

ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / CÓMPUTO DEL TÉRMINO DE CADUCIDAD DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / CONTEO DEL TÉRMINO DE CADUCIDAD DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / TÉRMINO DE CADUCIDAD DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / CADUCIDAD DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA

Al tenor de lo previsto por el artículo 136 del Código Contencioso Administrativo, la acción de reparación directa debe instaurarse dentro de los dos años contados a partir del día siguiente al acaecimiento del hecho, omisión, operación administrativa u ocupación permanente o temporal de inmueble de propiedad ajena por causa de trabajos públicos. El accidente se produjo el 16 de julio 2010, es decir, los dos años vencían el 17 de julio de 2012. El 3 de julio de 2012, faltando 15 días para que se cumpliera el término de caducidad, la parte actora presentó solicitud de conciliación extrajudicial ante la Procuraduría 53 Judicial II Administrativa, trámite que culminó el 9 de agosto de 2012 por ausencia de ánimo conciliatorio, fecha en que la Procuraduría expidió la constancia de conciliación fallida.

FUENTE FORMAL: CÓDIGO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - ARTÍCULO 136

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO / AERONÁUTICA CIVIL / UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL / RESPONSABILIDAD DE LA AERONÁUTICA CIVIL / AERONAVE / ACCIDENTE AÉREO / DAÑO CAUSADO POR ACCIDENTE AÉREO / FALLA DEL SERVICIO / CONTROL DEL ESPACIO AÉREO / CONTROLADOR AÉREO

[L]a responsabilidad que se atribuye a la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil se hará desde la óptica de la falla del servicio del control de tránsito aéreo, en tanto se imputan irregularidades en la gestión de comunicaciones por parte de la torre de control. No resulta aplicable al caso abordar el análisis de la responsabilidad del transportador o explotador de la aeronave accidentada desde las normas del estatuto mercantil, en la medida en que quienes concurren en el sub lite a demandar no son las personas naturales heridas o fallecidas como consecuencia del siniestro y respecto de quienes existía un vínculo contractual de transporte con la aerolínea, sino la sociedad comercial explotadora de la aeronave y su propietario.

NOTA DE RELATORÍA: Sobre el tema ver: Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, 31 de julio de 2017, Exp. 36.557, consejero ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa, Sección Tercera, sentencia de 12 de septiembre de 1997, expediente 11224, Sección Tercera, Sub-sección B, sentencia de 3 de mayo de 2013, expediente 25774, Sección Tercera, Sub-sección B, sentencia de 3 de mayo de 2013, expediente 25774

NEXO DE CAUSALIDAD / DAÑO / IMPUTACIÓN JURÍDICA / ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / FALLA DEL SERVICIO / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO POR FALLA DEL SERVICIO / TEORÍA DEL RIESGO EXCEPCIONAL / AERONÁUTICA CIVIL

Esta Corporación ha establecido que la imputación exige analizar dos esferas: el ámbito fáctico y la imputación jurídica. En lo que tiene que ver con el primer aspecto, es imperativo determinar si hay un nexo causal entre el daño y las

actuaciones que se reputan como su fuente. Asimismo, en la imputación jurídica se debe establecer la atribución conforme con un deber jurídico, a partir de la aplicación de los títulos de falla en el servicio, daño especial o riesgo excepcional, según lo que se encuentre demostrado en el proceso. (...) la Sala se referirá a la imputación que frente a la ocurrencia del suceso le cabe a la gestión del piloto, por constituir un aspecto medular de los recursos de apelación que se desatan, máxime cuando en la sentencia de primera instancia se concluyó que su conducta fue concurrente en la causación del daño en un 80%. Además, por razones metodológicas, es menester examinar en primer orden la conducta del piloto en consideración a que, desde el punto de vista cronológico, su acción, como se verá, fue anterior a la falla que se atribuye a la autoridad aeronáutica. Seguidamente se analizará la imputación del daño frente al servicio del control de tránsito aéreo de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, cuya prestación fue censurada por haber incurrido en fallas e irregularidades que desencadenaron la producción del siniestro.

NOTA DE RELATORÍA: Sobre el tema ver: Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 19 de abril de 2012, radicado 19001-23-31-000-1999-00815-01 (21515), Consejero Ponente Hernán Andrade Rincón.

TRANSPORTE AÉREO / AERONAVE / PILOTO / MANIOBRA DE PILOTO PRÁCTICO / OBLIGACIÓN EXCEPCIONAL DEL PILOTO / ACTIVIDAD DE ALTO RIESGO / AERÓDROMO / PROPIEDAD PRIVADA / ACCIDENTE AÉREO / DAÑO CAUSADO POR ACCIDENTE AÉREO / RESPONSABILIDAD CIVIL / RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL

[L]a Sala considera que el piloto de la aeronave (...) desatendió el deber de diligencia que le imponía el Reglamento Aeronáutico de Colombia en lo concerniente al suministro de la información relacionada con los aeródromos alternos a los que se habría de dirigir en caso de no poder proceder al aeródromo de destino original. (...) El verdadero nombre del lugar al cual se dirigió el piloto para hacer su descenso final era aeródromo “German Alberto”, de propiedad privada y destinado a operar vuelos de fumigación y agrícolas (...). Al respecto, la Sala considera que tal imprecisión denotó una anomalía en la conducta del piloto, dado que los datos que debía suministrar al indicar su plan de vuelo no guardaron la precisión y el rigorismo que exigían los protocolos de la aviación, de cara al riesgo que comportaba la actividad que desempeñaba. (...) Se advierte que, aun cuando en las declaraciones rendidas por los pilotos (...) se afirmó que la pista propuesta como aeródromo alternativo por el piloto del avión (...) a pesar de llamarse “German Alberto”, era conocida por el gremio aeronáutico del sector como la pista “La Independencia”, lo cierto es que aunque ello pueda ser así, tal circunstancia no sufre o releva al comandante de una aeronave del deber de brindar datos exactos y verificables ante la entidad encargada del control y tránsito aéreo que permitan establecer vías de comunicación claras y precisas entre la aeronave y la torre de control, en procura de garantizar, a través de una gestión coordinada y articulada, la seguridad de todo el trayecto del vuelo, desde su despegue hasta su descenso. (...) Sin embargo, como se vio, el piloto de la aeronave (...) faltó a esa carga de precisión en los datos suministrados a la torre de control, conducta con la cual, como se apreciará en acápite subsiguiente, contribuyó al acaecimiento del accidente. En todo caso, cabe anotar que, a diferencia de lo concluido por el Tribunal de primera instancia, la irregularidad que se evidencia en la conducta del piloto no se extiende a su deber de verificar las condiciones de operatividad de la pista alterna escogida; ello obedece, en primer lugar, a que no es una exigencia u obligación que cuente con fuente o sustento jurídico en los reglamentos

aeronáuticos y, segundo, porque ese deber le asistía a la dependencia de control de tránsito aéreo, como se profundizará enseguida.

RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL ESTADO / RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO / AERONÁUTICA CIVIL / FALLA DEL SERVICIO / AEROPUERTO / PISTAS DE AEROPUERTOS

[L]a Sala reitera que el régimen de la responsabilidad atribuida a la prestación del servicio del control de tránsito aéreo de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil debe analizarse desde la óptica de la falla del servicio, en tanto se imputan irregularidades en la gestión de comunicaciones por parte de la torre de control. (...) la Sala encuentra que se configuró una falla del servicio del control de tránsito aéreo de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil. En efecto, siguiendo el recuento de lo analizado en el punto anterior, se evidenció que, una vez el piloto del avión (...) suministró los datos de su plan de vuelo e indicó que la pista alterna escogida era “La Independencia”, el controlador de la torre de aproximación, a cuyo cargo se encontraba la prestación del servicio de tránsito aéreo, a su vez se comunicó con la Oficina de Información Aeronáutica OIA, con el propósito de verificar las condiciones de operatividad del aeródromo alterno “La Independencia”. (...) No obstante, pese a presentarse deficiencias en la comunicación con la OIA, la torre de control de aproximación a El Yopal autorizó al piloto para que utilizara la pista “La Independencia”, sin siquiera reparar que ese lugar era un referencia geográfica y no un aeródromo y sin advertir que, en caso de que en realidad correspondiera a la pista “German Alberto”, ese aeródromo no se encontraba en condiciones de operatividad, dado que el permiso otorgado por la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil se encontraba vencido.

AERONAVE / PILOTO / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO / CAUSALES DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO / FALLA EN EL SERVICIO / AERONÁUTICA CIVIL / SINIESTRO / RECONOCIMIENTO DEL SINIESTRO / HECHO DEL TERCERO / AERONÁUTICA CIVIL / ACCIDENTE AÉREO / CONCURRENCIA DE CULPA / CONCURRENCIA DE CAUSAS

La Sala considera que tanto la conducta del piloto de la aeronave (...) como las fallas en el servicio de comunicación aérea de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil concurren de manera eficiente en la causación del accidente (...) de haberse procedido como correspondía por la torre de control, en el sentido de esperar a que la OIA le confirmara la información suministrada respecto del aeródromo alterno y la previniera acerca de la inexistencia de la pista “La Independencia” y las condiciones de inoperatividad de la pista “German Alberto”, el accidente no se habría producido; por lo menos no en las condiciones en que aconteció, toda vez que la aeronave habría tomado un rumbo distinto, de acuerdo con las posibilidades de: i) utilizar el segundo aeródromo propuesto como alterno; ii) regresar al aeródromo de origen; iii) sobrevolar el aeródromo El Yopal, que era el destino final de ese trayecto, mientras se superaban las condiciones meteorológicas que impidieron su inicial descenso en ese lugar. (...) Surge así para la Sala que la imputación sobre la ocurrencia del siniestro recae de manera concurrente en el hecho de un tercero, que en este caso fue el piloto de la aeronave (...) y en las fallas en el servicio del control de tránsito aéreo prestado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, habida consideración que, de eliminarse la confusión creada respecto de la escogencia del inexistente aeródromo “La Independencia” y de ponerse de manifiesto la ausencia de permiso de operación de la pista “German Alberto”, la aeronave (...) habría cambiado su rumbo y no se habría dirigido a la pista en la que finalmente se produjo el accidente.

TEORÍA DE LA CAUSALIDAD / ACCIDENTE AÉREO / CASO FORTUITO / AERONAVE / DAÑO / DAÑO ANTIJURÍDICO / HECHO DEL TERCERO / AERÓDROMO / TEORÍA DE LA EQUIVALENCIA DE LAS CONDICIONES / ESTADO / RESPONSABILIDAD DEL ESTADO/ CLASES DE RESPONSABILIDAD DEL ESTADO / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO / EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO / CONCURRENCIA DE CULPA / CONCURRENCIA DE CAUSAS

[L]a Sala no desconoce que la causalidad material inmediata del accidente estribó en que la aeronave (...) se enredó con las cuerdas del tendido de media tensión adyacente a la pista “German Alberto”, lo que generó la pérdida de control de la aeronave y produjo su impacto contra el suelo. Con todo, no por ello, tal acontecer puede considerarse como la causa eficiente del daño alegado en aras a atribuir responsabilidad a alguna de las partes implicadas. Se reitera que el daño resulta imputable, tanto jurídica -dado que hubo un apartamiento del contenido obligacional de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia- como objetivamente - en tanto surgieron en el terreno fáctico las imprecisiones en el procedimiento aéreo que llevaron al accidente- al hecho de un tercero, que en este caso fue el piloto de la aeronave (...) y en las fallas en el servicio del control de tránsito aéreo prestado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Con lo dicho no se pretende retomar la teoría de la equivalencia de las condiciones frente a la causación del daño; de lo que se trata es de enfatizar en que, ante la supresión de la irregularidad conjunta en que incurrieron el piloto y la torre de control, en cuanto a la determinación del rumbo final de la aeronave, el suceso no habría tenido ocurrencia por la inviabilidad de utilizar el aeródromo alternativo, al cual no podía exigírsele en esa época que operara el servicio de pista en condiciones de seguridad, de cara a la ausencia de permiso vigente para ese propósito. En otras palabras, de no mediar la autorización para aterrizar en la supuesta pista “La Independencia”, no habría surgido el escenario espacial para que emergieran los supuestos físicos y materiales en que se produjo el daño, en tanto al sustraer de la realidad fáctica la autorización impartida para aterrizar en el aeródromo alternativo, no habría existido la posibilidad de que el avión hubiera planeado su descenso en la pista “German Alberto”, que no estaba habilitada para operar y no se hubiera enredado con las redes de media tensión ubicadas a inmediaciones de dicha pista, cuya ausencia de señalización, se reitera, no resultaba censurable en esa época, precisamente, por hallarse ubicada de manera aledaña a un aeródromo que legalmente no podía ser explotado.

FUENTE FORMAL: CÓDIGO CIVIL - ARTÍCULO 2344

DAÑO / DAÑO INMATERIAL / DAÑO MORAL / DAÑO ANTIJURÍDICO / PRUEBA / ANÁLISIS DE LA PRUEBA / ANÁLISIS DE PRUEBA / PERJUICIO MORAL / TESTIMONIO / BIEN CORPORAL / CLASES DE BIEN CORPORAL / BIEN INMUEBLE / BIEN MUEBLE / BIEN CORPORAL / CLASES DE BIEN CORPORAL / DAÑO A BIEN MUEBLE / DAÑO A AERONAVE

Como ya lo precisó esta Sección en los fallos de unificación del 28 de agosto de 2014 sobre daños inmateriales, el perjuicio moral se define como “el dolor, la aflicción y en general los sentimientos de desesperación, congoja, desasosiego, temor, zozobra, etc., que invaden a la víctima directa o indirecta de un daño antijurídico, individual o colectivo”. Respecto del reconocimiento del daño moral por la pérdida de bienes inmuebles, por ejemplo, la Sala ha aceptado su ocurrencia “siempre y cuando aquél esté debidamente fundamentado con pruebas que acrediten su existencia y magnitud”, misma regla que aplica cuando la

solicitud, como en este caso, es respecto de bienes muebles. La Sala confirmará la negativa del reconocimiento de los perjuicios morales pedidos en la demanda en favor del señor (...) además de que no se encuentran acreditados en el proceso con los testimonios en mención, ciertamente el daño base de la reclamación, por cuya causa compareció el demandante al litigio, no aludió al fallecimiento del piloto que comandaba la aeronave (...) sino a la destrucción del avión del cual era propietario.

NOTA DE RELATORÍA: Sobre el tema ver: Exp: 26.251, Exp:32.988, Exp: 27.709, Exp:31.172, Exp:36.149, Exp:28.804, Exp:31.170 Exp: 28.832

PERJUICIO MATERIAL / DAÑO EMERGENTE / ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL / DAÑO / CLASES DE DAÑO / DAÑO MATERIAL / AERONAVE / PRUEBA / CARGA DE LA PRUEBA / AVALÚO COMERCIAL / AVALÚO DEL BIEN / PÉRDIDA DE BIEN MUEBLE

En lo atinente a los perjuicios materiales solicitados a título de daño emergente en favor de (...) con ocasión de la pérdida de la aeronave (...) el a quo sostuvo que, a pesar de estar demostrada la destrucción de la aeronave, no se conocía el quantum de los daños, toda vez que no se demostró el costo comercial de un elemento de similar naturaleza y características, ni los costos de reposición. Dicho lo anterior, profirió condena en abstracto, sin fijar las pautas para su liquidación y con la advertencia de que en el incidente de liquidación de perjuicios debía establecerse si la aeronave estaba asegurada y si los demandantes recibieron alguna indemnización por su pérdida. (...) la parte actora alegó que la primera instancia desestimó las cotizaciones de aeronaves similares aportadas con la demanda y todos los documentos relacionados en el literal d del acápite de pruebas allegados con base en los cuales debía calcularse el valor del perjuicio reclamado. La Sala evidencia que la suma reclamada en la demanda por concepto del valor de la aeronave ascendió (...) calculado con base en el promedio de las cotizaciones de aeronaves de características similares aportadas al proceso. (...) la parte demandante no cumplió con la carga probatoria de aportar la traducción y apostille de los documentos mencionados o, en su defecto, haberlo solicitado al a quo en la oportunidad procesal pertinente, por lo que no pueden ser valorados como pruebas en el presente proceso. Por lo demás, no existen elementos adicionales en el expediente que permitan establecer el valor comercial de la aeronave destruida al momento de los hechos, cuestión que conduce a confirmar la condena en abstracto impuesta por la primera instancia en relación con este rubro, bajo la prevención de que la suma resultante de su cálculo deberá reducirse en un 50%. (...) lo cierto es que esa situación no fue alegada por ninguna de las entidades demandadas en las oportunidades procesales pertinentes y tampoco se desplegó por parte de aquellas actividad probatoria (sic) alguna dirigida a cuestionar la solicitud del reconocimiento de ese perjuicio, correspondiendo al extremo pasivo esa carga sin que pueda ser suplida por el juez, menos aun cuando fue una situación respecto de la cual no hubo debate alguno.

NOTA DE RELATORÍA: Sobre el tema ver: Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 13 de mayo de 2004, Exp: AG2002-00226. Consejero ponente: Ricardo Hoyos; Subsección A, sentencia del 10 de marzo de 2011, expediente 20.109. consejero ponente: Hernán Andrade Rincón. sentencia del 11 de noviembre de 2009, Exp: 17.119. consejero ponente: Mauricio Fajardo Gómez; Subsección C, consejero ponente: Enrique Gil Botero, sentencia de 9 de julio de 2014, Exp: 44333. Postura reiterada en sentencia del 13 de noviembre de 2014, Exp. 33727, consejero ponente: Stella Conto Díaz del Castillo

BIEN COMERCIAL / ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO / ELEMENTOS DEL ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO / GOOD WILL / GOOD WILL COMERCIAL / TASACIÓN DEL GOOD WILL / PRUEBA / ANÁLISIS DE PRUEBA / ANÁLISIS DE LA PRUEBA / TRANSPORTE AÉREO

Sobre la causación de la afectación al Good Will, la Sala precisa que no solo carece de acreditación, sino que además se encuentra desvirtuada. La única prueba practicada para demostrar la afectación al buen nombre de la sociedad demandante fue el testimonio del piloto (...) quien celebraba contratos de transporte aéreo con esa sociedad, declaración cuya viabilidad de ser valorada ya se advirtió en acápites precedentes. Se suma en este punto que no se evidencia en su dicho ánimo subjetivo de favorecimiento a la parte actora. (...) A partir del contenido de su declaración se pudo establecer que, a raíz del accidente ocurrido el 16 de julio de 2010, la sociedad (...) en adelante se negó a suscribir contratos de transporte aéreo, a pesar de que en varias oportunidades la empresa con la que trabajaba el testigo les solicitó sus servicios. Así pues, está claro que la sociedad demandante fue la que unilateralmente decidió reducir su actividad de transporte aéreo, lo que desvirtúa que la clientela se hubiera mermado por la pérdida de confianza en sus servicios.

CONDENA / CONDENA EN COSTAS / PRESUPUESTOS DE LA CONDENA EN COSTAS / AERONÁUTICA CIVIL / CONCURRENCIA DE CULPA / CONCURRENCIA DE CULPA CIVIL

[L]a presente providencia se impondrá la condena en costas a cargo de la parte vencida, es decir, a la parte demandada Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Procede la Sala a fijar las agencias en derecho correspondientes, para que se tengan en cuenta en la liquidación de costas. (...) de conformidad con el numeral 4 del artículo 366 del mismo Código [General del Proceso], se tiene en cuenta la naturaleza, calidad y duración de la gestión realizada, la cuantía del proceso y otras circunstancias especiales si las hubiere. De conformidad con el Acuerdo expedido por el Consejo Superior de la Judicatura, vigente para la fecha en que se presentó la demanda, en materia de tarifas de agencias en derecho, se observa que: (...) Se trata de un proceso con pretensiones equivalentes a \$850'000.000, asunto en el que la parte demandada Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil resultó vencida en segunda instancia. (...) se advierte que el debate central giró en torno a la responsabilidad patrimonial por los daños derivados del accidente aéreo acaecido el 16 de julio de 2010 en el departamento del Casanare, caso en el cual se discutió que los distintos sujetos procesales expusieron argumentos de fondo para absolverse de responsabilidad que se les endilgaba, (...) Debe tenerse en cuenta que la parte actora apeló la sentencia de primera instancia mediante la cual se concluyó que se había presentado una concurrencia de culpas de 80% del piloto y 20% de las demandadas, Aeronáutica Civil y de (...), mientras que en la presente decisión, si bien se concluyó que existió la concurrencia de culpas del piloto y de la Aeronáutica Civil, el porcentaje de esa concurrencia por cuenta de la culpa del piloto se redujo del 80% al 50%, situación que le resulta favorable a los intereses de la demandante, gracias a la prosperidad parcial de los argumentos del recurso de apelación por ella interpuesto. También se precisa que a (...) le resultó favorable el recurso de apelación por ella formulado, toda vez que, a pesar de que en la primera instancia se declaró su responsabilidad en concurrencia de culpas con la Aeronáutica Civil y el piloto, la cual fue tasada en un 10%, en esta decisión fue absuelta de responsabilidad. (...) hay que precisar que, aun cuando no apeló la sentencia de primera instancia por haberle resultado favorable, tiene derecho a que le sean reconocidas en su favor agencias en derecho en la medida en que

estuvo representada en el proceso y debió ejercer vigilancia sobre las actuaciones procesales surtidas en su desarrollo, con independencia de que no hubiera actuado en segunda instancia. A partir de lo expuesto, se fijan las agencias en derecho en la segunda instancia en el 1% de \$850'000.000, es decir, la suma de \$8'500.000 para cada una de las beneficiarias, la que deberá incluirse en la liquidación de costas a cargo de la parte vencida, en este caso la parte demandada Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y en favor de la parte actora, la demandada (...) y las llamadas en garantía (...) El valor de \$8'500.000 será reconocido para cada una de ellas.

FUENTE FORMAL: CÓDIGO GENERAL DEL PROCESO – ARTÍCULO 366, CPACA – ARTÍCULO 188.

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCIÓN TERCERA

SUBSECCIÓN A

Consejera ponente: MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO

Bogotá D.C., veinte (20) de noviembre de dos mil veinte (2020)

Radicación número: 85001-23-33-000-2012-00215-01(54467)

Actor: SERGIO CRUZ ZAPATA PARALES Y OTRA

Demandado: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL Y OTROS

Referencia: ACCIÓN REPARACIÓN DIRECTA (APELACIÓN SENTENCIA)

Temas: RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES AÉREOS – falla del servicio cuando se discute irregularidad en el control de tránsito aéreo / CONCURRENCIA DE CAUSAS /conducta del piloto de la aeronave y falla de la gestión de la torre de control

Procede la Sala a resolver los recursos de apelación interpuestos por la parte demandante y la llamada en garantía La Previsora Compañía de Seguros y las apelaciones adhesivas presentadas por las demandadas Empresa de Energía de Casanare S.A. E.S.P. y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, contra la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo del Casanare el 16 de abril de 2015, mediante la cual se resolvió (se transcribe de forma literal, incluso

con posibles errores):

PRIMERO: DECLARAR probada la 'ausencia de responsabilidad en cabeza de Celta Ltda.'

SEGUNDO: Declarar administrativamente responsable a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil y a la Empresa de Energía de Casanare ENERCA S.A. E.S.P., en concurrencia de causas con los demandantes por los daños materiales sufridos por Aerolíneas Aéreas Arall Ltd. y Sergio Cruz Zapata, con ocasión del accidente aéreo de la aeronave HK-2423 el 16 de julio de 2010 en la pista German Alberto, ubicada en la finca La Independencia, jurisdicción del municipio de Yopal – Casanare, en la forma y porcentajes en la parte considerativa y por las razones allí expuestas.

TERCERO: Consecuencialmente a la anterior declaración CONDENAR en abstracto a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y a la Empresa de Energía de Casanare ENERCA S.A. E.S.P., a pagar a los demandantes dichos daños cada una en el equivalente al 10% del monto de los daños que resulten de la liquidación a través de incidente que deberá adelantar la parte demandante en los términos del artículo 193 del C.P.A.C.A. y acorde con los lineamientos de la motivación.

CUARTO: DECLARAR parcialmente prósperas las excepciones propuestas por La Previsora S.A. en la forma y por las razones expuestas en las consideraciones.

Consecuencialmente, CONDENARLA a reintegrar a ENERCA S.A. E.S.P. hasta el 10% del monto de los daños que resulten de la liquidación a través del incidente indicado en el numeral anterior, previa deducción del monto deducible, así como de los valores imputados a la póliza que vinculaba a esta con Enerca S.A. E.S.P. y sin que en ningún momento la suma que deba cancelar esta compañía exceda el valor total del monto asegurado.

QUINTO: NO CONDENAR en costas. Cada sujeto procesal deberá asumir los honorarios de sus respectivos apoderados. No obstante, los gastos anticipados pagados para la práctica de la prueba pericial, así como los honorarios del perito, deberán ser sufragados por partes iguales por los demandantes, Enerca S.A. E.S.P. y la UAE de la Aeronáutica Civil, a razón del 25% cada uno.

Del monto que debe pagar Enerca E.S.P. por concepto de indemnización de los daños, podrá descontar los valores correspondientes a la cuota de gastos de la pericia y los honorarios del perito a cargo de los demandantes. En lo que se refiere a los gastos que por esos conceptos deba pagar la UAE de la Aeronáutica Civil, sino se los cancelare a Enerca quien los sufragó, esta repetirá contra aquella.

SEXTO: NEGAR las demás pretensiones de la demanda por las razones indicadas en la motivación de este fallo.

SÉPTIMO: en firme esta providencia, ORDENAR la devolución del excedente de las sumas consignadas para gastos procesales, si lo hubiere y el archivo

del expediente cuando esta providencia quede ejecutoriada, dejando las constancias de rigor.

I. ANTECEDENTES

1. Síntesis del caso

La presente controversia gira en torno a la responsabilidad patrimonial de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Empresa de Energía de Casanare Enerca S.A. E.S.P. por los daños causados a la sociedad aerolíneas Llaneras Arall Ltda., en su condición de explotadora comercial, y al señor Sergio Cruz Zapata Parales como propietario de la aeronave Cessna HK2423, con ocasión del accidente aéreo ocurrido el 16 de julio de 2010, cuyo acaecimiento se atribuye a la falla en la prestación del servicio de gestión de tránsito aéreo, así como a la falta de señalización del tendido eléctrico presente en inmediaciones del aeródromo “German Alberto” y con el cual se enredó la aeronave, lo que causó su impacto contra el suelo.

2. La demanda

La demanda con la que se inició este litigio fue presentada el 17 de agosto de 2012¹ por el señor Sergio Cruz Zapata Parales y la sociedad Aerolíneas Llaneras Arall Ltda., en ejercicio del medio de control de reparación directa previsto en el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011) contra la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Empresa de Energía de Casanare Enerca S.A. E.S.P., con el fin de que:

- i) Se declarara la responsabilidad administrativa y patrimonial de la Nación – Ministerio de Transporte, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, por los daños causados a la sociedad aerolíneas Llaneras Arall Ltda., en su condición de explotadora comercial, y al señor Sergio Cruz Zapata Parales como propietario de la aeronave Cessna TU-206 HK2423, con ocasión del accidente aéreo ocurrido el 16 de julio de 2010, por haber fallado en la prestación del servicio de gestión de tránsito aéreo y de inspección y vigilancia de los aeródromos del país.

¹ Se precisa que el CD aportado como anexo de la demanda se encuentra en condiciones que hacen imposible su lectura; sin embargo, se advierte que los documentos que dice contener también fueron aportados en físico junto con la demanda, razón que hace innecesario en este estado del proceso solicitar que se aporte nuevamente el referido CD.

ii) Se declarara la responsabilidad administrativa y patrimonial de la Empresa de Energía de Casanare Enerca S.A. E.S.P. por los daños causados a la sociedad aerolíneas Llaneras Arall Ltda., en su condición de explotadora comercial, y al señor Sergio Cruz Zapata Parales como propietario de la aeronave Cessna TU-206 HK2423, con ocasión del accidente aéreo ocurrido el 16 de julio de 2010, por haber instalado y operado de manera inadecuada las redes eléctricas sobre la cabecera de la pista "German Alberto" y por no instalar las balizas y las señales, transgrediendo los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

iii) Como consecuencia de lo anterior, que se condenara a la entidad demandada a indemnizar los siguientes perjuicios:

Para Sergio Cruz Zapata Parales:

- 150 smmlv por concepto de perjuicios morales.
- A título de daño emergente, la suma de \$495'900.000 como costo total de reposición del avión y \$4'500.000, por los gastos de transporte en que debió incurrir por cuenta del siniestro.
- Por concepto de lucro cesante, la suma de \$249'924.157, correspondiente al ingreso dejado de percibir con ocasión de la explotación de la aeronave y \$28'158.900 equivalente al interés del 6% anual.

Para la sociedad Aerolíneas Llaneras Arall Ltda.:

- Por concepto de daño emergente, concretado en los viáticos de los funcionarios que debieron atender la emergencia y por afectación al buen nombre de la empresa, la suma de \$82'483.784.

3. Los hechos

En el escrito de demanda, en síntesis, la parte actora narró los siguientes hechos relevantes:

3.1. La sociedad Aerolíneas Llaneras Arall S.A. desde hace 20 años se dedica al transporte aéreo de pasajeros y carga en el territorio nacional, desarrollando su objeto a través de la aeronave Cessna HK2423, con fundamento en el contrato celebrado con su propietario, Sergio Cruz Zapata Parales, para su explotación comercial.

3.2. El 15 de julio de 2010, la sociedad Aerolíneas Llaneras Arall S.A. celebró contrato con la empresa Soluciones Charter de Colombia Ltda. para transportar en la aeronave Cessna HK2423 a varios trabajadores de la compañía Hupecol, desde La Unión - Casanare a Yopal.

3.3. El 16 de julio de 2010, en medio del trayecto La Unión – Yopal, el piloto se comunicó con la torre de control del aeropuerto El Alcaraván de Yopal para informar su plan de vuelo hacia esa pista, frente a lo cual se respondió que, por condiciones meteorológicas, el aeropuerto estaba operando de forma restringida, por lo que debía comunicarse con los aeródromos alternos “*La Independencia*” y “*Fasca*”, para indagar acerca de su disponibilidad de pista.

3.4. La torre de control del aeropuerto El Alcaraván informó al piloto que le autorizaba el aterrizaje en la pista del aeródromo “*La Independencia*”, por lo que a las 14:36 el piloto inició el descenso.

3.5. En medio de la maniobra, la aeronave se enredó con unas redes eléctricas que se hallaban ubicadas a 70 m de la cabecera 21 de la pista, cuestión que provocó la pérdida de control del avión y causó su impacto contra el suelo.

3.5. En el suceso dos personas fallecieron, cuatro resultaron gravemente heridas y la aeronave quedó totalmente destruida.

4. Fundamentos de derecho

Como soporte jurídico de sus pretensiones, la parte demandante invocó los artículos 2, 6, 11, 23, 26, 58, 78, 83 y 90 de la Constitución Política; la Ley 446 de 1998; la Ley 1437 de 2011 y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Indicó que la causa directa del accidente fue la falta de señalización de las cuerdas de energía eléctrica, ubicadas en el cono de aproximación, con las que chocó la aeronave al momento de aterrizar, sobre cuya existencia no fue informado el piloto antes de descender, como tampoco fue puesto en su conocimiento que el aeródromo carecía de permiso para operar, por cuanto se encontraba vencido.

5. Actuación procesal

5.1. Mediante auto del 24 de agosto de 2012, el Tribunal Administrativo de Casanare admitió la demanda y ordenó su notificación a las demandadas y al Ministerio Público.

5.3. Contestación de la demanda

5.3.1. Empresa de Energía de Casanare S.A. E.S.P. ENERCA S.A. E.S.P.

La empresa de servicios públicos contestó la demanda oportunamente en escrito a través del cual manifestó que algunos hechos le costaban y otros no, por lo que debían probarse. Sostuvo que, a diferencia de lo afirmado en la demanda, las cuerdas de la energía se hallaban ubicadas a una distancia de 225 m de la cabecera de la pista.

Precisó que, según el informe del accidente, las condiciones meteorológicas y la falta de visibilidad de la cabina fueron las que provocaron el siniestro, a lo que agregó que también incidieron en el resultado los problemas de comunicación presentados entre los equipos de la oficina de información aeronáutica OIA y el piloto al mando del vuelo.

Indicó que las redes se construyeron sin invadir ningún predio privado y que el permiso de operación de la pista “*German Alberto*” fue expedido con posterioridad, por lo que era obligación del explotador de la pista la señalización de la red.

Además, formuló los medios exceptivos de “*culpa exclusiva de la víctima por imprudencia y ausencia total de falla del servicio por parte de Enerca S.A. E.S.P.*”; “*hecho de un tercero*” y “*fuerza mayor o caso fortuito*”.

En el escrito elevó llamamiento en garantía frente la compañía La Previsora S.A. con fundamento en la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 1014910.

5.3.2. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

La entidad demandada presentó escrito de contestación en el término legal y se opuso a las pretensiones, por considerar que la parte actora erraba al sostener que la Unidad Especial de Aeronáutica Civil había fallado en la prestación del servicio de tránsito aéreo y en la inspección y vigilancia de los aeródromos del país.

Señaló que el propietario y operador del aeródromo privado “*German Alberto*” era la Compañía Especializada en Trabajos Agrícolas Ltda. Celta Ltda., a la cual, por no cumplir con los requisitos exigidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC, le fue cancelado el permiso de operación por parte de la Unidad Especial de Aeronáutica Civil.

Precisó que la pista de la que decoló la aeronave no era controlada por el centro del control de tráfico aéreo de la entidad aeronáutica colombiana, razón por la cual el plan de vuelo era “*AFIL*”², lo que significaba que el piloto lo presentaba verbalmente mediante frecuencia aeronáutica y el controlador de tráfico lo plasmaba en un documento ficha de trazabilidad escaneada que se encuentra en el informe de accidentes. Indicó que en ese informe no parecía que el plan “*AFIL*” de vuelo propuesto contemplara la pista “*German Alberto*” como aeródromo alterno.

Explicó que el piloto decidió ingresar al cono de aterrizaje de la pista “*German Alberto*” sin solicitar autorización de su explotador ni del centro de control de tráfico aéreo (ATC) de Yopal. Agregó que “*La Independencia*” no era una pista sino un área geográfica utilizada para vuelos por procedimiento visual.

Adujo que, dese que inició el vuelo, el piloto fue informado de las condiciones climatológicas que se presentaban en el sector y que tendían a recrudecer y que el centro de control carecía de información acerca de las pistas y sus alrededores, por lo que, a sabiendas del riesgo que representaba aterrizar en una pista que desconocía, la cual debió sobrevolar más de una vez para cerciorarse de las condiciones en las que se encontraba, omitió ese deber de precaución.

Formuló las excepciones de “*culpa exclusiva de la víctima*”, “*exoneración de responsabilidad civil extracontractual pues la causa eficiente de la ocurrencia del siniestro no se encuentra en la esfera de voluntad y decisión de la Aeronáutica Civil*” y “*exoneración de responsabilidad de la aeronáutica civil por culpa exclusiva del explotador del aeropuerto, la empresa Celta Ltda.*”.

5.4. En decisión del 29 de noviembre de 2012, el *a quo* rechazó por improcedente el llamamiento en garantía formulado por la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil contra la Compañía Especializada de Trabajos Agrícolas Ltda. Celta Ltda., por considerar que, al haberse interpuesto la excepción de culpa de la víctima, de

² Plan de vuelo enviado por radio para aeronaves en vuelo. - RAC 5.7.2.10.2.

acuerdo con lo prescrito en el artículo 19 de la Ley 678 de 2001, no podía accederse a su citación al proceso.

5.5. En providencia del 8 de abril de 2013, el Tribunal de origen admitió el llamamiento en garantía formulado por Enerca S.A. E.S.P. contra La Previsora S.A. Compañía de Seguros.

5.6. El 20 de marzo de 2013 se llevó a cabo la audiencia inicial de que trata el artículo 180 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. En esa oportunidad se surtió la etapa de saneamiento, en medio de la cual la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil manifestó que en el auto del 29 de noviembre de 2012 se había incurrido en un error al negar el llamamiento en garantía formulado en contra de la Compañía Especializada de Trabajos Agrícolas Ltda. Celta Ltda., con fundamento en la Ley 678 de 2001, con fines de repetición, cuando su análisis debió analizarse con fundamento en el Código de Procedimiento Civil.

Al respecto, el Tribunal *a quo* consideró que le asistía la razón a la Unidad Administrativa Aeronáutica Civil en cuanto el fundamento invocado para rechazar el llamamiento formulado fue equivocado, razón por la cual, con el propósito de sanear el litigio, accedió a llamar en garantía a la Compañía Especializada de Trabajos Agrícolas Ltda. Celta Ltda.

5.7. Contestación del llamamiento

5.7.1. La Previsora S.A. Compañía de Seguros

Mediante escrito de contestación allegado dentro del término legal, la llamada en garantía se opuso a las pretensiones con el argumento de que no existía falla del servicio que imputarle a la Empresa de Energía de Casanare S.A. E.S.P., puesto que el accidente se produjo por causas ajenas a la presencia de las redes de energía eléctrica, las cuales, por demás, cumplían con la normativa técnica que regulaba su instalación.

Así mismo, frente a las pretensiones de la demanda presentó los medios exceptivos de *“inexistencia de responsabilidad a cargo de la Empresa de Energía de Casanare S.A. E.S.P. Enerca”*, *“falla del servicio por parte de la autoridad aeronáutica”*, *“causa extraña- deficiencias en el servicio de comunicaciones el día de los hechos a cargo de la Aerocivil”*, *“hecho de la víctima-piloto”*, *“hecho de un*

tercero – del explotador del aeródromo y de la aeronáutica civil al no cumplir sus obligaciones legales”, “hecho de la víctima- explotador de la aeronave” y “falta de prueba idónea que acredite el daño ocasionado”.

En relación con el llamamiento formulado en su contra propuso las excepciones de *“ineptitud del llamamiento en garantía”, “exclusiones pactadas contractualmente”, “inexistencia de cobertura por el concepto de daño moral”, “limitación de la responsabilidad”, “ajuste del valor a indemnizar de acuerdo con el grado de agotamiento del valor asegurado” y “aplicación del deducible pactado en la póliza”.*

5.7.2. Compañía Especializada de Trabajos Agrícolas Ltda. Celta Ltda.

La sociedad Celta contestó la demanda oportunamente.

Se opuso a las pretensiones con el argumento de que Celta Ltda. no desplegó acción alguna que pudiera dar origen a la responsabilidad patrimonial que se alega.

Esgrimió que la pista *“German Alberto”* se encontraba inactiva desde enero 2010, por lo que no existía justificación para que el comandante de la aeronave hubiera elegido ese aeródromo alternativo para aterrizar ante la imposibilidad en el aeródromo de destino inicial.

Invocó las excepciones de *“fuerza mayor o caso fortuito”, “ausencia de responsabilidad en cabeza de Celta Ltda.”, “ausencia de presupuestos de la acción resarcitoria o indemnizatoria”, “responsabilidad exclusiva de Enerca S.A. E.S.P. y de la Aeronáutica Civil”.*

Frente al llamamiento en garantía excepcionó: *“ausencia de presupuestos legales exigidos para la vinculación de Celta Ltda.”, “ausencia de presupuestos de la acción resarcitoria o indemnizatoria”, “responsabilidad exclusiva de Enerca S.A. E.S.P. y de la Aeronáutica Civil y por ende falta de legitimidad en la causa por pasiva de Celta Ltda.” y “culpa del piloto”.*

5.8. Audiencia Inicial

El 29 de enero de 2014 se adelantó la audiencia inicial prevista en el artículo 180 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en la cual se inadvirtió la existencia de causales de nulidad que viciaran lo actuado y así quedó expresamente aceptado por los intervinientes.

Al referirse a la excepción de ineptitud del llamamiento formulado por La Previsora S.A. precisó que, si bien no se formuló en escrito separado sino en el escrito de contestación, esa circunstancia no resultaba suficiente para declarar su ineptitud; en esa medida debía prevalecer el derecho sustancial y garantizar el acceso a la administración de justicia.

En cuanto a la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva formulada por Enerca S.A. E.S.P. y Celta Ltda., el *a quo* señaló que, en atención a que lo discutido en el litigio era la responsabilidad por el accidente de aviación y los perjuicios generados, existía legitimación de hecho por estar vinculadas al proceso, lo que llevó a declarar impróspera la excepción, sin perjuicio de que la legitimación sustancial debiera decidirse en la sentencia.

El fallador de primer grado fijó el litigio y lo circunscribió a establecer si existía responsabilidad administrativa y extracontractual de la Aeronáutica Civil y Enerca S.A. E.S.P. por los perjuicios de orden material y moral ocasionados a los demandantes por la pérdida de la aeronave marca CESSNA modelo TU-2063, HK 2423, a raíz del accidente aéreo ocurrido el 16 de julio de 2010, en la pista "German Alberto".

Seguido de lo anterior, el *a quo* estimó que, en caso de resultar condenadas las entidades demandadas, debía establecerse si las llamadas en garantía por aquellas debían ser condenadas a pagar todo o en parte de la suma ordenada.

Finalmente, la Sala Unitaria se pronunció acerca del valor de los elementos de prueba aportados al proceso y decretó las pruebas documentales, periciales y testimoniales solicitadas por las partes y la inspección judicial con intervención de perito solicitada por Enerca S.A. E.S.P.

5.4. Audiencia de pruebas

El 3 de diciembre de 2014 se adelantó la audiencia de pruebas, en desarrollo de la cual se incorporaron a la actuación los documentos recibidos, se escuchó la declaración de varios de los testigos citados y la declaración del perito para que rindiera las explicaciones sobre la experticia practicada.

En auto del 10 de febrero de 2015 se aceptó el desistimiento del interrogatorio de parte del representante de la sociedad Enerca S.A. E.S.P. solicitado por la parte demandante.

5.5. Alegatos de conclusión

En providencia del 10 de febrero de 2015, el Tribunal decidió prescindir de la audiencia de alegaciones y juzgamiento y corrió traslado a las partes por el término de diez (10) días para alegar de conclusión y al Ministerio Público para que rindiera concepto. En el término concedido, las partes presentaron sus respectivos escritos de alegaciones, en los cuales reiteraron los argumentos expuestos en oportunidades procesales precedentes.

El Ministerio Público guardó silencio.

5.6. La sentencia de primera instancia

El Tribunal Administrativo del Casanare resolvió el litigio en los términos transcritos al inicio de esta providencia.

Consideró que el análisis de la responsabilidad atribuida a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Empresa de Energía de Casanare Enerca S.A. E.S.P. debía abordarse desde la óptica de la falla del servicio, debido a que en la demanda se imputó el incumplimiento de obligaciones legales, a lo que agregó que no era procedente estudiar el caso bajo la teoría de la actividad peligrosa, porque el perjuicio no se derivaba del ejercicio de la aviación, sino de labores de control del tránsito aéreo, ni del suministro de la energía eléctrica.

En cuanto a la responsabilidad de la sociedad Celta Ltda. adujo que su análisis debía hacerse con apego a las normas del Código de Civil y del Código de Comercio.

Luego de valorar el material probatorio que obra en el expediente, adujo que la aeronave inició su vuelo desde el aeropuerto de Villavicencio, que es controlado por la Aerocivil y, por ende, debía presentar el plan de vuelo incluyendo dos pistas de aterrizaje en caso de emergencia. Indicó que la pista "*German Alberto*" no estaba en funcionamiento, por lo que el piloto, antes de iniciar el viaje, pudo informarse sobre esta situación y no incluirla en el plan de vuelo como pista alterna, dado que era su obligación cerciorarse de las condiciones de las pistas a las que se dirigía.

Adujo que la aeronave llevaba suficiente combustible para volar durante cinco horas, cuestión que, de cara a las condiciones del clima y la imposibilidad de aterrizar en el aeropuerto el Alcaraván de Yopal, daban tiempo para buscar otra pista alterna. Consideró que el piloto era experimentado y conocedor de la zona, por virtud de lo cual debía saber sobre la existencia de las redes eléctricas aledañas a las pistas y su altura, para adoptar las medidas tendientes a evadirlas y poder aterrizar sin problema. Al no hacerlo, la avioneta se enredó con los cables de energía y se produjo el resultado conocido.

Explicó que, de acuerdo con la experticia practicada en la etapa probatoria, la distancia existente entre las redes de eléctricas y los triángulos ubicados en la pista era de 248, 93 metros desde el eje de la red de alta tensión, de manera que el piloto tuvo espacio suficiente para evadir las redes antes de iniciar el descenso.

Frente a la sociedad Celta Ltda. el Tribunal consideró que, si bien era la propietaria y explotadora de la pista "*German Alberto*", para el día de los hechos no estaba funcionando porque se había vencido el permiso de operación concedido por la Aerocivil. En ese orden, estimó que no le cabía responsabilidad alguna en este caso.

Respecto de la responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Empresa de Energía de Casanare Enerca S.A. E.S.P. indicó que, en pasada oportunidad, ese mismo tribunal se había pronunciado frente a los mismos hechos, pero en una demanda promovida por los familiares de uno de los pasajeros fallecidos en el suceso, situación que, al ser la misma, permitía hacer extensivos los argumentos sobre la responsabilidad y, con apoyo en el material recaudado en esta causa, se podía concluir que:

Estaba demostrada la existencia de las redes de energía en el lugar de los hechos, frente a lo cual precisó que, aun cuando existía el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE, cuyo objetivo central era la seguridad de las operaciones, el que en principio no obligaría a Enerca a responder por tratarse de redes anteriores a su vigencia, lo cierto era que ello no excusaba a esa empresa de señalar la existencia de las redes eléctricas en el cono de aproximación a una de las dos únicas cabeceras de un aeródromo, por el peligro y riesgo que representaba la actividad peligrosa que emanaba de manejo y conducción de energía.

En cuanto a la Aeronáutica, advirtió que no existía justificación para que no hubiera exigido la instalación de balizas en las redes aledañas a la pista, previa concesión del permiso de operación al explotador del aeropuerto.

Con base en lo anterior, concluyó que el accidente se produjo por una concurrencia de causas consistentes en la negligencia del piloto que operaba la nave, al que se le imputó un porcentaje del 80% en la causación del daño y el 20% restante debía ser dividido entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Empresa de Energía de Casanare Enerca S.A., en partes iguales.

Negó el reconocimiento de perjuicios morales solicitados en la demanda, por cuanto no estaban demostrados.

En lo atinente a los perjuicios materiales sostuvo que, a pesar de estar demostrada la destrucción de la aeronave, no se conocía el *quantum* de los daños, toda vez que no se demostró el costo comercial de un elemento de similar naturaleza y características, ni los costos de reposición, a lo que sumó que no existía prueba del lucro cesante.

Dicho lo anterior, profirió condena en abstracto bajo la aclaración de que en el incidente de liquidación de perjuicios debía establecerse si la aeronave estaba asegurada y si los demandantes recibieron alguna indemnización por su pérdida.

Consideró que la llamada en garantía La Previsora S.A. debía reembolsar a Enerca S.A. E.S.P el equivalente al 10% del monto a que resultara condenada, con base en la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 1014910, previa reducción del monto del deducible.

Finalmente, en cuanto a las costas, precisó que cada sujeto debía asumir los honorarios de sus respectivos apoderados. Advirtió que los honorarios del perito debían ser asumidos por partes iguales por los demandantes y las demandadas, puesto que, a pesar de haber sido solicitada por Enerca S.A. E.S.P., su práctica fue útil para todas las partes.

6.7. El recurso de apelación

6.7.1. La parte actora

La parte demandante fundamentó su desacuerdo con la sentencia de primer grado en que, a diferencia de lo allí sostenido, el trayecto del accidente no inició en

Villavicencio, sino en el aeródromo no controlado de La Unión y la pista “*German Alberto*”. Señaló que el piloto sí suministró el plan de vuelo con las dos pistas alternas, la de “*Fasca*” y “*La Independencia*”, nombre con el que se conoce la pista “*German Alberto*”, sin que el piloto fuera informado de que no estaba operando por falta de licencia, con lo que se incumplió la función del controlador aéreo.

Con base en lo anterior, argumentó que el Tribunal erró al encontrar configurada la culpa del piloto, la que, por demás, estaba desvirtuada con los testimonios de los señores Nelson Rico y Nelson Eduardo Quiroga.

Consideró desacertado que el Tribunal estimara que el piloto debió enterarse de las condiciones de las pistas alternas, ya que eso lo hace la torre de control, la que, con apoyo en los registros que lleva sobre los aeródromos, cumple la función de autorizar o denegar el uso de un aeropuerto, siendo en esa función en la que falló el controlador y cuya carga no puede trasladarse al comandante del avión.

Alegó que el *a quo* incurrió en una contradicción al advertir que el piloto debió conocer las redes eléctricas y cerciorarse de su distancia, en consideración a que, según se probó en el proceso, las redes no podían apreciarse ni en condiciones de buen tiempo por falta del balizamiento reglamentario, y sumó que las redes no podían ubicarse en el cono de aproximación de la pista como lo indicaba el Reglamento Aeronáutico Colombiano RAC, en el que se establecía que la distancia establecida era de 13 kilómetros, por lo que los 248 m que separaban las redes de los conos de aterrizaje eran insuficientes para garantizar una maniobra de aterrizaje en condiciones de seguridad.

Manifestó su inconformidad en relación con la condena en abstracto, porque, al proceder en esa dirección, la primera instancia desestimó las cotizaciones de aeronaves similares aportadas con la demanda y todos los documentos allegados y relacionados en el literal d del acápite de pruebas

Indicó que el fallo era incongruente, por cuanto, pese a advertir las protuberantes fallas en que incurrieron las demandadas, solo les atribuyó responsabilidad en un porcentaje del 20%.

Sostuvo que los testimonios de los señores Nelson Rico y Nelson Eduardo Quiroga dieron fe de la afectación al buen nombre que sufrió la empresa Arall Ltda. al punto de que llevó a la terminación de sus operaciones en esa región y

también pusieron en evidencia la aflicción y angustia sufrida por el propietario de la aeronave, Sergio Zapata, por la pérdida de su amigo piloto.

6.7.2. La Previsora S.A.

La llamada en garantía manifestó su inconformidad con el fallo de primera instancia, la que estribó en que el Tribunal no tuvo en cuenta que en el proceso estaban demostrado varios hechos, tales como las condiciones climáticas; que la red de media tensión que conecta a Yopal con Morichal cumplía con las normas técnicas establecidas en el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE; que para el día de los hechos la pista "*German Alberto*" no contaba con licencia de operación vigente y que la defectuosa comunicación que existía el día del accidente fue determinante para su producción, ya que al piloto no se le pudo sacar del error en el que se hallaba al hablar del aeródromo alterno "*La Independencia*".

Adujo que las causas del accidente fueron las condiciones meteorológicas adversas, el funcionamiento defectuoso de los equipos de comunicación utilizados por los controladores aéreos y la falta de conocimiento de la pista por parte del piloto, sin que en ningún caso se le pueda imputar responsabilidad a Enerca S.A. E.S.P.

Reiteró las excepciones propuestas en su escrito de contestación, que apuntaban a sostener que las redes eléctricas existían antes de la construcción del aeródromo, y que la aeronáutica era la encargada de dar cumplimiento a los reglamentos de transporte aéreo en relación con el señalamiento de los obstáculos, así como que fue la imprudencia del piloto la que, a su turno, contribuyó de manera eficiente a la causación del daño.

Discrepó de la condena a la llamada en garantía, por cuanto el Tribunal no analizó la vigencia de la póliza No. 1014910 y desconoció el hecho de que no podían cubrirse hechos sucedidos con anterioridad. Agregó que el riesgo concretado no era asegurado, porque dependía de Enerca S.A. E.S.P., como tomadora.

6.7.3. Enerca S.A. E.S.P.

La empresa de energía presentó escrito de apelación adhesiva a la apelación interpuesta por La Previsora S.A.

Estimó que en el caso se hallaba configurada la concurrencia de culpas entre la culpa del piloto y las omisiones en que incurrió la Aeronáutica Civil a su deber de vigilancia y control.

Argumentó que el piloto omitió su deber de trazar un plan de vuelo adecuado, porque no indagó sobre las condiciones óptimas de operatividad de las pistas alternas. Añadió que, ante las adversas condiciones climáticas y las fallas en la comunicación con la torre de control, debió regresar al punto de partida del vuelo.

Reprochó que se le endilgara responsabilidad a la empresa de energía, pues las cuerdas de la energía fueron ubicadas antes de la construcción del aeródromo, sin que le fueran aplicables las normas del RETIE, por lo que era a la Aeronáutica a la que le correspondía revisar los obstáculos preexistentes al momento de expedir los permisos de operación. En su criterio, también existió falla de la autoridad aeronáutica, al no informar al piloto acerca de la imposibilidad de utilizar el aeródromo "*German Alberto*" por no contar con permiso de operaciones.

Censuró el razonamiento del tribunal, de conformidad con el cual la razón por la que no declaró la responsabilidad de Celta Ltda. era que para la época de los hechos la pista no estaba operando y, en esa medida, para guardar coherencia, debía entenderse que en nada afectaba si las cuerdas de tensión estaban o no señalizadas, porque en últimas se partía de la base de que el piloto no podía aterrizar en ese lugar.

6.7.4. Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil

La entidad demandada adhirió al recurso de apelación interpuesto por la Compañía de Seguros La Previsora S.A. y Enerca S.A. E.S.P., en el sentido de señalar que el responsable del accidente fue el piloto de la aeronave, debido a que incumplió el deber de cuidado que demandaba la actividad peligrosa que ejercía, dado que no indagó sobre las condiciones meteorológicas del sector y la existencia de un aeropuerto alternativo que estuviera operando.

Añadió que la presencia de las redes eléctricas no podía considerarse como la causa del daño, puesto que, al ser cuerdas fijadas a unos postes inertes, no podían generar el accidente, siendo la aeronave la que se aproximó a ellas.

Frente a la responsabilidad de la aeronáutica, adujo que en ninguna de las resoluciones en las que había concedido y renovado el permiso de operación del

aeródromo “*German Alberto*” se había condicionado a que se colocaran señales en la vía de transmisión y que, en caso de ser obligatorio, habría de ser el operador de la pista el responsable de los daños causados con su operación.

Indicó que ni los reglamentos aeronáuticos ni la reglamentación técnica exigían la señalización de las redes de transmisión de energía en esa zona con balizas o balones. Además de lo anterior, la aeronáutica no tenía facultades sobre el operador de la pista, dado que para el momento del accidente la pista no tenía permiso de operación.

Esgrimió que no estaba probado que las condiciones de comunicación con la torre de control fueran defectuosas.

6. Actuación en segunda instancia

Mediante providencia del 3 de septiembre de 2015 se admitieron los recursos de apelación interpuestos por la parte demandante y La Previsora S.A. y las apelaciones adhesivas impetradas por Enerca S.A. E.S.P. y la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil.

En auto del 21 de octubre de 2015 se corrió traslado a las partes para que presentaran sus alegaciones finales y al Ministerio Público para que rindiera su concepto.

En el término otorgado, La Previsora S.A., Enerca S.A. E.S.P. y la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil presentaron sus alegaciones.

La parte actora y el Ministerio Público guardaron silencio.

II. CONSIDERACIONES

Para resolver la segunda instancia de la presente *litis* se abordarán los siguientes temas: **1)** competencia del Consejo de Estado; **2)** la oportunidad del medio de control de reparación directa; **3)** objeto de la apelación: **3.1.)** hechos probados: **3.1.1)** sobre la propiedad, explotación y condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave; **3.1.2)** en cuanto a las condiciones de modo, tiempo y lugar en que ocurrió el accidente de la aeronave Cessna HK2423; **3.1.3)** sobre las condiciones de funcionamiento y operatividad del aeródromo “*German Alberto*” que fue la identificada por el piloto como pista alterna “*La Independencia*”; **3.1.4)** sobre las redes eléctricas con las que se enredó la aeronave; **4)** régimen de responsabilidad aplicable en los casos en que se alega la reparación de daños causados en la

actividad aeronáutica; **4.1)** el daño antijurídico; **4.2)** la imputación: **4.2.1)** la conducta del piloto al mando de la aeronave HK2423; **4.2.2)** de las irregularidades en la prestación del servicio del control de tránsito aéreo de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil; **4.2.3)** la ausencia de responsabilidad de Enerca S.A. E.S.P. y Celta Ltda.; **4.2.4)** la concurrencia de causas entre la actuación de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil y la conducta del piloto de la aeronave HK2423; **4.2.5)** conclusiones finales acerca de la imputación de responsabilidad por el accidente aéreo ocurrido el 16 de julio de 2010; **5)** liquidación de perjuicios y **6)** costas.

1. Competencia del Consejo de Estado

A continuación, la Sala verificará su competencia para conocer del recurso de apelación:

Se tiene presente que el artículo 104³ de la Ley 1437 de 2011, vigente a partir del 2 de julio de 2012, prescribe que la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo se encuentra instituida para conocer, *“además de lo dispuesto en la Constitución Política y en leyes especiales, de las controversias y litigios originados en actos, contratos, hechos, omisiones y operaciones, sujetos al derecho administrativo, en los que estén involucradas las entidades públicas”*.

En esta oportunidad se encuentran en controversia circunstancias atinentes a la responsabilidad patrimonial de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Empresa de Energía de Casanare Enerca S.A. E.S.P. por los daños causados a la sociedad Aerolíneas Llaneras Arall Ltda., en su condición de explotadora comercial, y al señor Sergio Cruz Zapata Parales como propietario de la aeronave Cessna TU-206 HK2423, con ocasión del accidente aéreo ocurrido el 16 de julio de 2010.

Así las cosas, como la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Empresa de Energía de Casanare Enerca S.A. E.S.P ostentan la naturaleza de entidades públicas, esta jurisdicción es competente para conocer del presente asunto.

³ *“Artículo 104. De la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo. La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo está instituida para conocer, además de lo dispuesto en la Constitución Política y en leyes especiales, de las controversias y litigios originados en actos, contratos, hechos, omisiones y operaciones, sujetos al derecho administrativo, en los que estén involucradas las entidades públicas, o los particulares cuando ejerzan función administrativa.(...)”*

También le asiste competencia a la Sala para tramitar el asunto en segunda instancia, toda vez que la mayor de las pretensiones de contenido económico se estimó en la suma de \$495'900.000, monto que resulta superior a la suma equivalente a 500 S.M.L.M.V. (\$283'350.000)⁴, exigida en la Ley 1437 de 2011, para que el proceso tuviera vocación de doble instancia.

2. Oportunidad del medio de control de reparación directa

Dado que el accidente aéreo génesis del daño se produjo el 16 de julio de 2010, deben aplicarse las normas de oportunidad previstas en el C.C.A., por ser la legislación vigente al momento en que inició el cómputo de la caducidad⁵.

Al tenor de lo previsto por el artículo 136 del Código Contencioso Administrativo, la acción de reparación directa debe instaurarse dentro de los dos años contados a partir del día siguiente al acaecimiento del hecho, omisión, operación administrativa u ocupación permanente o temporal de inmueble de propiedad ajena por causa de trabajos públicos.

El accidente se produjo el 16 de julio 2010, es decir, los dos años vencían el 17 de julio de 2012. El 3 de julio de 2012, faltando 15 días para que se cumpliera el término de caducidad, la parte actora presentó solicitud de conciliación extrajudicial ante la Procuraduría 53 Judicial II Administrativa⁶, trámite que culminó el 9 de agosto de 2012 por ausencia de ánimo conciliatorio, fecha en que la Procuraduría expidió la constancia de conciliación fallida.

A partir del día siguiente, se reanudó el término restante para vencerse los dos años de caducidad, el cual se cumplía el 24 de agosto de 2012.

Así pues, al haberse interpuesto la demanda el 7 de agosto de 2012, se tiene que su presentación fue oportuna.

3. Objeto de la apelación

⁴ Con fundamento en el salario mínimo legal vigente en 2012 (\$566.700 X 500 = \$283'350.000).

⁵ Ley 153 de 1887 Artículo 40. *Las leyes concernientes a la sustanciación y ritualidad de los juicios prevalecen sobre las anteriores desde el momento en que deben empezar a regir.*

Sin embargo, los recursos interpuestos, la práctica de pruebas decretadas, las audiencias convocadas, las diligencias iniciadas, los términos que hubieren comenzado a correr, los incidentes en curso y las notificaciones que se estén surtiendo, se regirán por las leyes vigentes cuando se interpusieron los recursos, se decretaron las pruebas, se iniciaron las audiencias o diligencias, empezaron a correr los términos, se promovieron los incidentes o comenzaron a surtir las notificaciones.

⁶ Folio 17 del cuaderno 3.

En consideración a que, en suma, el objeto de los recursos de apelación presentados por la parte actora, la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, Enerca S.A. E.S.P. y La Previsora S.A. tienen como elemento transversal la discusión acerca de a cuál de las partes del litigio resulta del todo o en parte atribuible la responsabilidad que se endilga por el accidente aéreo ocurrido el 16 de julio de 2010, la Sala se referirá a los hechos acreditados que son de relevancia para resolver las impugnaciones.

3.1. Hechos probados

3.1.1. Sobre la propiedad, explotación y condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave

De conformidad con el folio de matrícula aeronáutico que reposa en el expediente, consta que la aeronave Cessna modelo TU206G, serie CU206205206, de matrícula HK 2423 fue adquirida por el señor Sergio Cruz Zapata Parales mediante escritura pública No. 0169 del 19 de enero de 1988, otorgada en la Notaría Segunda del Círculo de Bogotá y registrada en ese instrumento público el 31 de octubre de 1988. También consta allí que su empresa explotadora, desde el 7 de marzo de 2001, era la sociedad Arall Ltda.⁷

Según certificado de matrícula expedido por la Unidad administrativa Especial de Aeronáutica Civil, está acreditado que el señor Sergio Cruz Zapata Parales es el propietario de la aeronave HK-2423, Cessna TU206G, con serie número CU20605206, y su explotador comercial es la sociedad Aerolíneas Aéreas Arall Ltda.⁸

Igualmente, se demostró que la nave contaba con certificado de aeronavegabilidad número 002130, expedido por la misma autoridad el 2 de abril de 2001⁹.

En la inspección de la aeronave, realizada por la Secretaría de Seguridad Aérea de la Unidad administrativa Especial de Aeronáutica Civil, se certificó que la aeronave HK-2423 cumplía con las normas de los Reglamentos Técnicos Aeronáuticos, con su programa de mantenimiento y las directivas de

⁷ Folio 358 del cuaderno 6.

⁸ Folio 24 del cuaderno 3.

⁹ Folio 29 del cuaderno 3.

aeronavegabilidad¹⁰ y mediante oficio del 23 de noviembre de 2009, el jefe de la oficina de transporte aéreo informó al señor Sergio Cruz Zapata Parales que el permiso de la sociedad Aerolíneas Llaneras Arall Ltda. se renovó hasta el 29 de agosto de 2014¹¹.

3.1.2. En cuanto a las condiciones de modo, tiempo y lugar en que ocurrió el accidente de la aeronave Cessna HK2423

De acuerdo con el informe de programación de vuelo diligenciado por Aerolíneas Llaneras Arall Ltda., se acreditó que el 16 de julio de 2010 la aeronave Cessna HK 2423, asignada al piloto Jorge Luis Tovar Muñoz, debía efectuar un vuelo charter de transporte de pasajeros en la ruta Villacencio – Yopal – La Unión – Yopal – Villavicencio¹².

Igualmente, de conformidad con el informe final rendido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en consonancia con la grabación magnetofónica¹³ de la comunicación sostenida entre el piloto de la aeronave Cessna y la torre de control minutos antes del suceso, está demostrado que:

Mientras la aeronave HK2423 efectuaba un vuelo contratado de transporte de personal en el trayecto comprendido entre La Unión (Paz de Ariporo, Casanare) y El Yopal (Casanare), debido a las condiciones climáticas imperantes en el aeródromo de destino (El Yopal), la torre de control de aproximación a El Yopal APP, a través de radiofrecuencia, solicitó al piloto al mando que informara sobre dos pistas alternas para el aterrizaje.

El piloto informó que sus dos pistas alternas, de acuerdo con su plan de vuelo, eran la de “*Fasca*” y “*La Independencia*”. Minutos después, ante la persistencia del mal tiempo en El Yopal, su torre de control de aproximación solicitó al piloto que confirmara la pista alterna final de aterrizaje, a lo cual el piloto respondió que sería “*La Independencia*”, alternativa que, luego de ser consultada por la torre de control a la OIA -*Oficina de Información Aeronáutica*- sin obtener respuesta por parte de esta última, fue autorizada por la torre de control.

¹⁰ Folios 30 a 32 del cuaderno 2.

¹¹ Folio 33 a 34 del cuaderno 3.

¹² Folio 39 del cuaderno 3.

¹³ CD visible a folio 655 del cuaderno 1.

Alrededor de las 14:37 HL –hora local-, en medio de su descenso, la aeronave Cessna TU206, de matrícula HK2423, se enredó con un cable superior del tendido eléctrico, cuya presencia no estaba señalizada, ubicado al costado izquierdo de la carretera Tirodinal – Yopal, a 70 metros de la cabecera 21 de la pista, cuando se disponía a efectuar su aterrizaje en el aeródromo alterno que, a diferencia de lo señalado por el piloto, en realidad no se llamaba “La Independencia” sino “German Alberto”.

Como consecuencia del tropiezo contra el cable eléctrico, la aeronave se precipitó a tierra, impactó de frente contra el terreno y se produjo su destrucción total. El piloto y un pasajero fallecieron y los cuatro pasajeros restantes sufrieron heridas de gravedad.

Al respecto, en el referido informe se narró (se transcribe de forma literal incluso con posibles errores):

Después de embarcar 5 pasajeros en la Pista La Unión¹⁴ la aeronave efectúa su despegue en condiciones normales y a las 13:45 HL establece comunicación con APP EYP¹⁵. Dicha dependencia informa al piloto que notifique los aeródromos alternos debido a que a la hora el aeropuerto se encuentra operando con mínimos y que hay tendencia a cerrarse por condiciones meteorológicas. El piloto responde al control notificando los aeródromos de Fasca y el punto la Independencia¹⁶, siendo este último escogido por el piloto como alterno principal.

A las 14:01HL el piloto comunica la posición lateral Trinidad y solicita reporte de las condiciones meteorológicas. El control reporta que las condiciones continúan iguales (a mínimos) y solicita nuevamente al HK 2423 que confirme si el alterno es “Fasca” o “La Independencia” a lo que el piloto notifica que su alterno sería “La Independencia”.

A las 14:36HL el piloto reporta campo a la vista y cuando se disponía a realizar la maniobra de aterrizaje por la cabecera 21 el tren de nariz chocó contra un cable eléctrico. Inmediatamente después la aeronave pierde el control e impacta de frente contra el terreno quedando en posición invertida sobre la cabecera de la pista.

La aeronave quedó totalmente destruida, el piloto y un pasajero sufrieron lesiones mortales, los demás ocupantes resultaron con lesiones graves. No se presentó incendio post-impacto.

(...).

La aeronave cumplía con todos los requisitos de mantenimiento y aeronavegabilidad exigidos para su operación. (...) De acuerdo al compendio

¹⁴ Original de la cita “Pista de uso privado para operaciones de transporte de personal petrolero (...).”

¹⁵ Original de la cita “Abreviatura aeronáutica de comunicaciones utilizada para identificar la dependencia aproximación El Yopal”.

¹⁶ Original de la cita “Punto geográfico definido en la carta de llegadas y salidas visuales del Aeropuerto de El Yopal ubicado a 7 millas náuticas (NM) del VOR EYP en el radial 136° Coordenadas N05°11’53** w072°21’34”.

de pruebas no se evidenció falla o mal funcionamiento de algún sistema específico.

(...).

1.9. Comunicaciones

Las comunicaciones efectuadas entre el piloto y Aproximación El Yopal APP EYP fueron establecidas en frecuencia 126.8 MHz. Desde el primer llamado del piloto a la frecuencia (13:45 HL) hasta el momento del accidente no se presentaron anomalías en la transmisión y recepción de colaciones y estas no tuvieron incidencia en el presente accidente.

(...).

La pista German Alberto (...) está situada a 8.7NM al SE del aeropuerto El Alcaraván de El Yopal. Tiene una longitud de 800 mts por 15 mts de ancho con orientación 03-21 y una elevación de 218 pies. La pista es operada por la compañía Aero fumigaciones denominada CELTA LTDA. Mediante Resolución 05436 la vigencia de operación de la pista era del 18 de Diciembre de 2006 hasta el 12 de Enero de 2010. Ocurrido el accidente la pista no se encontraba operativa por vigencia de operación.

(...).

“Aunque la pista se encontraba señalizada adecuadamente en ambas cabeceras, en la trayectoria final de la cabecera 21 las líneas de energía no se encontraban señalizadas.

1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave impactó contra el cable superior del tendido eléctrico (Línea de Descarga Estática) ubicado al costado izquierdo de la carretera Tirodinal – Yopal a 70 metros de la cabecera 21. La línea se deslizó sobre el tren delantero de la aeronave causando la pérdida de control y posterior impacto contra el terreno a 56 metros.

(...).

Los controladores de turno presentaron un informe detallado sobre las comunicaciones y autorizaciones efectuadas entre el HK2423 y APPO EYP.

CONTRALADOR 1

El día 16 de julio de 2010 siendo las 1(:50UTC recio llamado del HK2423 que me informa encontrarse un vuelo en la ruta La Unión (7GF) hacia El Yopal (SKYP) le informo que el Yopal se encuentra operando instrumentos con una visibilidad reducida a 1500 metros por lluvia y un techo de nubes de 500 pies. Le indico que de acuerdo a la información notifique cuales son sus intenciones y me informa que procede hacia la independencia como alterno...”. Le solicito que me informe los datos de su plan de vuelo vía AFIL y me confirme un segundo alterno, confirmo los datos informados en la ficha de progreso de vuelo y procedo a llamar a la OIA correspondiente para que me reciban el plan de vuelo del HK2423 y de otras dos aeronaves, pero luego de un rato no se obtiene respuesta...

(...).

CONTRALADOR 2 (después del cambio).

...como novedad en la entrega de la posición se me informa que el CTR opera IMC y que el HK2423 procedía con destino El Yopal pero por la restricción informó proceder a la pista de la independencia como alterno.

“Siendo las 19:25 el HK2423 reporta que está en final y es cambiado a frecuencia 122.9 MHz dentro de la misma colación el piloto solicita información actualizada de las condiciones meteorológicas en Yopal. Se le informa que está mejorando que la visibilidad ahora es de 300 metros; respondiendo que en 15 minutos llamará a la torre para saber cómo siguen las condiciones. Se le pregunta si conoce el número telefónico de la torre y éste se le suministra. Esta fue la última comunicación establecida con dicha aeronave...”.

(...).

2.2.3. Condiciones meteorológicas

(...).

Las condiciones de disminución de visibilidad y fuerte precipitación influyeron directamente en la percepción del piloto ante la presencia de obstáculos ante

la aproximación final a la cabecera 21 que en este caso correspondía al tendido eléctrico adyacente.

2.2.4. Control de Tránsito Aéreo

El piloto envió su plan de vuelo AFIL¹⁷ a APP EYP según lo normado por los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos. En varios llamados notifica a “La Independencia” y Fasca como sus aeródromos alternos. (...).

En el envío de plan de vuelo AFIL a EYP, el controlador debe consignar la información de aeródromo alternativo en la ficha de progreso del vuelo y luego debe remitir los datos por sistema conmutado ATS a la dependencia AIS OIA correspondiente. En varias ocasiones el piloto no notificó el nombre de un aeródromo sino de un punto geográfico que fue autorizado por el control APP EYP.

Como no se obtuvo respuesta por parte de la OIA, la posibilidad de esta Oficina de corregir “La independencia” como supuesto aeródromo alternativo no pudo ser realizada. Aun cuando el piloto hubiese afirmado correctamente proceder a la pista German Alberto, al no existir comunicación (Línea ATS), la OIA no pudo aclarar a la TWR EYP que el aeródromo alternativo notificado por el piloto no estaba autorizado para operar, situación que hubiese evitado la ocurrencia del accidente.

(...)

2.2.7. Aeródromos

La pista German Alberto operada por la Compañía CELTA LTDA. no se encontraba operativa al momento del accidente por vencimiento de operación. En la inspección de campo efectuada el día posterior al accidente se comprobó que el tendido eléctrico adyacente a la cabecera 21 no se encontraba de acuerdo a lo establecido en la parte sexta de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos (...).

La omisión de señalar debidamente las líneas debidamente las líneas eléctricas en la cabecera 21, sumado a las condiciones de reducción de visibilidad en cabina por fuerte lluvia en la maniobra de aproximación final¹⁸.

La grabación magnetofónica igualmente da cuenta de lo sucedido y lo narrado en el referido informe.

¹⁷ Original de la cita “Plan de vuelo enviado por radio para Aeronaves en vuelo – RAC5.7.2.10.2”.

¹⁸ Folios 57 a 92 del cuaderno 3.

**TRASCIPCIÓN COMUNICACIONES EFECTUADAS ENTRE EL CONTROL DE APROXIMACIÓN
EL YOPAL FRECUENCIA 126,8 Y EL ARALL HK2423 EL 16 DE JULIO DE 2010**

Nota: La hora registrada en la grabación, tiene un desfase de cinco (5) minutos aproximadamente con respecto a la hora de la torre de Control

HORA	ESTACION	MENSAJE
18:43:49	HK2392	Para tu información hay un dos cientos seis que despegó de La Unión al Yopal me confirma las condiciones en el Yopal
	APP	El Yopal esta operando con minimos instrumentos y tendencia a cerrarse es tan amable le informa condiciones al doscientos seis y me puede confirmar matricula e intenciones del tránsito
18:44:12	HK2392	Jorge ¿ tiene contacto ya?
18:44:30	HK2392	Jorge
18:44:53	HK2392	Jorge
18:45:05	HK2423	Aproximación Yopalito dos cuatro dos tres
18:45:10	HK2392	Yopal es el dos cuatro dos tres dos cuatro dos tres de ARALL el que procede de La Unión
	APP	Dos cuatro dos tres Yopal aproximación buenas tardes prosiga
18:45:20	HK2423	Buenas tardes Yopalito estamos setenta millas antes del Yopal con rumbo hacia El Yopal en ascenso La Unión Yopal eh... estamos estimando la zona de control para las dos uno de la siguiente
18:45:39	APP	Dos cuatro dos tres Yopal esta instrumentos con minimos instrumentos ahora tendencia a cerrarse posiblemente notifique intención
18:45:54	HK2423	Procederemos para Fosca entonces si es tan amable
18:46:00	APP	Dos cuatro dos tres recibido prosiga con datos completos de su plan de vuelo AFIL
18:46:07	HK2423	Recibido es un Charlie dos cero seis turbo comandado por el capitán Jorge Tovar PCA siete cinco ocho siete con cinco pasajeros a bordo autonomía para tres horas y media y colores beige
18:46:37	APP	Dos cuatro dos tres notifique segundo alterno nombre del piloto al mando y altitud con la que procede
18:46:46	HK2423	Recibido mi nombre es Jorge Tovar PCA siete cinco ocho siete procedemos para Fosca y segundo alterno Villanueva o Independencia mejor
18:47:01	APP	Okey recibido me confirma altitud
	HK2423	Estamos nivelados seis mil quinientos pies
18:47:14	APP	Dos cuatro dos tres QNH treinta cero cero notifique Trinidad pendiente condiciones del Yopal información de tránsito en el mismo sentido un PA veintiocho procede La Unión hacia Villavicencio seis mil quinientos pies para al sierra de Trinidad rumbo Upiá
18:47:38	HK2423	Recibido pendiente del PA veintiocho y llamaremos lateral Trinidad
	APP	Correcto dos cuatro dos tres cambie transpondedor cero cero tres cuatro
	HK2423	Cero cero seis cuatro
	APP	Cero cero tres cuatro correcto
	HK2423	Seis cuatro o tres cuatro
	APP	Tres cuatro treinta y cuatro

19:01:01	HK2423	Yopalito dos cuatro dos tres deja Trinidad
19:01:11	APP	Dos cuatro dos tres recibido en El Yopal las condiciones continúan iguales comandante cual sería su destino Independencia o Fosca
19:01:26	HK2423	La Independencia señor más cerquita Independencia
	APP	Recibido notifique final La Independencia y pendiente si hay cambio en las condiciones del Yopal
19:01:38	HK2423	Correcto Yopalito estaremos pendientes de las condiciones llamaremos final La Independencia
19:26:03	APP	Hotel kilo dos cuatro dos tres Yopal aproximación
	HK2423	Sigue para el dos cuatro dos tres Yopalito
19:26:11	APP	Dos cuatro dos tres notifique distancia fuera del Yopal
19:26:13	HK2423	Estamos veinte millas fuera diez y nueve millas ahora
	APP	Recibido
19:26:20	HK2423	¿Cómo siguen las condiciones en el Yopal?
	APP	Empezaron a mejorar pero muy lentamente comandante es posible que continúe instrumentos por lo menos unos treinta minutos más
19:26:37	HK2423	Recibido pendiente final entonces ... (ilegible)
19:36:05	HK2423	Yopalito dos cuatro dos tres
	APP	Dos cuatro dos tres prosiga
19:36:09	HK2423	Estamos a una milla con el campo a la vista para hacer final La Independencia
19:36:16	APP	¿Final Independencia?
19:36:19	HK2423	Afirmativo
	APP	Comunique uno dos dos coma nueve notifique saliendo dos cuatro dos tres buen día
19:36:27	HK2423	¿Cómo siguen las condiciones en Yopalito
	APP	Confirma
	HK2423	¿Cómo siguen las condiciones?
	APP	Están mejorando lentamente capitán ya la lluvia esta pasando
19:36:38	HK2423	Llamaremos en unos quince minutos a ver como sigue la cosa
	APP	¿Tiene el número de la torre?
19:36:46	HK2423	Negativo
	APP	Seis treinta y cinco ocho dos seis nueve

3.1.3. Sobre las condiciones de funcionamiento y operatividad del aeródromo "German Alberto" que fue la identificada por el piloto como pista alterna "La Independencia"

Está acreditado que, mediante Resolución no. 03471 del 25 de septiembre de 2000, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, luego de que la dirección de infraestructura portuaria, a través del grupo de inspección de aeropuertos, practicara la inspección técnica y advirtiera que se encontraba en condiciones de operabilidad, aprobó la construcción del aeródromo agrícola y de fumigación "German Alberto", ubicado en el municipio de Yopal, departamento del Casanare y concedió permiso de operación agrícola y de fumigación a su explotador, Compañía Especializada en Trabajos Agrícolas Ltda. Celta Ltda.

Con todo, previno que el permiso de operación podría ser suspendido o cancelado si el aeródromo dejaba de reunir los requisitos mínimos exigidos para garantizar las condiciones aéreas, con arreglo lo establecido en el artículo 1822 del Código de Comercio y en los Reglamentos Aeronáuticos¹⁹.

El permiso se renovó mediante resoluciones 39114 del 26 de septiembre de 2003 y 18 de diciembre de 2006, extendiendo la vigencia para su operación hasta el 12 de enero de 2010²⁰.

Frente a la precisión de si al aeródromo alternativo, en donde se dispuso el aterrizaje de la aeronave HK2423, se llamaba “German Alberto” o “La Independencia”, la Secretaría de Seguridad Área de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, mediante oficio del 12 de mayo de 2011, respondió una petición elevada por la demandante, en los siguientes términos (se transcribe de forma literal incluso con posibles errores):

1.- La pista German Alberto y la pista La Independencia corresponden a las mismas anunciadas por el piloto?

Respuesta: La Independencia no es una pista, es un punto geográfico de referencia respecto al VOR de El Yopal (con designación EYP) ubicado a 12NM en la radial 136° y se encuentra denotado en la carta aeronáutica visual VFR de salidas y llegadas del aeropuerto El Yopal EYP.

En este punto geográfico existen dos pistas cercanas que son la pista German Alberto (con designador YPP) en donde decidió finalmente aterrizar el piloto y la pista de Buenos Aires, ubicada a 2,9 NM de German Alberto. El otro alternativo notificado por el piloto fue Fasca (con designador FCA) ubicado a 12 NM de German Alberto.

Por lo anterior, la pista German Alberto y la Independencia son dos conceptos diferentes, el primero es un aeródromo privado y el segundo un punto geográfico (...).²¹

Así pues, está demostrado que para la época de ocurrencia del accidente el aeródromo “German Alberto”, explotado por la mencionada sociedad, no se hallaba en condiciones de operatividad, debido a que su permiso de operación, otorgado por la Aeronáutica Civil, estaba vencido, de tal suerte que no podía funcionar como pista principal ni alterna de aterrizaje.

Igualmente está acreditado que “La Independencia”, pista alterna escogida por el piloto, no era un aeródromo alternativo sino un punto geográfico de referencia.

¹⁹ Folios 140 a 143 del cuaderno 3.

²⁰ Folios 140 a 151 del cuaderno 3 y folio 25 del cuaderno 2.

²¹ Folios 173 a 174 de cuaderno 3.

3.1.4. Sobre las redes eléctricas con las que se enredó la aeronave

De acuerdo con el oficio del 25 de mayo de 2011, expedido por la oficina jurídica de Enerca S.A. E.S.P., se advierte que la red eléctrica de 34.5 KV instalada en la vía Yopal – Tilodiran, de propiedad de la gobernación de Casanare, fue construida en 1993²² cumpliendo normas técnicas colombianas vigentes para esa época y era administrada por Enerca S.A. E.S.P., por comodato vigente desde la autorización que confirió la Comisión de Regulación de Energía y Gas a partir del 1 de noviembre de 2007²³.

A su turno, en el dictamen pericial rendido en el trámite de la primera instancia por el perito Gilberto Cuervo León, a petición de Enerca S.A. E.S.P., con el fin de verificar la existencia de las redes eléctricas ubicadas en mediaciones del aeródromo “German Alberto”, se concluyó (se transcribe literal incluso con posibles errores):

Se trata de una red trifásica de distribución rural de energía a nivel de 34.500 voltios de tensión correspondiente al sistema de subtransmisión de ENERGIA S.A. E.S.P. la cual interconecta y presta servicio a los corregimientos de MORICHAL y TILDORAN en el municipio de YOPAL.

(...).

Analizados los contratos de obra relacionado anteriormente donde se indica el tipo y cantidad de materiales utilizados y contrastados con los observado por el suscrito el día de la inspección judicial, se evidencia que se trata de las mismas redes instaladas en las mismas estructuras y en el mismo corredor de la línea desde su construcción.

(...).

1.- El Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE fue expedido por el Ministerio de Minas y Energía mediante Resolución 180398 del 7 de abril de 2004 y entró en vigencia el 1 de mayo de 2005. (...).

Así las cosas teniendo en cuenta que la red de media tensión en estudio fue construida antes de la entrada en vigencia del RETIE no le es aplicable dicho reglamento.

(...).

2.- Si bien es cierto que para la fecha de ocurrencia de los hechos narrados en la demanda, es decir, para el 16 de julio de 2010 el RETIE ya se encontraba vigente, el capítulo 5, artículo 22, numeral 22.10 SEÑALES DE AERONAVEGACION hace referencia al empleo de balizas en los conductores

²² Lo anterior encuentra sustento en la documentación enviada mediante oficio del 3 de septiembre de 2014, por la gobernación del Casanare, en la que remitió copias del contrato de obra No. 216 de 1993, sus actas de recibo y liquidación final; contrato de obra No. 378 de 1993, su acta de recibo y liquidación final, los cuales tuvieron por objeto la construcción de las redes eléctricas en los sectores Morichal y Tilodiran en inmediaciones de Yopal. Folios 605 a 626 del cuaderno 1.

²³ Folios 177 a 178 del cuaderno 3.

de las fases o los cables de guarda de mayor altura en LINEAS DE TRANSMISION, las cuales son definidas en el mismo reglamento como aquellas que presenten niveles de tensión mayores o iguales a 57,5 Kv, nivel (NF de T).

Así las cosas, lo establecido en dicho reglamento tampoco es aplicable a la red en estudio, ya que éste es un circuito de distribuido de energía en media tensión con un voltaje de 34,5 Kv, nivel inferior al indicado en la norma en comento²⁴.

Se tiene así que el tendido eléctrico, red de media tensión, aledaño a la pista “German Alberto” y con el cual se enredó la aeronave Cessna HK2423, fue construido en 1993, mucho antes de que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil autorizara la construcción del aeródromo “German Alberto” y su explotación como pista.

Igualmente, fue edificado antes de la expedición del Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE, expedido por el Ministerio de Minas y Energía el 7 de abril de 2004, y en cuya virtud se exigía la señalización de las redes de alta tensión con balizas o balones.

En todo caso, ello no equivale a afirmar que, por tal virtud, las redes eléctricas aledañas a un aeródromo no debieran estar señalizadas, obligación que será analizada más adelante, así como a la parte a la que corresponde satisfacerla.

4. Régimen de responsabilidad aplicable en los casos en que se alega la reparación de daños causados en la actividad aeronáutica

Para delimitar el marco jurídico al que se atenderá para resolver los cargos de la apelación, la Sala hará una breve referencia al régimen de responsabilidad aplicable en los casos en que se alega la reparación de daños causados en la actividad aeronáutica.

En pronunciamiento de 31 de julio de 2017²⁵, la Subsección C de la Sección Tercera de esta Corporación trazó una línea jurisprudencial respecto del régimen de responsabilidad aplicable en los casos en que se alega la reparación de daños causados en la actividad aeronáutica, sentencia que por resultar de relevancia para el caso concreto será citada a continuación:

²⁴ Folios 1 a 25 del cuaderno 7.

²⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, 31 de julio de 2017, exp. 36.557, C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

39.-Ahora bien, en la sentencia de 12 de septiembre de 1997 la Sección Tercera²⁶, se consideró que debe distinguirse dos tipos de responsabilidad cuando se trata de la actividad aeronáutica “y que corresponden, de una parte, al explotador de la aeronave; y, de otra, a la autoridad aeronáutica; que serán analizados en forma conjunta con el fin de determinar claramente las características de cada tipo de responsabilidad. En cuanto a la responsabilidad que incumbe al explotador de la aeronave (con quien la víctima ha suscrito un contrato de transporte), su régimen, que no hace distinciones respecto de la naturaleza contractual o extracontractual de los perjuicios que se reclamen, está determinado por el artículo 1880 del Código de Comercio. Disposición que consagra, en contra del explotador de la aeronave, una presunción de responsabilidad mas que de culpa, sólo desvirtuable mediante la prueba de cualquiera de las causales señaladas en el artículo 1003 del mismo código, con exclusión de la fuerza mayor (nl. 2); imponiéndose, además, en todos los casos, la obligación del explotador de demostrar que “tomo todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas”. La responsabilidad de la autoridad aeronáutica, al contrario de lo anterior, ha sido fundamentado siempre en la falla del servicio”.

40.-Estos dos tipos de responsabilidad al producirse un accidente de tránsito, siguiéndola misma jurisprudencia anterior, implica la solidaridad entre el explotador y la autoridad aeronáutica con base en lo consagrado en el artículo 2344 del Código Civil. Así mismo, al operar la eximente de fuerza mayor, la responsabilidad sólo recaería en cabeza del explotador de la aeronave. Por lo tanto, para imputar los daños antijurídicos a la autoridad aeronáutica debe acreditarse la falla en el servicio, siempre que fuese la causa eficiente del accidente, ante lo que puede eximirse probando la ausencia de falla, el cumplimiento adecuado y razonable de las funciones.

“(…).

42.-En esas condiciones los controladores de vuelo como funcionarios de la Aeronáutica Civil debían tener en cuenta el Reglamento Aeronáutico en cuanto a exigencias en vuelo y al servicio de tránsito aéreo, por lo que el cambio del plan de vuelo inicial fue inadecuado e injustificado, puesto que si “aparece claro en el expediente que el avión no presentó ninguna demora en el aeropuerto de Cúcuta, y que la realización del vuelo por instrumentos sólo representaba una demora de diez (10) minutos, a cambio de los cuales las autoridades aeronáuticas estaban en condiciones de asegurar un despegue sin riesgo de colisión, para la Sala no hay duda de que la decisión fue imprudente y constitutiva de falla en el servicio. En el sub júdice, aparece demostrado que la autorización de cambio por instrumentos o visual, careció absolutamente de justificación.

42.-Por lo tanto, se consideró que la conducta de los controladores era constitutiva de una falla en el servicio, concebido el “control aeronáutico” como una actividad cuya función esencial “es la de otorgar seguridad a quienes utilizan el transporte aéreo; que depositan su confianza en que los agentes estatales encargados de prestar dicho servicio lo hacen con seriedad y responsabilidad que exige tan delicada tarea; y porque pese a tener los instrumentos necesarios, estos fueron irresponsablemente inutilizados.

²⁶Original de la cita “Sección Tercera, sentencia de 12 de septiembre de 1997, expediente 11224”.

(...).

...la jurisprudencia ha dado continuidad al encuadramiento de la imputación de la responsabilidad en el fundamento de la falla en el servicio, como en la sentencia de la Sub-sección B, de la Sección Tercera, de 3 de mayo de 2013²⁷, sustentada en que no se hizo un riguroso control al plan de vuelo de una aeronave y la insuficiente prestación de asistencia al personal al mando de la misma, ya que “el desfase de seis minutos que presentaba el reporte sobre el cruce por el punto de Abejorral ameritaba verificación y actualización de la información, lo que hubiera redundado, además, en la toma de medidas conservadoras ante la necesidad de ordenar la altura de separación para no poner en riesgo de colisión con el avión que se dirigía en sentido contrario.

En la misma sentencia se señaló que la Aeronáutica Civil como autoridad en la materia y regida por los artículos 68, 69 y 70 del decreto 2171 de 1992, tiene la obligación de garantizar la utilización segura y adecuada del espacio aéreo, la que, a su vez, se fundamenta en “la importancia del transporte aéreo para la satisfacción de necesidades básicas de la vida moderna y en los riesgos asociados a la actividad, en cuanto considerada como potencialmente peligrosa para la sociedad, lo que amerita la intervención del Estado para garantizar unas condiciones adecuadas que minimicen los riesgos y ofrezcan confianza a las personas que deciden asumir la prestación del transporte aéreo, que con su fuerza laboral lo hacen posible y que requieren de este servicio para la solución de las múltiples necesidades de tipo económico, social, familiar²⁸.

Al descender lo anterior al caso concreto, se tiene que el análisis de la responsabilidad que se atribuye a la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil se hará desde la óptica de la falla del servicio del control de tránsito aéreo, en tanto se imputan irregularidades en la gestión de comunicaciones por parte de la torre de control.

No resulta aplicable al caso abordar el análisis de la responsabilidad del transportador o explotador de la aeronave accidentada desde las normas del estatuto mercantil, en la medida en que quienes concurren en el *sub lite* a demandar no son las personas naturales heridas o fallecidas como consecuencia del siniestro y respecto de quienes existía un vínculo contractual de transporte con la aerolínea, sino la sociedad comercial explotadora de la aeronave y su propietario.

4.1. El daño antijurídico

²⁷ Original de la cita “Sección Tercera, Sub-sección B, sentencia de 3 de mayo de 2013, expediente 25774”.

²⁸ Original de la cita “Sección Tercera, Sub-sección B, sentencia de 3 de mayo de 2013, expediente 25774”.

En atención al contexto planteado, con apoyo en los hechos que se encuentran acreditados en el proceso, la Sala advierte que el daño del cual se derivan los perjuicios cuya reparación se reclama y sobre el cual se estructura la responsabilidad que se atribuye a las demandadas consistió en la destrucción total de la aeronave HK2423 Cessna TU206G, de propiedad del señor Sergio Cruz Zapata Parales y explotado comercialmente por la sociedad Aerolíneas Aéreas Arall Ltda.²⁹, en el accidente acaecido el 16 de julio de 2010, hecho demostrado a través del informe final del accidente rendido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil sobre el acaecimiento del siniestro.

4.2. La imputación

Establecida la existencia del daño es necesario verificar si, de acuerdo con los cargos de la apelación, aquel es imputable o no a las entidades demandadas, a las llamadas en garantía o al piloto, que en el caso sería un tercero ajeno a la relación jurídico procesal.

Esta Corporación ha establecido que la imputación exige analizar dos esferas: el ámbito fáctico y la imputación jurídica. En lo que tiene que ver con el primer aspecto, es imperativo determinar si hay un nexo causal entre el daño y las actuaciones que se reputan como su fuente. Asimismo, en la imputación jurídica se debe establecer la atribución conforme con un deber jurídico, a partir de la aplicación de los títulos de falla en el servicio, daño especial o riesgo excepcional, según lo que se encuentre demostrado en el proceso³⁰.

Ante el panorama planteado, la Sala se referirá a la imputación que frente a la ocurrencia del suceso le cabe a la gestión del piloto, por constituir un aspecto medular de los recursos de apelación que se desatan, máxime cuando en la sentencia de primera instancia se concluyó que su conducta fue concurrente en la causación del daño en un 80%. Además, por razones metodológicas, es menester examinar en primer orden la conducta del piloto en consideración a que, desde el punto de vista cronológico, su acción, como se verá, fue anterior a la falla que se atribuye a la autoridad aeronáutica.

Seguidamente se analizará la imputación del daño frente al servicio del control de tránsito aéreo de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, cuya prestación

²⁹ Folio 24 del cuaderno 3.

³⁰ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 19 de abril de 2012, radicado 19001-23-31-000-1999-00815-01 (21515), Consejero Ponente Hernán Andrade Rincón.

fue censurada por haber incurrido en fallas e irregularidades que desencadenaron la producción del siniestro.

4.2.1. De la conducta del piloto al mando de la aeronave HK2423

Se recuerda que el Tribunal de primera instancia concluyó que la conducta del comandante de la aeronave fue determinante en la producción del accidente, en tanto debía presentar el plan de vuelo incluyendo dos pistas de aterrizaje en caso de emergencia; la pista alterna "*German Alberto*" no estaba en funcionamiento y, por ello, el piloto, antes de iniciar el viaje, pudo informarse sobre esta situación y no incluirla en el plan de vuelo como aeródromo alternativo, con lo cual desatendió su obligación de cerciorarse de las condiciones de operatividad de las pistas a las que se dirigía.

En su recurso de apelación La Previsora S.A. consideró que, en efecto, la conducta del piloto contribuyó en la causación del accidente de manera eficiente, por la falta de conocimiento de la pista y por su imprudencia.

Al recurrir, Enerca S.A. E.S.P. afirmó que el piloto omitió su deber de trazar un plan de vuelo adecuado, porque no indagó sobre las condiciones óptimas de operatividad de las pistas alternas.

La Aeronáutica Civil señaló que el responsable del accidente fue el piloto de la aeronave, debido a que incumplió el deber de cuidado que demandaba la actividad peligrosa que ejercía, dado que no indagó sobre las condiciones meteorológicas del sector y la existencia de un aeropuerto alternativo que estuviera operando.

En contraposición, la parte actora en su apelación advirtió que el piloto sí suministró, respecto de ese trayecto, el plan de vuelo y las dos pistas alternas, entre ellas "*La Independencia*", nombre con la que se conoce la pista "*German Alberto*", sin que el piloto fuera informado de que no estaba operando por falta de licencia.

Despejados los puntos en debate, la Sala iniciará por indicar sobre el particular que:

De conformidad con la información que reposa en el oficio del 12 de mayo de 2011, emitido por la Secretaría de Seguridad Área de la Unidad Administrativa de

Aeronáutica Civil, al responder una petición elevada por la demandante, de acuerdo con el certificado de aeronavegabilidad, el día de los hechos la aeronave HK 2423 no poseía operación autorizada para vuelo de instrumentos IFR; estaba solamente autorizada para volar en modo VFR (reglas de vuelo visual)³¹. La diferencia entre vuelo visual o vuelo instrumental es que en el primero se tiene contacto directo con el terreno y no se utilizan instrumentos de navegación.

A su turno, en la etapa probatoria de la primera instancia se recibió el testimonio del señor Néstor Quiroga, piloto de profesión, quien para la época de los hechos trabajaba en la zona de Casanare para la compañía Transporte Aéreo de Apoyo Petrolero y conocía de años atrás a la empresa demandante, así como al piloto que falleció en el siniestro ocurrido el 16 de julio de 2010.

También se escuchó el testimonio del señor Nelson Rico Mican, piloto comercial, quien para la época de los hechos celebraba contratos con la sociedad Aerolíneas Llaneras Arall Ltda. para el transporte del personal de la empresa Hupecol entre Villavicencio y El Yopal.

El testimonio del señor Néstor Quiroga merece apreciarse por la Sala en consideración a que no procede de una persona que tenga lazos familiares, de amistad o laborales de subordinación con ninguna de las partes del litigio, a lo que suma que resulta de gran utilidad por el contenido técnico que aporta y por el conocimiento directo en su calidad de piloto de la zona en donde ocurrió el accidente.

En lo concerniente al testimonio del señor Nelson Rico Mican, la Sala precisa que se trata de una persona que ha sostenido vínculos contractuales con la empresa demandante, circunstancia que eventualmente podría convertirlo en un testigo sospechoso y ello podría restarle parcialidad, por tal razón se exige una valoración probatoria más rigurosa de esa declaración.

Se observa al respecto que las afirmaciones de tipo técnico que constan en ese testimonio encuentran coincidencia con los procedimientos y protocolos normativos contemplados en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, como se ahondará más adelante, y también guardan coherencia con el informe del accidente rendido por la Aeronáutica Civil, lo que las dota de veracidad. Se agrega

³¹ Folios 173 a 174 de cuaderno 3.

que esta declaración se encuentra acorde con la rendida por el testigo Néstor Quiroga, condiciones que, en suma, permiten valorar su contenido.

Los dos testigos fueron uniformes en señalar lo siguiente³²:

Frente a las condiciones en que se realiza un vuelo desde un aeródromo no controlado, como en este caso fue el de La Unión, el plan de vuelo AFIL que debe ser elaborado por el piloto al mando de la aeronave, el cual se compone de un solo trayecto, es decir, La Unión – El Yopal, debe ser informado a la torre de control de aproximación del aeropuerto de destino por radiofrecuencia, una vez se alcance cierta altura de vuelo, porque, al no ser un aeródromo controlado, no hay posibilidad de comunicarse con la torre de control desde tierra y esperar a la autorización que sobre el plan de vuelo emita la Oficina de Información Aeronáutica OIA. En esa medida, el plan de vuelo se suministra por el piloto durante el trayecto, cuando se logre comunicación con el controlador aéreo.

También advirtieron que, si bien la pista propuesta como aeródromo alternativo por el piloto del avión HK2423 se llamaba “*German Alberto*”, lo cierto era que de años atrás era conocido por el gremio aeronáutico del sector como la pista “*La Independencia*”.

Las declaraciones en comento son consonantes con las disposiciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC, actualizados mediante Resolución No. 5036 del 18 de septiembre de 2009. Así, en su capítulo quinto se establecen las medidas previas al vuelo y se indica que:

5.3.2. Medidas previas al vuelo. *Antes de iniciar el vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizara con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, comprenderán el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.*

De la misma manera, debe tenerse en cuenta que el plan de vuelo debe presentarse tanto en los vuelos IFR, es decir, vuelos a través de instrumentos de navegación y en los vuelos VFL, realizados mediante reglas de vuelo visual como aquel que adelantó la aeronave HK2423 el día de los hechos:

³² CD audiencia de pruebas folio 679 del cuaderno 1.

5.7.1. Presentación del plan de vuelo. La información referente al vuelo proyectado o parte del mismo, que ha de suministrarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo ya sea antes de la salida o durante el vuelo se proporcionará en forma de plan de vuelo.

(...).

5.7.2.2. *Se presentará un plan de vuelo VFR en los siguientes casos:*

- a) Para vuelos internacionales en que no se haya presentado un plan IFR.*
- b) Para vuelos nacionales efectuados por aviones particulares.*
- c) Para vuelos de aeronaves sin radio.*
- d) Cuando la Aerocivil lo requiera.*

Adicionalmente, de conformidad con el numeral 5.7.2.9. del RAC aplicable para la época de los hechos, el plan de vuelo contendrá información respecto del tipo de plan de vuelo, la identificación del piloto y del explotador, la categoría de vuelo, el número y tipo de aeronave, la identificación de radio y frecuencias, las ayudas para la navegación y aproximación, radar secundario de vigilancia, aeródromo de salida, hora de salida, velocidad relativa verdadera, Nivel de crucero, ruta que ha de seguirse, aeródromo de aterrizaje previsto y hora prevista de llegada y “o) Aeródromo alterna”, entre otros.

Pues bien, de conformidad con lo anotado, la Sala considera que el piloto de la aeronave HK2423 desatendió el deber de diligencia que le imponía el Reglamento Aeronáutico de Colombia en lo concerniente al suministro de la información relacionada con los aeródromos alternos a los que se habría de dirigir en caso de no poder proceder al aeródromo de destino original.

Como se anotó en precedencia, está demostrado en el proceso que, por haber despegado de un aeródromo no controlado, como fue el caso de La Unión, solo hasta haber iniciado el vuelo y, tras alcanzar cierta altura, el piloto se podía comunicar con la torre de control de aproximación a El Yopal APP EYP.

Una vez en el aire, el piloto estableció comunicación por radio frecuencia 122.9 MHz con la torre de control de aproximación a El Yopal APP EYP y allí le informaron sobre las adversas condiciones climáticas imperantes en el aeródromo de destino, por lo que se advirtió que no sería posible su aterrizaje en ese lugar, dado que estaban operando con mínimos. Acto seguido, el controlador aéreo de turno le solicitó al comandante de la nave que suministrara su plan de vuelo.

Al indicar el contenido de su plan de vuelo, el piloto del HK2423 manifestó que sus dos aeródromos alternos eran “Fasca” y “La Independencia”. Transcurridos unos minutos sin que las condiciones meteorológicas en Yopal mejoraran, la torre de control de aproximación a El Yopal APP EYP, le pidió al piloto que indicara cuál había sido el aeródromo alternativo escogido, a lo cual este respondió que sería el de “La Independencia”, porque era el más cercano.

Según se consignó en precedencia, el lugar “La Independencia”, seleccionado por el piloto como pista alterna, no era un aeródromo sino un punto geográfico de referencia que se encuentra denotado en la carta aeronáutica visual VFR de salidas y llegadas del aeropuerto El Yopal.

El verdadero nombre del lugar al cual se dirigió el piloto para hacer su descenso final era aeródromo “German Alberto”, de propiedad privada y destinado a operar vuelos de fumigación y agrícolas y que era explotado por la sociedad Celta Ltda.

Al respecto, la Sala considera que tal imprecisión denotó una anomalía en la conducta del piloto, dado que los datos que debía suministrar al indicar su plan de vuelo no guardaron la precisión y el rigorismo que exigían los protocolos de la aviación, de cara al riesgo que comportaba la actividad que desempeñaba.

Se advierte que, aun cuando en las declaraciones rendidas por los pilotos Néstor Quiroga y Nelson Rico Mican se afirmó que la pista propuesta como aeródromo alternativo por el piloto del avión HK2423, a pesar de llamarse “German Alberto”, era conocida por el gremio aeronáutico del sector como la pista “La Independencia”, lo cierto es que aunque ello pueda ser así, tal circunstancia no supe o releva al comandante de una aeronave del deber de brindar datos exactos y verificables ante la entidad encargada del control y tránsito aéreo que permitan establecer vías de comunicación claras y precisas entre la aeronave y la torre de control, en procura de garantizar, a través de una gestión coordinada y articulada, la seguridad de todo el trayecto del vuelo, desde su descolaje hasta su descenso.

Sin embargo, como se vio, el piloto de la aeronave HK2423 faltó a esa carga de precisión en los datos suministrados a la torre de control, conducta con la cual, como se apreciará en acápite subsiguiente, contribuyó al acaecimiento del accidente.

En todo caso, cabe anotar que, a diferencia de lo concluido por el Tribunal de primera instancia, la irregularidad que se evidencia en la conducta del piloto no se

extiende a su deber de verificar las condiciones de operatividad de la pista alterna escogida; ello obedece, en primer lugar, a que no es una exigencia u obligación que cuente con fuente o sustento jurídico en los reglamentos aeronáuticos y, segundo, porque ese deber le asistía a la dependencia de control de tránsito aéreo, como se profundizará enseguida.

4.2.2. De las irregularidades en la prestación del servicio del control de tránsito aéreo de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil

Se recuerda que el Tribunal *a quo* consideró que en el caso se hallaba comprometida la responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en razón de que no existía justificación para que no hubiera exigido la postura de balizas en las redes aledañas a la pista “*German Alberto*”, previa concesión del permiso de operación al explotador del aeropuerto.

En la apelación interpuesta por La Previsora S.A. se sostuvo que, para el día de los hechos, la pista “*German Alberto*” no contaba con licencia de operación vigente y que la defectuosa comunicación que existía el día del accidente fue determinante para su producción, ya que al piloto no se le pudo sacar del error en el que se hallaba al hablar del aeródromo alterno “*La Independencia*”.

Enerca S.A. E.S.P., por su parte, alegó que en el caso se hallaba configurada la concurrencia de culpas entre la conducta del piloto y las omisiones en que incurrió la Aeronáutica Civil en su deber de vigilancia y control.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil adujo que no estaba probado que las condiciones de comunicación con la torre de control fueran defectuosas.

La parte actora, al sustentar su apelación, adujo que las condiciones de operatividad de las pistas alternas debía verificarlas la torre de control, la que, con apoyo en los registros que lleva sobre los aeródromos, cumplía la función de autorizar o denegar el uso de un aeropuerto, siendo en esa función en la que falló el controlador y cuya carga no podía trasladarse al comandante del avión.

Para resolver los cargos de la impugnación, la Sala reitera que el régimen de la responsabilidad atribuida a la prestación del servicio del control de tránsito aéreo de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil debe analizarse desde la óptica

de la falla del servicio, en tanto se imputan irregularidades en la gestión de comunicaciones por parte de la torre de control.

Así pues, retomando el orden trazado respecto de lo probado en relación con la comunicación establecida entre la aeronave y la torre de control de aproximación a El Yopal, se ha de tener en cuenta que:

De conformidad con las declaraciones de los testigos Quiroga y Mican Rico, frente a la dinámica de intercomunicación entre la aeronave y la torre de control, se dejó sentado, de manera coincidente, que una vez el piloto proporciona los datos relativos a los aeródromos o las pistas alternas suministrados en su plan de vuelo, es el personal de la torre de control el que se encarga de autorizar el uso de la pista alterna, dependiendo de si se encuentra habilitada para operaciones de aterrizaje y despegue.

Frente a este punto, los pilotos declarantes precisaron que la información acerca de si el aeródromo alternativo estaba o no autorizado para operar se encontraba en los registros de la OIA *-oficina donde se prestan los servicios de información aeronáutica-*, siendo esta dependencia la que remitía los datos a la torre de control, dirigidos a autorizar o negar la utilización del aeródromo alternativo.

En el evento de que se niegue la autorización de utilizar el aeródromo alternativo propuesto así será informado al piloto por el controlador aéreo y, en ese caso, no podrá dirigirse a la pista alterna inicial sino a la secundaria, en caso de que esta última sí sea autorizada.

Las anteriores declaraciones encuentran respaldo en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC, actualizados con Resolución No. 5036 del 18 de septiembre de 2009, en cuyo artículo el 6.2.6. del capítulo II al regular la “Gestión de tránsito aéreo”, establece:

6.2.6.2.2. Áreas de control y zonas de control.

6.2.6.2.2.1 Se designaran como aéreas de control o zonas de control aquellas partes del espacio aéreo en las cuales se decida facilitar servicio de control de tránsito aéreo a todos los vuelos IFR.

6.2.6.2.2.1.1. Aquellas partes del espacio aéreo controlado, en las que se determine que también se suministrará servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos VFR, se designaran como espacio aéreo a los vuelos VFR, se designaran como espacio aéreo de clases B, C o D.

Sobre la información que debe suministrar el control de tránsito aéreo, en el numeral 6.2.21 establece:

Coordinación entre los servicios de información aeronáutica y los servicios de tránsito aéreo:

Para garantizar que las dependencias de los servicios de información aeronáutica reciban información que les permita proporcionar información previa al vuelo actualizada y satisfacer la necesidad de contar con información durante el vuelo, se concertaran acuerdos entre la autoridad de los servicios de información aeronáutica y la de los servicios de tránsito aéreo, como lo indica la parte décimo quinta de estos reglamentos para que el personal de los servicios de tránsito aéreo comunique, con un mínimo de demora, a la dependencia encargada de los servicios de información aeronáutica:

a.- información sobre las condiciones del aeródromo;

b.- Estado de funcionamiento de las instalaciones, servicios y ayudas para la navegación situadas dentro de la zona de su competencia.

(...).

Toda información que se considere de importancia para las operaciones.

(...).

14.2.3.18. Registro de Aeródromos

La Oficina de Registro Aeronáutico Nacional de la UAEAC llevara un registro de aeródromos, aeropuertos y helipuertos en el cual se registrara su identificación, localización, permiso de operación, nombre del explotador, clasificación, clase, categoría, condiciones operacionales y demás datos pertinentes, el nombre del explotador del aeródromo solo podrá cambiarse a petición suya o por escrito y con aceptación del nuevo explotador, en la misma forma.

5.7.2.19. Deterioro de las condiciones meteorológicas hasta quedar por debajo de las VMC.

Cuando sea evidente que no será factible el vuelo en condiciones VMC³³ de conformidad con su plan de vuelo autorizado, el vuelo VFR que se realice como controlado deberá:

a) Solicitar una autorización enmendada que le permita continuar en VMC hasta el punto de destino, o hasta un aeropuerto de alternativa, o a salir del espacio aéreo dentro del cual se necesita una autorización ATC³⁴.

b) Si no se puede obtener una autorización de conformidad con (a), continuar el vuelo en VMC y notificar a la dependencia ATC correspondiente las medidas que toma, ya sea salir del espacio aéreo de que se trate o aterrizar en el aeropuerto apropiado más cercano.

³³ Visual Meteorological Conditions. Condiciones meteorológicas visuales.

³⁴ Air Traffic Control. Control de Tráfico Aéreo.

De conformidad con el documento AIP COLOMBIA – ENR 1.2-1 del 22 de diciembre de 2005, el cual constituye un instructivo que contiene las reglas de vuelo visual VFR, documento aportado por la Aeronáutica Civil mediante oficio del 26 de mayo de 2014, en respuesta a la solicitud elevada en cumplimiento del decreto probatorio de la primera instancia, se observa que:

Los vuelos VFR observarán las disposiciones relativas a los vuelos controlados:

a) Cuando se realicen en espacio aéreo de Clases B, C ó D; ó

b) Cuando formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados.

10. Un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado se mantendrá continuamente a la escucha en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que suministre el servicio de control de tránsito aéreo, e informará su posición a la misma dependencia según lo reglamentado³⁵.

De la normativa en cuestión se desprenden las siguientes premisas:

- En las zonas o áreas de control se facilita el servicio de control de tránsito aéreo, por regla general, a los vuelos con uso de reglas instrumentales o por instrumentos IFR, es decir, aquellos que requieren instrumentos de navegación para el vuelo, como cartas de navegación aeronáutica. Con todo, el servicio de control de tránsito aéreo también se suministra a los vuelos VFR, los que se desplazan con reglas de vuelo de contacto visual con el terreno.
- El servicio de tránsito aéreo debe prestarse de manera coordinada con los datos que reposan en las dependencias de información aeronáutica, para garantizar su suministro en circunstancias de confiabilidad durante el vuelo.
- En los datos que deben registrarse en el sistema de información aeronáutica se encuentra: información sobre las condiciones del aeródromo; el estado de funcionamiento de las instalaciones, servicios y ayudas para la navegación situadas en de la zona de su competencia, el nombre del aeródromo, las circunstancias alusivas a su permiso de operación y a las condiciones de operatividad.

³⁵ Folio 655 y CD anexo visible a folio 657 del cuaderno 1.

- Con base en los datos registrados en el sistema de información aeronáutica, la dependencia de control de tránsito aéreo debe autorizar o no el plan de vuelo diseñado por el piloto.

Al descender todo lo anotado al caso concreto, la Sala encuentra que se configuró una falla del servicio del control de tránsito aéreo de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil.

En efecto, siguiendo el recuento de lo analizado en el punto anterior, se evidenció que, una vez el piloto del avión HK2423 suministró los datos de su plan de vuelo e indicó que la pista alterna escogida era "*La Independencia*", el controlador de la torre de aproximación, a cuyo cargo se encontraba la prestación del servicio de tránsito aéreo, a su vez se comunicó con la Oficina de Información Aeronáutica OIA, con el propósito de verificar las condiciones de operatividad del aeródromo alterno "*La Independencia*".

Sin embargo, se presentaron problemas de comunicación entre la torre de control y la oficina de información aeronáutica que impidieron que:

- i) Se indicara que el aeródromo suministrado no aparecía en el registro de aeródromos al no corresponder a su nombre verdadero, es decir, al no identificarse como "*La Independencia*", sino con el de aeródromo "*German Alberto*".
- ii) Se solicitara al piloto que rectificara la información, con el fin de establecer el verdadero nombre del aeródromo seleccionado o se brindara la posibilidad de escoger, como principal, el segundo aeródromo alterno suministrado, que en este caso fue el de "*Fasca*".
- iii) En el caso de corregirse por parte del piloto que el nombre de la pista alterna escogida era el de "*German Alberto*", se informara por parte de la OIA que ese aeródromo no podía ser destinado como alterno, pues no tenía permiso de operación.

No obstante, pese a presentarse deficiencias en la comunicación con la OIA, la torre de control de aproximación a El Yopal autorizó al piloto para que utilizara la pista "*La Independencia*", sin siquiera reparar que ese lugar era un referencia geográfica y no un aeródromo y sin advertir que, en caso de que en realidad correspondiera a la pista "*German Alberto*", ese aeródromo no se encontraba en

condiciones de operatividad, dado que el permiso otorgado por la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil se encontraba vencido.

4.2.3. La ausencia de responsabilidad de Enerca S.A. E.S.P. y Celta Ltda.

El Tribunal de primera instancia encontró probada la existencia de las redes de energía en el lugar de los hechos, frente a lo cual precisó que, a pesar de que el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas, en principio, no obligaría a Enerca S.A. E.S.P. a responder, por tratarse de redes anteriores a su vigencia, ello no excusaba a esa empresa de señalar la existencia de las redes eléctricas en el cono de aproximación a una de las dos únicas cabeceras de un aeródromo, por el peligro y riesgo que representaba la actividad que emanaba del manejo y conducción de energía.

A la par con lo anterior, el *a quo* consideró que, aun cuando la sociedad Celta Ltda. era la propietaria y explotadora de la pista “*German Alberto*”, para el día de los hechos no estaba funcionando porque se había vencido el permiso de operación concedido por la Aerocivil, circunstancia que impedía imputarle responsabilidad alguna.

La parte actora alegó en su recurso que las redes no podían ubicarse en el cono de aproximación de la pista, como lo indicaba el RAC, en el que se establecía que la distancia establecida era de 13 kilómetros, por lo que los 248 m que separaban las redes de los conos de aterrizaje eran insuficientes para garantizar una maniobra de aterrizaje en condiciones de seguridad.

Al recurrir, La Previsora S.A. adujo que la red de media tensión que conecta a Yopal con Morichal cumple con las normas técnicas establecidas en el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE y añadió que para el día de ellos hechos la pista “*German Alberto*” no contaba con licencia de operación vigente.

En su impugnación, Enerca S.A. E.S.P. afirmó que las cuerdas de la energía fueron ubicadas antes de la construcción del aeródromo, sin que le fueran aplicables las normas del RETIE, por lo que era a la Aeronáutica a la que le correspondía revisar los obstáculos preexistentes al momento de expedir los permisos de operación.

Censuró el razonamiento del Tribunal con apego al cual la razón por la que no declaró la responsabilidad de Celta era que para la época de los hechos la pista no estaba operando y, en esa medida, para guardar coherencia debía entenderse que en nada afectaba si las cuerdas de tensión estaban o no señalizadas, porque en últimas se parte de la base de que el piloto no podía aterrizar en ese lugar.

Finalmente, en su escrito de apelación, la Aeronáutica Civil sostuvo que en ninguna de las resoluciones en las que había concedido y renovado el permiso de operación del aeródromo "*German Alberto*" se había condicionado a que se colocaran señales en la vía de transmisión y que, en caso de ser obligatorio, habría de ser el operador de la pista el responsable de los daños causados con su operación. Indicó que ni los reglamentos aeronáuticos ni la reglamentación técnica exigían la señalización de las redes de transmisión de energía en esa zona con balizas o balones. Además, la aeronáutica no tenía facultades sobre el operador de la pista, dado que para el momento del accidente la pista no tenía permiso de operación.

Sea lo primero advertir que el análisis sobre la responsabilidad que en el caso se atribuye a la sociedad Celta Ltda., como operadora del aeródromo "*German Alberto*", resulta procedente por cuenta de la configuración de la responsabilidad de la autoridad aeronáutica que formuló el llamamiento.

En este acápite se examinará de manera conjunta el estudio de su responsabilidad con aquella que se atribuye a la demandada Enerca S.A. E.S.P., porque el razonamiento que servirá de base a las conclusiones que se adopten será coincidente respecto de ambas partes.

Como se vio en precedencia, se acreditó que el tendido eléctrico, red de media tensión, aledaño a la pista "*German Alberto*" y con el cual se enredó la aeronave Cessna HK2423, no contaba con algún tipo de señalización que alertara sobre su presencia.

Igualmente, se anotó que esa red fue construida antes de que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil autorizara la construcción del aeródromo "*German Alberto*" y su explotación como pista y de la expedición del Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE, expedido por el Ministerio de Minas y Energía, en cuya virtud se exigía la señalización de las redes de alta tensión con balizas o balones, a pesar de lo cual el tendido eléctrico en referencia

cumplía con las disposiciones allí descritas, de cara a sus medidas y los kilovatios de su corriente.

En consonancia con lo anterior, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.1.12. del RAC, actualizado con Resolución No. 5036 del 18 de septiembre de 2009:

Todo propietario de un inmueble está en la obligación de permitir el señalamiento de los obstáculos que puedan constituir un peligro para la circulación aérea a juicio de la autoridad aeronáutica. La instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces correrán a cargo del explotador del aeropuerto, salvo respecto de los obstáculos levantados con posterioridad al permiso de operación del aeródromo, que correrán a cargo del propietario del obstáculo.

Igualmente, de acuerdo con lo estipulado en el RAC 14.2.3.8.

Todo propietario, explotador o administrador de aeródromos está en la obligación de mantener el aeródromo dentro de los límites de seguridad y de servicio que para cada clase determine el presente reglamento y las condiciones operacionales en que les fuera autorizado el permiso de operación. La vigencia del correspondiente permiso de operación está condicionada a que tales límites se conserven y las condiciones que dieron lugar a su otorgamiento se mantengan.

De la normativa en referencia se establece con claridad que la señalización de los obstáculos aledaños a los aeródromos, entre ellos, las redes del tendido eléctrico que representaran peligro para la navegación aérea estaría a cargo del explotador de ese lugar, a menos que el obstáculo hubiera sido levantado con posterioridad a la expedición del permiso de operación, cuestión que en el caso excluye que esa carga hubiera estado radicada en cabeza de la empresa de energía Enerca S.A. E.S.P. porque, se reitera, las redes fueron instaladas mucho antes de haber construido y otorgado permiso de operación al aeródromo "German Alberto", lo que imponía que ese deber fuera, en principio, satisfecho por la sociedad Celta Ltda.

Pero incluso, en el evento de considerar que la responsabilidad en la señalización de los obstáculos hubiera sido compartida entre el explotador del aeródromo y la empresa de energía, aun ese supuesto ninguna responsabilidad por los hechos en debate cabría respecto de esas dos sociedades.

Quedó establecido en párrafos atrás que, mediante Resolución no. 03471 del 25 de septiembre de 2000, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil concedió permiso de operación agrícola y de fumigación al explotador Compañía

Especializada en Trabajos Agrícolas Ltda. Celta Ltda. para que operara el aeródromo “German Alberto”³⁶. El permiso otorgado fue renovado mediante resoluciones 39114 del 26 de septiembre de 2003 y 18 de diciembre de 2006, extendiendo la vigencia para su operación hasta el 12 de enero de 2010³⁷. En adelante y para la fecha de los hechos, 16 de julio de 2010, el aeródromo “German Alberto” no estaba habilitado legalmente para ejercer actividades aeronáuticas.

De conformidad con el artículo 1813 del Código de Comercio: *“ningún aeródromo podrá ser utilizado sin el permiso de operación otorgado por la autoridad aeronáutica en el cual consten, entre otros puntos, su identificación y localización, nombre del propietario, clasificación, categoría y condiciones operacionales”*.

Así mismo, al tenor del párrafo del artículo 1822 del Código de Comercio: *“Si el permiso de operación expira o es suspendido o cancelado la autoridad aeronáutica impedirá la explotación”*.

Así las cosas, en cuanto el hecho generador del daño ocurrió cuando el permiso de operación del aeródromo “German Alberto” había expirado, correlativamente esa situación jurídica conducía a la inexigibilidad de que su explotador atendiera las cargas de señalización de los obstáculos eléctricos aledaños, habida cuenta de que en ese momento no estaba habilitado legalmente para operar, lo que de suyo impedía la realización de actividades o maniobras aéreas de despegue o aterrizaje de aeronaves, permiso que, dicho sea de paso, correspondía otorgar a la aeronáutica con el previo cumplimiento del requisito alusivo a su señalización, pero que para la época no se había concedido.

4.2.4. La concurrencia de causas de la actuación de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil y la conducta del piloto de la aeronave HK2423

La Sala considera que tanto la conducta del piloto de la aeronave HK2423 como las fallas en el servicio de comunicación aérea de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil concurrieron de manera eficiente en la causación del accidente ocurrido el 16 de julio de 2010.

³⁶ Folios 140 a 143 del cuaderno 3.

³⁷ Folios 140 a 151 del cuaderno 3 y folio 25 del cuaderno 2.

En efecto, de haberse suministrado por el piloto la información exacta a la torre de control de aproximación de El Yopal, esta habría podido trasladar datos confiables a la Oficina de Información Aeronáutica OIA, con el fin de verificar que el aeródromo “German Alberto” no contaba con permiso de operación y, en tal virtud, no podía autorizarse su utilización como pista alterna de aterrizaje.

Así mismo, de haberse procedido como correspondía por la torre de control, en el sentido de esperar a que la OIA le confirmara la información suministrada respecto del aeródromo alterno y la previniera acerca de la inexistencia de la pista “La Independencia” y las condiciones de inoperatividad de la pista “German Alberto”, el accidente no se habría producido; por lo menos no en las condiciones en que aconteció, toda vez que la aeronave habría tomado un rumbo distinto, de acuerdo con las posibilidades de: i) utilizar el segundo aeródromo propuesto como alterno; ii) regresar al aeródromo de origen; iii) sobrevolar el aeródromo El Yopal, que era el destino final de ese trayecto, mientras se superaban la condiciones meteorológicas que impidieron su inicial descenso en ese lugar.

Esta conclusión fue la misma a la que arribó la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en el informe final del accidente, al registrar que (se transcribe de forma literal, incluso con posibles errores):

El piloto envió su plan de vuelo AFIL a APP EYP según lo normado por los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos. En varios llamados notifica a “La Independencia” y Fasca como sus aeródromos alternos. (...).

En el envío de plan de vuelo AFIL a EYP, el controlador debe consignar la información de aeródromo alterno en la ficha de progreso del vuelo y luego debe remitir los datos por sistema conmutado ATS a la dependencia AIS OIA correspondiente. En varias ocasiones el piloto no notificó el nombre de un aeródromo sino de un punto geográfico que fue autorizado por el control APP EYP.

Como no se obtuvo respuesta por parte de la OIA, la posibilidad de esta Oficina de corregir “La independencia” como supuesto aeródromo alterno no pudo ser realizada. Aun cuando el piloto hubiese afirmado correctamente proceder a la pista German Alberto, al no existir comunicación (Línea ATS), la OIA no pudo aclarar a la TWR EYP que el aeródromo alterno notificado por el piloto no estaba autorizado para operar, situación que hubiese evitado la ocurrencia del accidente³⁸.

Igualmente, al consignar cuales fueron las causas del accidente, esa entidad anotó (se transcribe de forma literal, incluso con posibles errores):

³⁸ Folios 57 a 92 del cuaderno 3.

3.1. Conclusiones

(...).

Ocurrido el accidente la pista German Alberto no estaba habilitada para operaciones aéreas debido al vencimiento de operaciones hasta el 12 de enero de 2010.

Problemas técnicos de comunicación entre TWR y OIA no permitieron coordinar y corregir las intenciones de utilizar una pista que no estaba autorizada para operaciones³⁹.

Surge así para la Sala que la imputación sobre la ocurrencia del siniestro recae de manera concurrente en el hecho de un tercero, que en este caso fue el piloto de la aeronave HK2423, y en las fallas en el servicio del control de tránsito aéreo prestado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, habida consideración que, de eliminarse la confusión creada respecto de la escogencia del inexistente aeródromo “*La Independencia*” y de ponerse de manifiesto la ausencia de permiso de operación de la pista “*German Alberto*”, la aeronave HK2423 habría cambiado su rumbo y no se habría dirigido a la pista en la que finalmente se produjo el accidente.

4.2.5. Conclusiones finales acerca de la imputación de la responsabilidad por el accidente aéreo ocurrido el 16 de julio de 2010

Como síntesis de lo expuesto, la Sala no desconoce que la causalidad material inmediata del accidente estribó en que la aeronave HK2423 se enredó con las cuerdas del tendido de media tensión adyacente a la pista “*German Alberto*”, lo que generó la pérdida de control de la aeronave y produjo su impacto contra el suelo.

Con todo, no por ello, tal acontecer puede considerarse como la causa eficiente del daño alegado en aras a atribuir responsabilidad a alguna de las partes implicadas.

Se reitera que el daño resulta imputable, tanto jurídica -*dado que hubo un apartamiento del contenido obligacional de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia*- como objetivamente -*en tanto surgieron en el terreno fáctico las imprecisiones en el procedimiento aéreo que llevaron al accidente*- al hecho de un tercero, que en este caso fue el piloto de la aeronave HK2423, y en las fallas en el

³⁹ Folios 57 a 92 del cuaderno 3.

servicio del control de tránsito aéreo prestado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Con lo dicho no se pretende retomar la teoría de la equivalencia de las condiciones frente a la causación del daño; de lo que se trata es de enfatizar en que, ante la supresión de la irregularidad conjunta en que incurrieron el piloto y la torre de control, en cuanto a la determinación del rumbo final de la aeronave, el suceso no habría tenido ocurrencia por la inviabilidad de utilizar el aeródromo alternativo, al cual no podía exigírsele en esa época que operara el servicio de pista en condiciones de seguridad, de cara a la ausencia de permiso vigente para ese propósito.

En otras palabras, de no mediar la autorización para aterrizar en la supuesta pista “*La Independencia*”, no habría surgido el escenario espacial para que emergieran los supuestos físicos y materiales en que se produjo el daño, en tanto al sustraer de la realidad fáctica la autorización impartida para aterrizar en el aeródromo alternativo, no habría existido la posibilidad de que el avión hubiera planeado su descenso en la pista “*German Alberto*”, que no estaba habilitada para operar y no se hubiera enredado con las redes de media tensión ubicadas a inmediaciones de dicha pista, cuya ausencia de señalización, se reitera, no resultaba censurable en esa época, precisamente, por hallarse ubicada de manera aledaña a un aeródromo que legalmente no podía ser explotado.

De manera articulada con lo expuesto, se añade que, por cuenta de esa autorización de aterrizar en un aeródromo sin habilitación legal para operar, surge al tiempo la imposibilidad de imputar responsabilidad alguna al explotador del aeródromo “*German Alberto*” y al operador de las redes del tendido eléctrico, en tanto que, para ese preciso momento, a ninguno de los dos les resultaba jurídicamente exigible que atendieran las reglas relativas a su señalización.

En este punto cabe precisar que la dualidad de causas que condujeron a la ocurrencia del accidente no puede confundirse con el supuesto normativo previsto en el artículo 2344⁴⁰ del Código Civil que consagra la responsabilidad solidaria, toda vez que en el *sub lite* las conductas tanto del piloto como de la Unidad

⁴⁰ ARTÍCULO 2344 DEL CÓDIGO CIVIL. RESPONSABILIDAD SOLIDARIA. Si de un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa, salvo las excepciones de los artículos 2350 y 2355.

Todo fraude o dolo cometido por dos o más personas produce la acción solidaria del precedente.

Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, aunque hasta cierto punto estuvieron conectadas cronológicamente, no por ello dejaron de estar claramente individualizadas y deslindadas la una de la otra, desde el punto de vista fáctico y jurídico. Tal acontecer sitúa el caso en el escenario de las concausas y no en el de una responsabilidad indisoluble frente a la producción de un mismo daño.

En ese orden, los argumentos de la apelación de la demandada Enerca S.A. E.P.S. y de su llamada en garantía La Previsora S.A. tienen vocación de prosperidad y por contera serán absueltas de la responsabilidad que se les imputa por los hechos materia de debate.

Por lo expuesto, la Sala modificará el fallo apelado para, en su lugar, declarar que la responsabilidad en la producción del accidente ocurrido el 16 de julio de 2010 recae de manera concurrente en la actuación de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la conducta del piloto de la aeronave HK2423, en una equivalencia del 50% cada uno, cuestión que, al analizar los perjuicios reclamados, será tenida en cuenta para rebajar a la mitad de la condena que se imponga en contra de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

5. Liquidación de perjuicios

5.1. Perjuicios morales en favor del demandante Sergio Cruz Zapata Parales

Se recuerda que el Tribunal de primera instancia negó el reconocimiento de perjuicios morales solicitados en la demanda en favor de Sergio Cruz Zapata Parales, por cuanto no estaban demostrados en el proceso.

Inconforme con lo anterior, la parte actora sostuvo que los testimonios de los señores Nelson Rico y Nelson Eduardo Quiroga pusieron en evidencia la aflicción y angustia sufrida por el propietario de la aeronave, Sergio Cruz Zapata Parales, por la pérdida de su amigo piloto.

Como ya lo precisó esta Sección en los fallos de unificación del 28 de agosto de 2014⁴¹ sobre daños inmateriales, el perjuicio moral se define como *“el dolor, la aflicción y en general los sentimientos de desesperación, congoja, desasosiego, temor, zozobra, etc., que invaden a la víctima directa o indirecta de un daño antijurídico, individual o colectivo”*.

⁴¹ Expedientes 26.251, 32.988, 27.709, 31.172, 36.149, 28.804, 31.170 y 28.832.

Respecto del reconocimiento del daño moral por la pérdida de bienes inmuebles, por ejemplo, la Sala ha aceptado su ocurrencia “*siempre y cuando aquél esté debidamente fundamentado con pruebas que acrediten su existencia y magnitud*”⁴², misma regla que aplica cuando la solicitud, como en este caso, es respecto de bienes muebles.

La Sala confirmará la negativa del reconocimiento de los perjuicios morales pedidos en la demanda en favor del señor Sergio Zapata, porque, además de que no se encuentran acreditados en el proceso con los testimonios en mención, ciertamente el daño base de la reclamación, por cuya causa compareció el demandante al litigio, no aludió al fallecimiento del piloto que comandaba la aeronave HK2423, sino a la destrucción del avión del cual era propietario.

5.2. Perjuicios materiales

5.2.1. Daño emergente para el demandante Sergio Cruz Zapata Parales

En lo atinente a los perjuicios materiales solicitados a título de daño emergente en favor de Sergio Cruz Zapata Parales con ocasión de la pérdida de la aeronave HK2423, el *a quo* sostuvo que, a pesar de estar demostrada la destrucción de la aeronave, no se conocía el *quantum* de los daños, toda vez que no se demostró el costo comercial de un elemento de similar naturaleza y características, ni los costos de reposición. Dicho lo anterior, profirió condena en abstracto, sin fijar las pautas para su liquidación y con la advertencia de que en el incidente de liquidación de perjuicios debía establecerse si la aeronave estaba asegurada y si los demandantes recibieron alguna indemnización por su pérdida.

En discrepancia con lo anterior, la parte actora alegó que la primera instancia desestimó las cotizaciones de aeronaves similares aportadas con la demanda y todos los documentos relacionados en el literal d del acápite de pruebas allegados con base en los cuales debía calcularse el valor del perjuicio reclamado.

⁴² Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 13 de mayo de 2004, expediente AG2002-00226. C.P. Ricardo Hoyos; Subsección A, sentencia del 10 de marzo de 2011, expediente 20.109. C.P. Hernán Andrade Rincón. sentencia del 11 de noviembre de 2009, expediente 17.119. C.P. Mauricio Fajardo Gómez; Subsección C, C. P.: Enrique Gil Botero, sentencia de 9 de julio de 2014, expediente 44333. Postura reiterada en sentencia del 13 de noviembre de 2014, exp. 33727, CP: Stella Conto Díaz del Castillo.

La Sala evidencia que la suma reclamada en la demanda por concepto del valor de la aeronave ascendió a \$342'000.000, calculado con base en el promedio de las cotizaciones de aeronaves de características similares aportadas al proceso.

Para soportar su pretensión, la parte actora trajo tres cotizaciones extraídas de la página web de la empresa “Trade - A -Plane”, cuya información se encuentra en idioma inglés, sin que fuera acompañada de una traducción oficial, lo que desconoce el régimen probatorio contemplado para los asuntos de conocimiento de esta jurisdicción. La normativa que regula este tipo de pruebas en el presente caso, artículo 251 del CGP⁴³, contempla que⁴⁴:

Para que los documentos extendidos en idioma distinto del castellano puedan apreciarse como prueba se requiere que obren en el proceso con su correspondiente traducción efectuada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, por un intérprete oficial o por traductor designado por el juez. En los dos primeros casos la traducción y su original podrán ser presentados directamente. En caso de presentarse controversia sobre el contenido de la traducción, el juez designará un traductor.

Los documentos públicos otorgados en país extranjero por funcionario de este o con su intervención, se aportarán apostillados de conformidad con lo establecido en los tratados internacionales ratificados por Colombia. En el evento de que el país extranjero no sea parte de dicho instrumento internacional, los mencionados documentos deberán presentarse debidamente autenticados por el cónsul o agente diplomático de la República de Colombia en dicho país, y en su defecto por el de una nación amiga. La firma del cónsul o agente diplomático se abonará por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, y si se trata de agentes consulares de un país amigo, se autenticará previamente por el funcionario competente del mismo y los de este por el cónsul colombiano.

Los documentos que cumplan con los anteriores requisitos se entenderán otorgados conforme a la ley del respectivo país” (se destaca).

Del artículo citado se puede evidenciar que la parte demandante no cumplió con la carga probatoria de aportar la traducción y apostille de los documentos

⁴³ Norma aplicable al presente asunto por la remisión contemplada en el artículo 211 del CPACA, que consagra: “**RÉGIMEN PROBATORIO.** En los procesos que se adelanten ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, en lo que no esté expresamente regulado en este Código, se aplicarán en materia probatoria las normas del Código de Procedimiento Civil” (hoy Código General del Proceso).

⁴⁴ Al respecto, la doctrina ha considerado que en el mencionado artículo se “*evidencian dos aspectos claramente diferenciados, el primero concierne con la posibilidad de que si se elaboran documentos en otro idioma, lo que puede hacerse dentro o fuera del país, resulta ostensible que si, por ejemplo, redacto en Colombia un contrato en francés o en ruso, existe plena posibilidad legal para hacerlo valer en el respectivo proceso, al igual de cómo lo puedo hacer si se originó en territorio foráneo; el segundo se refiere a los documentos públicos otorgados en país extranjero que pueden estar en idioma extranjero o incluso en español*”. LÓPEZ BLANCO, Hernán Fabio. Código General del Proceso – Pruebas. Págs. 446 y 447. Dupré Editores. 2017.

mencionados o, en su defecto, haberlo solicitado al *a quo* en la oportunidad procesal pertinente, por lo que no pueden ser valorados como pruebas en el presente proceso⁴⁵.

Por lo demás, no existen elementos adicionales en el expediente que permitan establecer el valor comercial de la aeronave destruida al momento de los hechos, cuestión que conduce a confirmar la condena en abstracto impuesta por la primera instancia en relación con este rubro, bajo la prevención de que la suma resultante de su cálculo deberá reducirse en un 50%.

En este punto cabe precisar que, si bien el *a quo* previno que en el incidente de liquidación de perjuicios debía establecerse si la aeronave estaba asegurada y si los demandantes recibieron alguna indemnización por su pérdida, lo cierto es que esa situación no fue alegada por ninguna de las entidades demandadas en las oportunidades procesales pertinentes y tampoco se desplegó por parte de aquellas actividad probatoria alguna dirigida a cuestionar la solicitud del reconocimiento de ese perjuicio, correspondiendo al extremo pasivo esa carga sin que pueda ser suplida por el juez, menos aun cuando fue una situación respecto de la cual no hubo debate alguno.

Aclarado lo anterior, en consideración a que el *a quo* no fijó las pautas para proceder a su cálculo, procede la Sala en esta oportunidad a señalar los parámetros que deberán observarse en el incidente de liquidación de perjuicios para establecer el valor de los perjuicios reclamados.

Así pues, en orden a establecer su valor mediante incidente de liquidación de perjuicios:

- Podrá acudirse a cotizaciones de empresas y organismos especializados en la comercialización de aeronaves de similares características a la Cessna HK2423 destruida en el accidente de 16 de julio de 2010, en cuanto al modelo, marca, año, serie, horas de vuelo, y demás especificaciones técnicas relevantes para calcular su precio, las cuales que deberán cumplir

⁴⁵ Sobre el tema pueden consultarse: Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, sentencia de 28 de febrero de 2018, exp. 28018A, C.P. María Adriana Marín y sentencia de 19 de septiembre de 2019, exp. 59432.

con las exigencias probatorias legales que se demanden respecto de ese tipo de documentos.

- Podrá practicarse un dictamen pericial de avalúo de daños y perjuicios para que, con base en documentos tales como los referidos anteriormente y los que reposen en poder del demandante Sergio Cruz Zapata Parales, relacionados con la adquisición de la aeronave, se establezca el valor comercial que tenía la aeronave al momento del accidente y se actualice a la fecha en que se resuelva el incidente de liquidación.

De otro lado, los demás rubros solicitados a título de daño emergente, consistentes en los gastos en que debió incurrir el actor para atender la emergencia, no se encuentran demostrados en el expediente, por tal virtud serán negados.

5.2.2. Lucro cesante en favor del demandante Sergio Cruz Zapata Parales

Se solicitó en la demanda la suma de \$249'924.924.157 como valor dejado de percibir por el actor como consecuencia de la pérdida de la aeronave y su posibilidad de explotarla comercialmente.

Sin embargo, la Sala evidencia que no existen pruebas que acrediten, desde el punto de vista contable, que el actor hubiera percibido ganancias por la explotación de la aeronave a título de persona natural y no como socio de Aerolíneas Llaneras Arall Ltda., pues los documentos contables que reposan en el proceso dan cuenta de la actividad económica de esa persona jurídica, para la cual, dicho sea de paso, no se solicitó el reconocimiento del lucro cesante, y no del actor Sergio Cruz Zapata Parales, razón por la cual se negará el reconocimiento de este perjuicio.

5.2.3. Daño emergente en favor de la sociedad Aerolíneas Llaneras Arall Ltda.

Se pretendió en la demanda el pago de \$2'283.784 y \$1'200.000 por razón de las erogaciones efectuadas por esa sociedad por concepto de pago de viáticos del personal que debió viajar a atender la ocurrencia del siniestro.

Con todo, la Sala no accederá a esa pretensión en la medida en que, si bien en el expediente reposan algunas cuentas de cobro elevadas a la sociedad Aerolíneas

Llaneras Arall Ltda., no obra prueba de los desembolsos realizados por la demandante, dirigidos a satisfacer esas obligaciones.

También solicitó la sociedad demandante que se le reconociera la suma de \$80'000.000 por concepto de la afectación al buen nombre y merma de la clientela a causa del siniestro. La parte actora sostuvo que los testimonios de los señores Nelson Mican Rico y Néstor Eduardo Quiroga dieron fe de la afectación al buen nombre que sufrió la empresa Arall Ltda., al punto de que llevó a la terminación de sus operaciones en esa región.

Sobre la causación de la afectación al Good Will, la Sala precisa que no solo carece de acreditación, sino que además se encuentra desvirtuada.

La única prueba practicada para demostrar la afectación al buen nombre de la sociedad demandante fue el testimonio del piloto Nelson Mican Rico, quien celebraba contratos de transporte aéreo con esa sociedad, declaración cuya viabilidad de ser valorada ya se advirtió en acápites precedentes. Se suma en este punto que no se evidencia en su dicho ánimo subjetivo de favorecimiento a la parte actora.

A partir del contenido de su declaración se pudo establecer que, a raíz del accidente ocurrido el 16 de julio de 2010, la sociedad Arall Ltda., en adelante se negó a suscribir contratos de transporte aéreo, a pesar de que en varias oportunidades la empresa con la que trabajaba el testigo les solicitó sus servicios.

Así pues, está claro que la sociedad demandante fue la que unilateralmente decidió reducir su actividad de transporte aéreo, lo que desvirtúa que la clientela se hubiera mermado por la pérdida de confianza en sus servicios.

Como consecuencia, se despachará desfavorablemente su reconocimiento.

Conclusión

En consideración a todo lo expuesto, la Sala modificará la sentencia apelada para, en su lugar, declarar la responsabilidad administrativa y patrimonial de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil por los daños derivados de la ocurrencia del accidente aéreo acaecido el 16 de julio de 2010 en el departamento del Casanare, en concurrencia con la culpa del piloto.

Como consecuencia, se condenará en abstracto a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil a pagar en favor del demandante Sergio Cruz Zapata Parales el valor comercial de la aeronave destruida al momento de los hechos, el cual se calculará a través de incidente de liquidación de perjuicios con observancia de las pautas fijadas por esta instancia en párrafos precedentes, bajo la prevención que la suma resultante de su cálculo deberá reducirse en un 50%.

Se negaran las pretensiones de la demanda frente a Enerca S.A. E.S.P. y las llamadas en garantía La Previsora S.A. y Celta Ltda.

6. Costas

Habida cuenta de que para este proceso se aplica el artículo 188 del CPACA, de conformidad con el artículo 365 del Código General del Proceso, en la presente providencia se impondrá la condena en costas a cargo de la parte vencida, es decir, a la parte demandada Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Procede la Sala a fijar las agencias en derecho correspondientes, para que se tengan en cuenta en la liquidación de costas.

Para el efecto, de conformidad con el numeral 4 del artículo 366 del mismo Código, se tiene en cuenta la naturaleza, calidad y duración de la gestión realizada, la cuantía del proceso y otras circunstancias especiales si las hubiere⁴⁶. De conformidad con el Acuerdo expedido por el Consejo Superior de la Judicatura, vigente para la fecha en que se presentó la demanda⁴⁷, en materia de tarifas de agencias en derecho, se observa que:

⁴⁶ “ACUERDO 1887 del 26 de junio de 2003

“Por el cual se establecen las tarifas de agencias en derecho”.

“(…)”.

“Artículo 3º—**Criterios.** El funcionario judicial, para aplicar gradualmente las tarifas establecidas hasta los máximos previstos en este acuerdo, tendrá en cuenta la naturaleza, calidad y duración útil de la gestión ejecutada por el apoderado o la parte que litigó personalmente, autorizada por la ley, la cuantía de la pretensión y las demás circunstancias relevantes, de modo que sean equitativas y razonables. Las tarifas por porcentaje se aplicarán inversamente al valor de las pretensiones.

“(…)”.

“Artículo. 6º—**Tarifas.** Fijar las siguientes tarifas de agencias en derecho:

“(…)”.

“III CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

“(…)”

“**3.1.3. Segunda instancia.**

“Sin cuantía: Hasta siete (7) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

“Con cuantía: Hasta el cinco por ciento (5%) del valor de las pretensiones reconocidas o negadas en la sentencia”.

⁴⁷ La demanda se presentó el 3 de abril de 2013.

Se trata de un proceso con pretensiones equivalentes a \$850'000.000, asunto en el que la parte demandada Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil resultó vencida en segunda instancia.

Respecto de la naturaleza, se advierte que el debate central giró en torno a la responsabilidad patrimonial por los daños derivados del accidente aéreo acaecido el 16 de julio de 2010 en el departamento del Casanare, caso en el cual se discutió que los distintos sujetos procesales expusieron argumentos de fondo para absolverse de responsabilidad que se les endilgaba,

Acerca de la calidad de la gestión procesal se observa que la parte actora, la demandada Enerca S.A. E.S.P. y la llamada en garantía La Previsora S.A. presentaron recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia. Así mismo, Enerca S.A. E.S.P. y la llamada en garantía La Previsora S.A. presentaron escrito de alegatos de conclusión en los que reiteraron sus razones de defensa al cabo de lo cual fueran absueltas en segunda instancia. La llamada en garantía Celta Ltda. no ejerció actuación alguna en segunda instancia, no obstante, lo cual estuvo representada durante el litigio.

Debe tenerse en cuenta que la parte actora apeló la sentencia de primera instancia mediante la cual se concluyó que se había presentado una concurrencia de culpas de 80% del piloto y 20% de las demandadas, Aeronáutica Civil y de Enerca S.A., E.S.P., mientras que en la presente decisión, si bien se concluyó que existió la concurrencia de culpas del piloto y de la Aeronáutica Civil, el porcentaje de esa concurrencia por cuenta de la culpa del piloto se redujo del 80% al 50%, situación que le resulta favorable a los intereses de la demandante, gracias a la prosperidad parcial de los argumentos del recurso de apelación por ella interpuesto.

También se precisa que a Enerca S.A. E.S.P. le resultó favorable el recurso de apelación por ella formulado, toda vez que, a pesar de que en la primera instancia se declaró su responsabilidad en concurrencia de culpas con la Aeronáutica Civil y el piloto, la cual fue tasada en un 10%, en esta decisión fue absuelta de responsabilidad.

Una suerte similar corrió su llamada en garantía, compañía de seguros La Previsora S.A., debido a que los argumentos de su impugnación igualmente prosperaron, dado que en la sentencia de primer grado se le había ordenado que

le reembolsara a Enerca S.A. E.S.P. el 10% del monto de la condena impuesta en su contra, al paso que en esta decisión, al absolver a la entidad que la llamó en garantía, tal circunstancia condujo a que desapareciera el supuesto en cuya virtud debía producirse el reembolso ordenado.

A su turno, frente a la llamada en garantía por la Aeronáutica Civil, Celta Ltda., hay que precisar que, aun cuando no apeló la sentencia de primera instancia por haberle resultado favorable, tiene derecho a que le sean reconocidas en su favor agencias en derecho en la medida en que estuvo representada en el proceso y debió ejercer vigilancia sobre las actuaciones procesales surtidas en su desarrollo, con independencia de que no hubiera actuado en segunda instancia.

A partir de lo expuesto, se fijan las agencias en derecho en la segunda instancia en el 1% de \$850'000.000, es decir, la suma de \$8'500.000 para cada una de las beneficiarias, la que deberá incluirse en la liquidación de costas a cargo de la parte vencida, en este caso la parte demandada Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y en favor de la parte actora, la demandada Enerca S.A. E.S.P. y las llamadas en garantía La Previsora S.A. y Celta Ltda. El valor de \$8'500.000 será reconocido para cada una de ellas.

En mérito de lo expuesto, el Consejo de Estado, en Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

F A L L A

PRIMERO: MODIFICAR la sentencia proferida el 16 de abril de 2015, por el Tribunal Administrativo del Casanare, con fundamento en las razones advertidas en la parte considerativa de esta providencia, para en su lugar disponer:

1.- DECLARAR patrimonial y administrativamente responsable a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil por los daños derivados de la ocurrencia del accidente aéreo acaecido el 16 de julio de 2010 en el departamento del Casanare, en concurrencia con la culpa del piloto, por las consideraciones expuestas en precedencia.

2.- Condenar en abstracto a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil a pagar en favor del demandante Sergio Cruz Zapata Parales el valor comercial de la aeronave destruida al momento de los hechos, el cual se calculará a través de incidente de liquidación de perjuicios con observancia de las pautas fijadas por esta instancia en la parte motiva de esta sentencia, bajo

la prevención que la suma resultante de su cálculo deberá reducirse en un 50%, atendiendo a los lineamientos expuestos en las motivaciones que anteceden.

3.- ABSOLVER de responsabilidad a Enerca S.A. E.S.P. y las llamadas en garantía La Previsora S.A. y Celta Ltda.

4.- NEGAR las demás pretensiones de la demanda.

SEGUNDO: CONDENAR a la parte demandada Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil a pagar las costas de la segunda instancia.

Fijar como **agencias en derecho en segunda instancia**, la suma de \$8'500.000 para cada una de las beneficiarias, valor que deberá incluirse en la liquidación de costas a cargo de la parte demandada Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y en favor de la parte actora, la demandada Enerca S.A. E.S.P. y las llamadas en garantía La Previsora S.A. y Celta Ltda. El valor de \$8'500.000 será reconocido para cada una de ellas.

TERCERO: Para el cumplimiento de esta sentencia, expídanse, con destino a las partes, las copias auténticas con las constancias previstas en la Ley procesal. Las copias destinadas a la parte actora serán entregadas al apoderado judicial que ha venido actuando.

CUARTO: El cumplimiento de la presente sentencia deberá realizarse de conformidad con lo dispuesto en el artículo 192 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

QUINTO: Cumplido lo anterior, devuélvase el expediente al Tribunal de origen.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

**MARÍA ADRIANA MARÍN
MÉNDEZ**

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

JOSÉ ROBERTO SÁCHICA

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO

Nota: se deja constancia de que esta providencia fue aprobada por la Sala en la fecha de su encabezado y que se suscribe en forma electrónica mediante el aplicativo SAMAI del Consejo de Estado, de manera que el certificado digital que arroja el sistema permite validar la integridad y autenticidad del presente documento en el link <http://relatoria.consejodeestado.gov.co:8081/Vistas/documentos/validador>.