

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

SALA DE CASACION LABORAL

SECCION SEGUNDA

Radicación 6300

Acta 57

Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital,

veintiocho (28) de octubre de mil novecientos noventa y cuatro (1994)

Magistrado ponente: RAFAEL MENDEZ ARANGO

Resuelve la Corte los recursos de casación contra la sentencia dictada el 4 de junio de 1993 por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, en el proceso que ANTONIO ANGULO MENDEZ y otros le siguen a AEROVÍAS NACIONALES DE COLOMBIA "AVIANCA S.A."

I. ANTECEDENTES

Para que Avianca fuera condenada a pagarles la indemnización total y ordinaria por perjuicios en razón de existir culpa suficientemente comprobada como patrono en el accidente de trabajo en que murió Amparo Angulo Rueda, sus parientes Antonio Angulo Méndez, Paulina Rueda de Angulo, Rosalba Angulo Rueda, Antonio Angulo Rueda, Marina Angulo de Martínez y Miriam Angulo de Muñoz la llamaron a juicio, pidiendo también condena por la remuneración correspondiente a los dominicales y festivos, las horas extras y al salario en especie, además de las vacaciones y el auxilio de cesantía.

Fundaron sus pretensiones en que Amparo Angulo rueda trabajaba como azafata del avión Boeing 727 "de placas HK 17-16" al mando del capitán Francisco Ardila, que despegó del aeropuerto de Cúcuta el 17 de marzo de 1988 con destino a Cartagena "y se estrelló al momento de decolaje en el cerro de 'El Espartillo', Municipio de Zulia, por falla humana del citado comandante" (folio 3), conforme está textualmente dicho en la demanda inicial, en la que igualmente afirmaron los actores que ella había ingresado a prestar sus servicios el 6 de febrero de 1969.

Según los demandantes, el accidente ocurrió por una "falla humana" imputable a la demandada porque el avión tenía mal mantenimiento, Avianca obliga a sus pilotos a volar más de 65 horas violando las convenciones internacionales y este hecho "determina la fatiga del equipo", además de que hubo sobrecupo en la cabina porque el comandante Francisco Ardila permitió que el piloto Roberto de la Cruz estuviera dentro de ella; igualmente dejó la maniobra de decolaje al copiloto y, además, aunque el operador le ordenó esperar 10 minutos por encontrarse tres aeronaves dentro del espacio aéreo, "se precipitó a hacer el ascenso" (folio 4).

Textualmente está dicho en la demanda que "...indudablemente el error de conducta del señor comandante, conforme a la investigación adelantada por la Aerocivil y los resultados de la Caja Negra, consiste en que desvió la atención de la operación de la nave y no supervisó los

procedimientos desarrollados por el copiloto Eduardo Murillo, quien al momento del accidente estaba al mando. Y tampoco impuso su autoridad en la cabina, tolerando la interferencia de personas, lo que generó actos de indisciplina, tales como la omisión de la mayoría de los procedimientos que le corresponden desde la lista de chequeos, hasta la supervisión de vuelos, para indicarle instrucciones completas de vuelo al copiloto de como actuar" (ibidem).

Avianca se opuso a las pretensiones de los demandantes negando que existiera "falla humana" del comandante de la aeronave, argumentando que ninguna autoridad jurisdiccional había declarado "mediante un proceso adecuado, que el accidente se causó por falla humana" (folio 70) y que las autoridades administrativas que investigaron el siniestro conceptuaron sobre sus posibles causas "pero no han hecho imputación alguna que permita atribuir el hecho a falla humana" (ibidem).

Sostuvo la demandada que los requisitos de idoneidad que debe cumplir la tripulación de una aeronave, "...las pruebas a que debe someterse, los sistemas de selección, los entrenamientos, cursos, exámenes, controles y vigilancia, experiencia, conocimientos, instrucción; los sistemas de contratación, los tiempos de vuelo y de servicio y sus limitaciones, los tiempos de descanso y en general todas las condiciones, calidades, modalidades, requerimientos, calificaciones, verificación de competencia, regulaciones, facultades, autorizaciones, prohibiciones y demás hechos y actos relacionados en forma directa o indirecta con la vinculación del personal al servicio de la aeronavegación, están reglados por un estatuto legal que se denomina Manual de Reglamentos Aeronáuticos, adoptado por medio de la Resolución N° 2450 de 19 de diciembre de 1974 del Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil..." (folio 71), por todo lo cual afirmó que estaba excluida la posibilidad de que una empresa de transporte aéreo incurriera en culpa in eligendo, en culpa in contrahendo o en culpa in vigilando en la selección, contratación y vigilancia del personal de las tripulaciones; no operando tampoco la presunción de culpa que en favor de los pasajeros establecen los artículos 1003 y 1880 del Código de Comercio y rigiéndose la responsabilidad por las culpas de ellos por los artículos 2347 y 2349 del Código Civil, de manera que los empresarios y patronos quedan exonerados de responsabilidad cuando demuestran que tuvieron cuidado y no pudieron impedir el comportamiento inapropiado de sus empleados. Anotó que por exigir el artículo 216 del Código Sustantivo de Trabajo la culpa suficientemente comprobada del patrono, no es aplicable a los accidentes laborales la teoría del riesgo creado, según la cual hay presunción de culpa en los accidentes ocurridos en el ejercicio de actividades peligrosas.

El Juez Octavo Laboral del Circuito de esta ciudad, mediante sentencia del 17 de noviembre de 1992, condenó a la demandada a pagar a Antonio Angulo Vélez y Paulina Rueda de Angulo, a cada uno, las sumas de \$11'586.901,53 por perjuicios materiales y \$4'000.000.00 por perjuicios morales. A cada uno de sus hermanos Antonio, Rosalba y Marina Angulo Rueda la suma de \$2'000.000.00 por perjuicios morales y a su hermana Miriam Angulo de Muñoz la suma de 1'000.000.00, por el mismo concepto. La absolvió de las demás pretensiones, declaró no probadas las excepciones propuestas y le impuso las costas.

## II. LA SENTENCIA DE TRIBUNAL

Con la sentencia acusada en casación, al resolver la apelación de ambas partes, el Tribunal confirmó la de su inferior, pues luego de asentar que el conocimiento de la acción por los derechos reclamados y concretamente a los que se refiere el artículo 216 del Código Sustantivo de Trabajo compete a los jueces laborales, consideró plenamente probada la culpa del patrono en la ocurrencia del accidente aéreo en que perdió la vida la trabajadora, fundándose para ello en

que el informe técnico del accidente suministrado por el Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil "...es pleno y suficiente para dar por demostrado que el accidente se debió a falla humana del comandante de la aeronave y que por ende tuvo la culpa la empresa demandada..." (folio 337 y 338). Para el sentenciador y también con sus propias palabras, dicho informe "...es una prueba contundente que transmite al fallador certeza, credibilidad y permite llegar a la convicción de que el accidente ocurrió por la inadecuada conducción, recayendo la culpa suficientemente comprobada en la demandada quien debe asumir las consecuencias indemnizatorias que de ellas se derivan como lo consagra el artículo 216 del C.S. del Trabajo" (folio 340).

### III. LOS RECURSOS DE CASACION

Inconformes ambas partes recurrieron en casación. Los recursos fueron concedidos, admitidos y tramitados, por lo que corresponde ahora a la Corte decidir lo conducente.

Con su impugnación los demandantes pretenden la casación parcial del fallo para que igualmente haya condena por razón de los salarios y prestaciones reclamados al promover el proceso, tomando como base el salario establecido pericialmente y no en el básico ordinario. Para ello le formulan cinco cargos.

El recurso de la demandada, en cambio, persigue la casación total de la sentencia para que se la absuelva en instancia o, en subsidio, que lo sea parcialmente para que modifique el fallo de primer grado, descontando de las condenas por los perjuicios materiales lo que los actores recibieron por concepto de la responsabilidad objetiva derivada del accidente de trabajo.

Por razón de la mayor amplitud que de manera principal le fija al alcance de su impugnación la demandada recurrente, se estudiará en primer término su demanda.

### IV. LA DEMANDA DE LA PARTE DEMANDADA

En el primer cargo que le formula a la sentencia la acusa de interpretar erróneamente el artículo 216 del Código Sustantivo de Trabajo, "en relación con los arts. 1613, 1614, 1615, 2341, 2342, 2347 y 2349 del C. C., aplicables por mandato del artículo 19 del C.S.T." (folio 41)

En la demostración del cargo se afirma que la interpretación errónea de la norma laboral resulta de la circunstancia de haber considerado el Tribunal que la actitud negligente o imprudente del comandante de la aeronave "conducía o llevaba indefectiblemente a la responsabilidad total de perjuicios por cuenta de la empleadora" (folio 42).

Anota la recurrente que no debe pasarse por alto que existen diversas formas de reparación de los perjuicios provenientes de un accidente de trabajo, pues si se trata de la indemnización laboral común que parte del supuesto de la responsabilidad objetiva establecida en la propia ley para garantizar la integridad física de los trabajadores al servicio del empleador, "existe la presunción a favor de los primeros y cargo del último, y el monto de los perjuicios está tasado previamente"; pero cuando se trata de la indemnización total y ordinaria de perjuicios, a la que se refiere el artículo 216 del Código Sustantivo de Trabajo, "es necesario demostrar la plena culpa del patrono en la causación del infortunio, [porque] lo que no es posible en este último evento es que la culpa de uno de los trabajadores produzca como consecuencia ineludible la responsabilidad de la empresa que presta el servicio respectivo, aun incluyendo a un dependiente que está al mando de un medio de transporte que presta el servicio" (folio 42). Recuerda, igualmente, que el simple hecho de realizar una actividad peligrosa no hace presumir la responsabilidad patronal en

cuanto a su culpa en el accidente de trabajo, ya que "ella debe ser suya propia y no derivada del incumplimiento del trabajador que sufra el accidente o padezca la enfermedad profesional" (ibidem).

Para demostrar su aserto señala que el Tribunal, con fundamento en el informe técnico del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil sobre el accidente ocurrido en el cerro de El Espartillo, llegó al equivocado entendimiento de que el infortunio en que perdió la vida la auxiliar de vuelo Amparo Angulo Rueda se produjo por falla humana del comandante de la aeronave y que por ello, como empleadora, era totalmente responsable de los perjuicios ocasionados, pues recuerda que la Sala ha sostenido de tiempo atrás que no siempre que tal cosa ocurre se produce como "consecuencia ineludible" la responsabilidad plena patronal en el accidente de trabajo, pues la culpa del empleador no puede presumirse por el sólo hecho de que el trabajador realice una actividad peligrosa, ni inferirse de la circunstancia de ser los capitanes de las aeronaves representantes del patrono y como tales obligados frente a los demás trabajadores, porque la culpa debe ser propia del patrono y "no derivada del comportamiento del trabajador que sufre el accidente o padezca una enfermedad profesional"(folio 42).

En apoyo de sus argumentos cita y transcribe parcialmente la sentencia del 13 de junio de 1993, radicación 5918.

La réplica se opone a la prosperidad del cargo porque, en opinión suya y según sus textuales palabras, "menciona genéricamente las normas supuestamente contrariadas por el sentenciador de segunda instancia pero en la demostración no se expone debidamente el concepto de la transgresión de cada artículo, al parecer dejando la adecuación a la iniciativa de la Honorable Corte Suprema de Justicia" (folio 53) y también por no ser obligatoria la doctrina que a propósito de los accidentes de transporte aéreo se estableció en la sentencia en la que se apoya la recurrente.

La parte opositora se refiere igualmente a los fundamentos probatorios de la sentencia.

#### CONSIDERACIONES DE LA CORTE

Ningún defecto técnico advierte la Corte en el cargo que estudia, pues, contrariamente a lo que se afirma en la réplica, la recurrente plantea la interpretación errónea del artículo 216 del Código Sustantivo de Trabajo y expresa las razones que considera le asisten para reprocharle esta especie de violación de la ley al fallo acusado.

La cuestión probatoria es tema que dada la vía escogida por la impugnante para formular el ataque contra la sentencia no puede ser revisada en casación, además de ser cierto que la censura que se hace a la decisión del Tribunal acepta la conclusión que respecto de los hechos del proceso tiene por probados el juez de apelación.

Es verdad que en ningún caso la jurisprudencia es obligatoria; sin embargo, como criterio auxiliar que es de la actividad judicial, sirve para ilustrar el verdadero sentido de las leyes que en sus providencias aplican los jueces para solucionar los conflictos de intereses sometidos a su decisión.

En este caso la recurrente fuera de expresar sus propios argumentos para explicar y demostrar la violación de la ley, se apoya en la sentencia de 13 de junio de 1993, radicación 5918, por medio de la que esta misma Sección de la Sala en un caso de contornos similares halló equivocado el planteamiento del Tribunal, según el cual la culpa del piloto de una aeronave es imputable al

patrono por ser aquél su representante.

Como se dijo en dicho fallo, es equivocada la interpretación de las normas sobre representación laboral y culpa del empleador que considera que quien es representado por otro queda obligado por los actos de su representante, aun cuando éste no actúe dentro de la órbita de su representación.

Por ello se afirmó en la sentencia memorada 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 una enfermedad profesional, o a sus beneficiarios en caso de muerte".

Para entender las peculiaridades del régimen legal colombiano sobre responsabilidad patronal por razón de los accidentes de trabajo, se hace necesario tener siempre presente, como lo destaca la recurrente, que los perjuicios que de los mismos resulten tienen una diferente forma de reparación según se trate del daño nacido de la mera responsabilidad objetiva y que se resarce con la indemnización tarifada que trae el Código Sustantivo de Trabajo o de aquél que sea consecuencia de la culpa plenamente comprobada del patrono, caso en el cual la ley autoriza para que la víctima directa del daño o sus beneficiarios laborales puedan demandar del patrono la reparación íntegra de cualquier perjuicio que de allí resulte; indemnización de cuyo monto debe descontarse el valor de las prestaciones en dinero pagadas en razón de las normas consagradas en el capítulo segundo de dicho código. Esta es la hipótesis que regula el artículo 216 ibidem.

Dada la similitud entre el presente asunto y el caso para el cual se hizo el estudio doctrinal consignado en el varias veces mencionado fallo del 13 de julio de 1993, conviene reproducir aquí las consideraciones que en esa oportunidad se hicieron.

Así se expresó la Sala:

"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 prohibido 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)".

El anterior criterio doctrinal cabe tomarlo aquí en consideración, pues, mutatis mutandis, lo allá explicado es aplicable en este caso. Significa lo dicho que el Tribunal incurrió en la violación de la ley que le endilga la recurrente, y que, por lo mismo, lo expresado sería más que suficiente para casar la sentencia.

No obstante, quiere en esta ocasión hacerse énfasis en la circunstancia que de aceptarse la interpretación que aquí se censura como equivocada, de conformidad con la cual la culpa en que incurre el piloto de una aeronave comercial tiene como inexorable consecuencia que se configure el supuesto del artículo 216 del Código Sustantivo de Trabajo sobre culpa plenamente

comprobada del patrono, conduciría a una situación paradójica, por decir lo menos, cual sería, por ejemplo, que la "culpa grave" del trabajador, que en este caso sólo lo sería la rayana con el dolo, tendría la virtualidad de destruir la hipótesis del accidente de trabajo, puesto que por definición legal, "se entiende por accidente de trabajo todo suceso imprevisto y repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca al trabajador una lesión orgánica o perturbación funcional permanente o pasajera, y que no haya sido provocado deliberadamente o por culpa grave de la víctima" (subraya la Sala).

Es por esto que cuando el suceso es provocado deliberadamente o se ocasiona por "culpa grave de la víctima" --especie de culpa que es equivalente al dolo de acuerdo con el artículo 63 del Código Civil y que el artículo 199 del Código Sustantivo de Trabajo equipara al acto deliberado del trabajador--, no existe accidente de trabajo por expreso mandato de la ley, lo que tiene como efecto necesario que el trabajador que por acto deliberado suyo o por culpa grave provoca una lesión en su organismo o una perturbación funcional o muere --como en el asunto bajo examen sucedió--, no queda amparado por las prestaciones sociales de las cuales responde el patrono con fundamento en la responsabilidad objetiva. Pero curiosamente este acto suyo deliberado o su culpa grave que destruye el accidente de trabajo por no ser ya un suceso imprevisto y repentino, tendría, sin embargo, la consecuencia de hacer surgir un accidente de trabajo en el cual el patrono respondería de manera total y ordinaria por existir culpa suya plenamente comprobada.

Es por esta paradójica consecuencia que aquí se destaca que la sentencia recurrida, fuera de equivocada, resulta ilegal, como consecuencia de haber interpretado erróneamente el artículo 216 del Código Sustantivo de Trabajo, al darle a dicha norma una inteligencia y alcance que no corresponde a su genuino y verdadero sentido.

Demuestra entonces el recurrente la interpretación errónea por la que acusa a la sentencia, y dado que el error hermenéutico fue determinante en la equivocada decisión que adoptó, se casará por lo mismo el fallo acusado, conforme lo pide esta parte al fijar el alcance principal de su impugnación.

## V. LA DEMANDA DE LA PARTE DEMANDANTE

Como atrás quedó dicho, los actores recurrentes fijaron el alcance de su impugnación pidiendo la casación parcial de la sentencia acusada y que en instancia se revocara el fallo del Juzgado para que se condenara a la demandada a pagarle los salarios y prestaciones que creen se les adeudan, tomando como base el salario de \$131.666,73 establecido por el perito y no el básico ordinario que tuvo en cuenta Avianca.

Con tal finalidad le formulan cinco cargos a la sentencia del Tribunal, los cuales estudia la Corte en conjunto y teniendo en consideración lo replicado, conforme lo autoriza el artículo 51 del Decreto 2651 de 1991.

Todos los cargos los plantean por la vía indirecta de violación de la ley, y en los cuatro primeros indican como disposiciones violadas los artículos 65, 127, 467, 468, 469, 470 y 471 del Código Sustantivo de Trabajo; 2347 del Código Civil; 237, 238, 241, 253, 254 y 258 del Código de Procedimiento Civil. En el último cargo señalan los artículos 25, 53 y 228 de la Constitución Nacional.

En lo que presenta como desarrollo de los cargos, entre otros argumentos que expresan, afirman los recurrentes que por no haber apreciado "la prueba documental aportada por la demandada" y tampoco tener en cuenta "los documentos recaudados en la inspección judicial, que figuran como

cuaderno N° 2 en un folder o carpeta en 134 folios" (folio 9), el Tribunal desechó en la sentencia "161 documentos probatorios que constituyen prueba indivisible" (ibidem), conforme textualmente lo dicen en el primero de ellos; en el segundo alegan que la infracción tuvo su origen en la falta de apreciación del dictamen pericial "que demuestra el salario real devengado por amparo Angulo, al momento de su muerte" (folio 10), el cual aseveran era de \$131.665,73 mensuales, "contabilizando las horas extras diurnas y nocturnas, los dominicales y festivos y demás factores" (ibidem); en el tercero, la violación de la ley sustancial se produjo por "no tener en cuenta la convención colectiva del Sindicato de Trabajadores de Avianca y su acta de depósito incurriendo en error de hecho, que determinó la abstención de reconocer los derechos laborales legales y extralegales" (folio 11); en el cuarto, por "no reconocer la indemnización moratoria consagrada por el Art. 65 del C.S. T." (folio 12); y en el quinto, por haber desconocido los principios "de situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales del derecho" (ibidem), de primacía de la realidad sobre las formalidades, de protección al trabajo y el que consagra "al proceso como un método para la realización del derecho sustancial" (folio 13).

La opositora asevera que la demanda presenta un alcance de la impugnación deficiente "por cuanto el pretense casacionista en forma farragosa y deshilvanada se refiere a qué medios probatorios debieron tenerse en cuenta por el Tribunal para revocar el fallo del a quo en cuanto a las respectivas pretensiones que fueron materia de absolución" (folios 19 y 20), cuando dicha alegación sería propia de cualquiera de los cargos y no del petitum.

Anota la réplica que en ninguno de los cargos se indican las normas sustanciales creadoras de los derechos reclamados; y refiriéndose específicamente y en su orden a cada uno de ellos, sostiene que en el primero no se precisa en qué consistió la errónea apreciación de los medios probatorios; en el segundo, se indica el dictamen pericial siendo un medio probatorio inatacable en casación en los términos del artículo 7° de la Ley 16 de 1969; en el tercero, se puntualiza como un error de hecho y no de derecho el que se origina en la falta de apreciación de la convención colectiva de trabajo; en el cuarto, no se indica cuál es el error de hecho ni se mencionan los medios probatorios mal apreciados; y del quinto afirma que debió presentarse acusando la aplicación indebida de los textos constitucionales por la vía del error de puro derecho y no mediante la comisión de un yerro fáctico.

## CONSIDERACIONES DE LA CORTE

Le asiste toda la razón a la opositora respecto a los defectos que le reprocha a todos los cargos que presenta la parte recurrente contra la sentencia, puesto que ninguno de ellos integra una proposición jurídica que permita su estudio; además no se puntualizan los presuntos errores de hecho por los cuales se dio la aplicación indebida de la ley; se indican en forma genérica las pruebas que supuestamente originarían tales desaciertos, incluyendo en uno de los cargos como única prueba inestimada el dictamen pericial, que es un medio de convicción no calificado para fundar un yerro fáctico manifiesto en la casación del trabajo de conformidad con el artículo 7° de la Ley 16 de 1969; se pasa por alto la restricción respecto del error de derecho establecida por el artículo 60 del Decreto Ley 528 de 1964, siendo que se presenta la convención colectiva de trabajo como no apreciada y la jurisprudencia tiene dicho que su prueba exige de una solemnidad ad substantiam actus; y finalmente, se formula la violación indirecta de sólo textos constitucionales, aun cuando realmente por la forma en que se plantea el ataque el cargo únicamente habría podido encauzarse por la vía directa de violación de la ley o de puro derecho.

Los defectos que acumulan los cargos, que no pueden excusarse ni siquiera a la luz del artículo

51 del Decreto 2651 de 1991, obligan a rechazarlos.

#### IV. CONSIDERACIONES DE INSTANCIA

Para fundamentar la sentencia de instancia bastaría, en principio, con los argumentos que se expresaron al despachar el recurso extraordinario; no obstante resulta conveniente anotar que el informe técnico del Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil en el cual equivocadamente el Tribunal creyó encontrar la plena comprobación de la culpa del patrono en la ocurrencia del accidente de trabajo, muy por el contrario lo que prueba es que "la tripulación en general reunía los requisitos de idoneidad, técnicos y documentarios requeridos para efectuar el vuelo en cuestión" (folio 159); que "la aeronave se encontraba en condiciones normales de aeronavegabilidad y estaba certificada mediante documento N° 0103 del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, vigente hasta el 31 de mayo de 1988" (folio 150) y que "el mantenimiento de la aeronave se efectuaba en forma normal en los talleres de la empresa Avianca, por personal técnico debidamente calificado y de acuerdo a(sic) las norma establecidas por el fabricante y las regulaciones aeronáuticas" (ibidem), conforme textualmente está dicho en el informe.

Al formular la demanda se afirmó como fundamento de la petición de condenar al patrono a pagar la indemnización total y ordinaria de perjuicios, que la "falla humana imputable a la demandada" ocurrió porque "el avión tenía mal mantenimiento" y que no obstante haberse observado por los ingenieros de vuelo previamente al accidente sobre su mal mantenimiento, Avianca no tomó las "medidas conducentes a prestar dicho mantenimiento", y que dicha compañía obligaba a sus pilotos, "violando las convenciones internacionales, a volar durante más de sesenta y cinco (65) horas, hecho éste que determina la fatiga del equipo", asertos que los demandantes no probaron; y como fueron tales hechos junto con otros igualmente aseverados respecto del error de conducta del comandante de la aeronave --que ya se explicó en el recurso en este caso no constituye comprobación suficiente de la culpa patronal-- los que se afirmaron como sustento fáctico de la pretensión de reparación íntegra de los perjuicios, se cae de su peso que al no haber probado los demandantes el supuesto de hecho de la norma cuyos efectos jurídicos en el juicio perseguían, se impone revocar parcialmente la sentencia de primera instancia en cuanto condenó por dicho concepto.

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, CASA la sentencia recurrida, dictada el 4 de junio de 1993 por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, en cuanto confirmó las condenas que por razón de la indemnización total y ordinaria de perjuicios dispuso el Juzgado Octavo Laboral del Circuito de la misma ciudad por su fallo de 17 de noviembre de 1992, y en su lugar, manteniendo la absolución que por las restantes peticiones de la demanda inicial hizo el juez de primera instancia, ABSUELVE igualmente a Aerolíneas Nacionales de Colombia, S.A., "Avianca" de la indemnización plena reclamada en la demanda inicial por Antonio Angulo Méndez y otros.

Sin costas en el recurso ni en las instancias.

Cópiese, notifíquese, publíquese y devuélvase al Tribunal de origen.

RAFAEL MENDEZ ARANGO

HERNAN GUILLERMO ALDANA DUQUE

HUGO SUESCUN PUJOLS

Conjuez

LUZ EMILIA JIMENEZ DE MOLINA

Secretaria



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

