirse que sus compañeros de tripulación, sus pasajeros, los usuarios del transporte aéreo y la comunidad en general, confían en que esa diligencia y cuidado sean aún mayores que los empleados por las personas prudentes en la administración de sus negocios importantes, para usar los términos de calificación abstracta de la culpa que utiliza el artículo 63 del C.C., pues también la vida de dichos tripulantes depende de esa extrema prudencia en el cumplimiento de una actividad en la cual los errores de conducción con frecuencia resultan fatales.

Esa misma confianza la tiene igualmente el empresario quien, como empleador, muchas veces está físicamente imposibilitado para indicarle a la tripulación de la aeronave en vuelo la manera detallada como debe operarse el avión, aspecto por el cual también aparece equivocada la conclusión jurídica que identifica la culpa de los aviadores con la culpa del empleador. Este error se resalta al observar que un accidente bien puede ocurrir como consecuencia de la culpa de un tripulante distinto al capitán o piloto comandante --como podría deducirse de alguno de los apartes de la sentencia que se revisa-- en cuyo caso quedaría sin fundamento la conclusión que obtuvo el ad-quem apoyado en el artículo 1804 del C. de Co., a menos que se presuma, también contrariando la ley, que la culpa de cualquier tripulante significa igualmente culpa del comandante.

Con igual orientación, ya respecto de la responsabilidad mercantil, debe observarse cómo el Convenio de Varsovia de 1.929 (Ley 95 de 1.965), también dispuso que el transportador aéreo era plenamente responsable, sin límite de responsabilidad, del daño que produjera con dolo o del que en las mismas condiciones produjeran sus representantes en el ejercicio de sus funciones (artículo 24), distinguiendo claramente, para los efectos de responsabilidad derivada del transporte de mercancías, la culpa del transportador de las faltas de pilotaje o de conducción de aeronaves (artículo 20).

Naturalmente la Corte no ignora que habrá casos de accidentes aéreos en los cuales concurra la culpa de los aviadores con la culpa del empleador, casos en los cuales la culpa sea exclusivamente del empresario, e igualmente accidentes en los que no hayan tenido culpa alguna ni los tripulantes ni el empleador. Pero, se repite, como para los efectos de la indemnización

plena (artículo 216 CST) la culpa debe ser demostrada por quien la alega, en cada caso habrá de establecerse el grado de responsabilidad contractual que le quepa al empresario como consecuencia del incumplimiento --que no se presume-- de su obligación de garantizar a los trabajadores a su servicio, incluido el capitán de aeronaves, la seguridad y protección adecuadas contra los riesgos propios de su profesión (artículos 56 y 57 CST).

Sin embargo, y como está ya dicho, por no haberse producido los errores de hecho que la recurrente denuncia, no prospera el cargo, pero en razón de la corrección doctrinaria que permitió hacer, no será condenada en las costas del recurso extraordinario.

En mérito de lo expuesto, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Laboral, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley, NO CASA la sentencia recurrida, dictada el 7 de octubre de 1.992 por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Tunja, en el juicio que Rafael Christian Schamalbach y Uri Roy Schamalbach Schlie le siguen a la demandada Aerovías Nacionales de Colombia S.A. "Avianca".

Sin costas en el recurso.

COPIESE, NOTIFIQUESE, PUBLIQUESE Y DEVUELVA EL EXPEDIENTE AL TRIBUNAL DE ORIGEN.

HUGO SUESCUN PUJOLS

ERNESTO JIMENEZ DIAZ RAFAEL MENDEZ ARANGO

JAVIER ANTONIO FERNANDEZ SIERRA

Secretario

Rad. 5918



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.  
Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior  
n.d.

Última actualización: 16 de mayo de 2024

 logo