

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CASANARE
CARRERA 20 N° 8-90 PISO 2, INTERIOR 2
TELEFAX 6356688

Yopal, Casanare, dieciséis (16) de abril de dos mil quince (2015)

Referencia:	Radicación No. 85001-2330-001-2012-00215-00
Medio de Control:	REPARACIÓN DIRECTA
Demandantes:	AEROLÍNEAS LLANERAS ARALL LTDA Y SERGIO ZAPATA PARALES
Demandados:	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL Y LA EMPRESA DE ENERGÍA DE CASANARE – ENERCA S.A. E.S.P.
Llamados en garantía:	LA PREVISORA S.A. Y CELTA LTDA.

MAGISTRADO PONENTE: JOSÉ ANTONIO FIGUEROA BURBANO

I. OBJETO

Procede esta Corporación a emitir sentencia de primera instancia dentro del medio de control de reparación directa referenciado.

II.- ACTUACIÓN PROCESAL

La demanda fue radicada en este Tribunal el 17 de agosto del 2012 (fl. 211 C1), repartida el 21 de agosto de la misma anualidad y puesta a disposición del magistrado sustanciador el 22 siguiente, quien por auto del 24 de agosto de 2012 la admitió y ordenó darle el curso que legalmente le corresponde (fl. 212 C1).

La notificación del auto admisorio se efectuó así:

NOTIFICADO	FECHA DE NOTIFICACIÓN
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL	10 de septiembre de 2012
LA EMPRESA DE ENERGÍA DE CASANARE – ENERCA S.A. E.S.P.	7 de septiembre de 2012
AGENCIA NACIONAL DE DEFENSA JURÍDICA DEL ESTADO	30 de agosto de 2012
AGENTE DEL MNINISTERIO PÚBLICO	30 de agosto de 2012

Las entidades demandadas contestaron la demanda - **LA EMPRESA DE ENERGÍA DE CASANARE – ENERCA S.A. E.S.P.** y la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** y -, dentro de la oportunidad procesal establecida para el efecto, el 16 y 29 de octubre de 2012, respectivamente.

El 29 de noviembre de 2012 se negó el llamamiento en garantía de la Compañía Especializada en Trabajos Agrícolas Limitada CELTA LTDA., propuesto por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (fl. 5 C5)

Por auto de 21 de enero de 2013 se citó a las partes a la audiencia prevista en el artículo 180 C.P.A.C.A (fl. 332 C2), la que se llevó a cabo el 20 de marzo de 2013 (fls.

351 a 355 C2), siendo suspendida por encontrarse configurada una nulidad por indebida notificación a ENERCA.

Mediante auto del 8 de abril de 2013 (fl. 376 C2) no se aceptó la denuncia del pleito hecha por ENERCA S.A. E.S.P. a CELTA LTDA y se aceptó el llamamiento en garantía de La Previsora S.A. propuesto por la primera entidad nombrada; se ordenó notificarle del auto admisorio y correrle traslado de demanda y sus anexos al llamado en garantía, y suspender el proceso hasta por 90 días mientras se surtía el proceso del llamamiento en garantía.

Surtido el trámite del llamamiento, por auto de 24 de julio de 2013 se tuvo por contestada la demanda por parte de La Previsora S.A. y se citó a audiencia inicial, la que se realizó el 11 de septiembre de 2013 en la cual se aceptó el llamamiento en garantía a Celta Ltda., propuesto por la Aeronáutica Civil, y se ordenó notificarle el auto admisorio de la demanda, correrle trasladado de la misma y sus anexos y del escrito de llamamiento en garantía.

Cumplido lo anterior, mediante proveído del 18 de diciembre de 2013 se tuvo por contestada la demanda por parte de Celta Ltda., y se fijó fecha para llevar a cabo la audiencia de que trata el artículo 180 del C.P.A.C.A.

El 29 de enero de 2014 se llevó a cabo la audiencia inicial (fls. 436 a 452 C2); allí se resolvieron las excepciones previas de ineptitud del llamamiento en garantía propuesta por La Previsora S.A. y la falta de legitimación en la causa por activa y por pasiva aducida por Enerca S.A. E.S.P. y Celta Ltda., declarándolas imprósperas (fl. 442 C2), se fijó el litigio y se decretaron pruebas, las que se cumplieron en diferentes fechas: el 6 de agosto de 2014 se realizó la inspección judicial compleja con prueba pericial (fls. 573 a 579 C3) y la audiencia de pruebas el 3 de diciembre de 2014 en la que se recibieron testimonios y se surtió la contradicción del dictamen (fls. 673 a 677 C3).

Mediante auto de 10 de febrero de 2015 (fl. 715 C8) se corrió traslado a las partes para que presentaran alegatos de conclusión, oportunidad que fue aprovechada por Celta Ltda. (fls. 723 a 725 C8), La Previsora S.A. (fls.- 728 a 745 C8), Enerca S.A. E.S.P. (fls. 747 a 754 C8); Aerolíneas Llaneras Arall Ltda. y Sergio Cruz Zapata (fls. 759 a 763 C8) y la Aeronáutica Civil (fls. 765 a 780 C8). El Ministerio Público guardó silencio.

III.- POSICIÓN DE LAS PARTES

A.- PARTE DEMANDANTE (fls. 2 a 14 C1)

En la demanda se solicitaron como pretensiones las que a continuación se sintetizan:

1.- Declarar a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil y a ENERCA S.A. E.S.P. administrativa y extracontractualmente responsables por los daños morales y patrimoniales ocasionados a la Sociedad Aerolíneas Llaneras Arall Ltda., en su condición de explotadora comercial, y al señor Sergio Cruz Zapata Parales como propietario, por causa y con ocasión del accidente ocurrido el 16 de julio de 2010 a la aeronave marca Cessna modelo TU-206 matrícula HK-2423, en la pista Germán Alberto de la finca La Independencia, jurisdicción del municipio de Yopal, por falla del servicio en la gestión de tránsito aéreo y de inspección y vigilancia de los aeródromos del país de acuerdo a lo dispuesto por los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, y por haber mantenido la instalación y operación peligrosa sobre la cabecera de la pista Germán Alberto, así como por no instalar balizas y señales reglamentarias.

2.- Consecuencialmente condenar a las demandadas a pagar los perjuicios de orden material y moral, subjetivados y objetivados, actuales y futuros, estimados en \$850.000.000 y la respectiva actualización, de acuerdo con la variación

mensual del IPC, así como los intereses desde la fecha de ocurrencia de los hechos hasta la ejecutoria del fallo definitivo.

Como fundamentos de hecho adujo, en síntesis, los siguientes:

1.- La empresa Aerolíneas Llaneras Arall Ltda., es una sociedad mercantil privada que tiene por objeto social el transporte aéreo de pasajeros y carga dentro del territorio nacional con autorización por parte de la Aeronáutica Civil, y permiso de operación vigente mediante Resolución N° 10762 de 29 de agosto de 1991, renovado mediante oficio N° 106213.1-2009033174 de 29 de noviembre de 2009.

2.- La empresa mencionada ha laborado por más de 20 años en la Orinoquia y al momento de la ocurrencia del accidente tenía contrato de explotación de la aeronave de matrícula HK-2423 con su propietario Sergio Cruz Zapata Parales.

3.- El 15 de julio de 2010 se contrató con la empresa Aérea Soluciones Chárter de Colombia Ltda., con el fin de realizar un vuelo en la ruta Unión (Casanare) – Yopal (Casanare), para transportar trabajadores de la empresa Hupecol Operating Co LLC., razón por la cual se programó el despacho de la aeronave marca Cessna modelo TU-206G, matrícula HK-2423, al mando del piloto Jorge Luis Tovar Muñoz.

4.- El 16 de julio de 2010, la aeronave fue despachada desde la base principal de la empresa Arall Ltda. en Villavicencio, con el siguiente itinerario: 6:35 .A.M. decoló vacío del aeropuerto Vanguardia en la ruta Villavicencio – La Unión –El Yopal – Villavicencio.

El vuelo transcurrió de manera normal hasta la pista La Unión, de donde despegó en iguales condiciones con destino al aeropuerto El Alcaraván de Yopal, llevando a bordo a los siguientes trabajadores de Hupecol: Rosemberg Leguizamón Vega, Daniel Mauricio Rincón Lopera, José Antonio Albornoz Moreno, Carlos Julio López Puin y Lucy Murillo.

5.- A las 13:45 el piloto se comunicó con la torre de control del aeropuerto el Alcaraván de Yopal informando su plan de vuelo con ese destino, a lo que respondieron que por condiciones meteorológicas se encontraban operando con mínimos y que notificara los aeródromos alternos, a lo que el piloto informó que eran la pista La Independencia y Fasca.

6.- A las 14:01 el piloto solicitó nuevamente reporte de las condiciones meteorológicas de ese aeropuerto, a lo que le responden que son iguales y no le autorizan aterrizar, por lo que le solicitan confirmar el aeropuerto alternativo. El piloto confirmó como alternativo La Independencia, por lo que se le autorizó seguir hacia ese lugar, correspondiente al sitio donde ha operado la pista denominada Germán Alberto, ubicada en la vereda El Milagro, corregimiento El Morichal sobre la vía Yopal – Tilodirán, donde funciona la empresa de aviación agrícola Celta Ltda. Se afirma en la demanda que el piloto no fue informado por parte del control aeronáutico acerca de la situación de la pista Germán Alberto, a pesar de encontrarse vencido el permiso de operación, así como tampoco de ninguna novedad de obstáculos en el aeródromo La Independencia.

7.- Posteriormente, a las 14:36, el piloto reportó a la torre que tenía a la vista el aeródromo Germán Alberto y que se disponía aterrizar en la cabecera 21. En ese momento, el tren de nariz de la aeronave se enreda con el cable superior (línea de descarga estática) de unas redes eléctricas instaladas aproximadamente a 70 metros de la cabecera 21 de la pista, haciendo que se

perdiera el control de la aeronave y se precipitara a tierra impactando contra el suelo, quedando en posición invertida sobre la cabecera de la pista.

8.- Como resultado de lo anterior se produjo la destrucción total de la aeronave, 2 personas muertas y cuatro heridas de gravedad.

9.- La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, el Comité de Seguridad de Arall Ltda., y la empresa Hupecol adelantaron la investigación, coincidiendo todos en que la causa directa del accidente fue la red de cuerdas de energía sin señalización contra la que chochó la aeronave cuando se disponía a aterrizar. Dicha red es de propiedad del departamento de Casanare, se encuentra instalada a 70 metros de la cabecera de la pista, esto es, sobre el cono de aproximación y la zona de la cabecera 21 de la pista Germán Alberto, no tiene la señalización exigida por los reglamentos aeronáuticos colombianos (R.A.C. 14.3.6.1.10 y 14.3.6.1.11) y es operada por Enerca S.A. E.S.P.

Adicional a lo anterior, la pista Germán Alberto, al momento de la ocurrencia de los hechos, tenía vencido el permiso de operación y no se encontraba funcionando, situaciones que no fueron informadas por el control aeronáutico al piloto, procediendo a autorizar el aterrizaje.

10.- De las investigaciones también se concluyó que la aeronave se encontraba en perfectas condiciones de aeronavegabilidad, al igual que la documentación. Igualmente que el piloto, capitán Jorge Luis Tovar (q.e.p.d.), era un profesional de la aviación experimentado, con chequeos médicos al día y que realizó todos los procedimientos indicados por el RAC para ejecutar el vuelo, comunicándose con la torre de control del aeropuerto El Alcaraván, y que el accidente se debió a circunstancias externas a su criterio y proceder.

11.- El 21 de septiembre de 2011 se celebró conciliación prejudicial ante la Procuraduría 53 Judicial II Administrativa, convocada por los representantes judiciales de los familiares del señor Rosemberg Leguizamón Vega, pasajero que falleció en el accidente.

Dentro de la oportunidad legal fijada para el efecto presentó alegatos de conclusión (fls. 759 a 763 C8) en los que reiteró los fundamentos de hecho y de derecho expuestos en la demanda y resaltó que se encuentra demostrado que la operación aérea precedente al siniestro cumplía con toda la reglamentación técnica y operativa: la experiencia del piloto y las condiciones de la aeronave, y que los documentos que soportan estas afirmaciones no fueron tachados de falsos. Agregó que está acreditado que ni Arall ni el piloto tenían la posibilidad de prever la existencia de las fallas de la aeronáutica al autorizar el aeródromo sin el cumplimiento de los requisitos de seguridad y la omisión de informar oportunamente la situación irregular de uno de los aeródromos propuestos por el piloto en su plan de vuelo.

Igualmente dijo que se configuró la falla en el servicio y que las demandadas están llamadas a responder solidariamente, especificando sobre Enerca S.A. E.S.P. que incumplió su deber reglamentario de señalización de las redes que operan cuando se encuentran cerca de un aeródromo, no siendo aceptable como argumento que las redes fueron anteriores al permiso de operación, pues tal circunstancias solo es reprochable para la aeronáutica al expedir el permiso.

B.- PARTE DEMANDADA

1.- Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (fls. 285 a 310 C2)

Presentó escrito de contestación de la demanda dentro de la oportunidad procesal otorgado para el efecto, en los términos que a continuación se sintetizan:

i.- Se opuso a todas las pretensiones de la demanda argumentando que la actora parte de una premisa no cierta por lo que no es factible probar que la aeronáutica falló en la prestación del servicio de tránsito aéreo y en la inspección y vigilancia de los aeródromos del país.

ii.- Indicó que la Compañía Especializada en Trabajos Agrícolas CELTA LTDA, dueña del aeródromo privado Germán Alberto es quien lo opera y explota y que por no cumplir con los requisitos exigidos por los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) se canceló el permiso de operaciones, demostrándose así que no existe relación causal entre los hechos y el daño.

iii.- Sostuvo que no es cierto que la AEROCIVIL autorice el objeto social de las empresas de transporte aéreo como lo manifestó la demandante en el hecho 1 cuando dijo que su objeto social era autorizado por la Aeronáutica Civil, pues los RAC establecen que esa Unidad Administrativa concede permisos de operación a quienes se desempeñan en el sector de lo aeronáutica, a través de la oficina de transporte aéreo.

iv.- Manifestó que la pista de la que decoló la aeronave no es controlada por el centro de control de tráfico aéreo de Aeronáutica Civil, por lo que el plan de vuelo es AFIL (plan de vuelo iniciado por una aeronave en vuelo a una dependencia de los servicios de tráfico aéreo), lo que significa que el piloto lo presenta verbalmente mediante frecuencia aeronáutica y el controlador de tráfico aéreo lo plasma en una ficha de trazabilidad escaneada, que para el caso fue aportado como prueba al proceso por la demandante, en la que no aparece la pista Germán Alberto como aeródromo alterno. En el mismo sentido, el gerente de la empresa Celta Ltda., en respuesta a un derecho de petición del señor Rafael Gaitán Gómez, expresó que *"en tratándose de una pista con destino exclusivo para aeronaves destinadas a la fumigación aérea, los pilotos agrícolas que laboran en la Compañía saben que la cabecera norte 03 (léase cero tres) del aeropuerto está prohibida para aterrizajes, por la presencia de cables aéreos"*

Agregó que el piloto ingresó al cono de aterrizaje de la pista sin haber solicitado autorización de su explotador, ni del centro del control de tráfico aéreo de Yopal.

v.- Señaló que de acuerdo con la franja de progreso del vuelo, al piloto se le autoriza como aeródromo principal la pista de El Yopal (EYP) y como aeródromo alterno FCA (Fasca), pero nunca la pista Germán Alberto, pues ella no tenía vigente el permiso de operación. Y que La Independencia no es una pista sino un área geográfica utilizada para vuelos por procedimiento visual.

Indicó que tampoco es cierto que no se le haya informado sobre las condiciones climatológicas, pues el piloto fue informado sobre ellas desde el inicio del vuelo, que se recrudecían cada vez y que el centro de control carece de información sobre el estado de la pista y sus alrededores.

vi.- Respecto del hecho 14 concerniente a la falta de señalización de la red de cableado contra la que se estrelló la aeronave dijo que las pruebas obrantes en el expediente respaldan el hecho de que las cuerdas conductoras de energía eléctrica ubicadas a 70 metros de la cabecera de la pista, no contaban con señales que las hicieran visibles, situación que unida a la falta de previsión, a las condiciones climatológicas y a los errores operativos del piloto y del despachador, desencadenaron el accidente.

En lo que concierne con el informe de las investigaciones de accidentes de la Aeronáutica Civil señaló su propósito no consiste en determinar culpa o

responsabilidad y que el uso de este con una finalidad distinta a la de evitar futuros accidentes puede prestarse para interpretaciones erróneas (Ley 12 de 1947).

Agregó que las investigaciones del accidente hechas por la empresa involucrada en el accidente y la Aerocivil no constituyen por sí solas pruebas suficientes y que no es cierto que el accidente se haya dado por circunstancias externas al criterio del piloto pues desde el momento mismo del despegue conocía las condiciones meteorológicas de la zona de destino, unido a una serie de errores como presentar el plan de vuelo AFIL a La Independencia, no haber reportado emergencia a la torre de control y haber decidido aterrizar en una pista privada.

Citó las reglas de la RAC, específicamente en lo que concierne al cerramiento que deberá realizar el explotador de un aeropuerto abierto al público, de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación.

En lo que tiene que ver con el nexo de causalidad dijo que este se da entre las conductas riesgosas y propias de la actividad peligrosa y que la responsabilidad operacional de la aeronave es de la empresa de transporte aéreo de pasajeros no regular ARALL LTDA (artículos 1800 y 1880 del Código de Comercio – Ley 12 de 1947) al actuar el piloto como representante legal de la empresa.

Propuso como excepciones:

i.- *Culpa exclusiva de la víctima*, esto es, de ARALL LTDA, representada legal y operacionalmente por el piloto, comandante de la aeronave y responsable de la operación aeronáutica, señor Jorge Tovar, porque según el REC, el piloto al mando y el director de operaciones son conjuntamente responsables por la iniciación, continuación, desvío y terminación de un vuelo, e igualmente este último es responsable de la salida del vuelo desde el lugar de origen y llegada a su lugar de destino, incluyendo paradas intermedias y cualquier desviación, entre otras responsabilidades (artículos 4.18., 4.18.1.1., 4.18.1.2, 4.18.1.3, 4.18.1.5, 4.18.1.14, 4.18.1.15 y artículo 1805 del Código de Comercio).

ii.- *Exoneración de responsabilidad civil extracontractual* dado que la causa eficiente del siniestro no se encuentra en la esfera de voluntad y decisión de la Aeronáutica Civil, pues el control del tránsito aéreo fue el adecuado y los funcionarios de la entidad actuaron bajo las normas establecidas y sus conductas no tuvieron incidencia en la ocurrencia del accidente.

iii.- *Exoneración de responsabilidad de la aeronáutica Civil por culpa exclusiva del explotador del aeropuerto, empresa CELTA LTDA*, por ser responsable de las operaciones.

iv.- *Culpa exclusiva de un tercero* al ser la empresa Celta Ltda., el operador del aeródromo Germán Alberto.

Dentro del término otorgado para el efecto, presentó escrito de alegatos de conclusión (fls. 765 a 780 C8), haciendo una síntesis de los hechos y de las transcripciones de las comunicaciones entre el control de aproximación de El Yopal, frecuencia 126.8 y la aeronave matrícula HK-2423 de Arall Ltda., sosteniendo los mismos fundamentos de hecho y de derecho alegados en la contestación de la demanda. Agregó que el permiso de operaciones no está condicionado a la señalización de los cables de transmisión de electricidad, que además se instalaron antes de la construcción de la pista.

Finalmente solicita declarar no probadas las pretensiones de la demanda, y por ende no probada la responsabilidad civil de los demandados Aeronáutica Civil y Enerca S.A. E.S.P., y subsidiariamente declarar probadas las excepciones de culpa exclusiva de la víctima y la de exoneración de responsabilidad civil extracontractual

porque la causa eficiente de la ocurrencia del siniestro no se encuentra dentro de la esfera de voluntad y decisión de la Aeronáutica Civil, entre otras declaraciones.

2.- ENERCA S.A. E.S.P. (fls. 226 a 242 C1)

Se opuso a todas las pretensiones de la demanda, señalando, en resumen, que:

No es cierto que en la investigación hecha por la Aeronáutica Civil se indique como causa directa del accidente "las cuerdas de energía sin señalizar con que chocó la aeronave cuando se disponía a aterrizar", pues el mismo informe señaló que las condiciones meteorológicas de lluvia fuerte y reducción de visibilidad en cabina incidieron decisivamente en el desencadenamiento del accidente y que aun si el piloto hubiese identificado el tendido eléctrico, es probable que la fuerte precipitación a esa hora haya podido influir en la deficiente apreciación de la relación de altura y distancia por parte del piloto.

Resaltó varios apartes del informe sobre la investigación adelantada por la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil y dijo que contrario a lo afirmado por la parte demandante, dicho informe deja claro que las causas que contribuyeron a la ocurrencia del accidente fueron las condiciones meteorológicas y las fallas que presentaban los equipos de comunicación utilizados por los controladores aéreos para comunicarse con las aeronaves y la OIA (Oficina de Información Aeronáutica).

Indicó que la red de cables de energía se encuentra instalada en cumplimiento de las especificaciones técnicas del Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas "RETIE" y construida sobre el corredor de línea de acuerdo a los perfiles establecidos por planeación municipal sin invadir ningún predio privado, y resaltó que el departamento de Casanare construyó dicha red entre los años 1992 y 1993, según consta en el contrato N°216-91, fecha para la cual la pista Germán Alberto no existía. La obligación de señalizar la red es del explotador del aeródromo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1825 del Código de Comercio y las reglas del RAC, y que para el caso concreto no era necesario hacerla teniendo en cuenta que aeródromo no se encontraba en condiciones de operatividad.

Propuso como excepciones:

i.- *Culpa exclusiva de la víctima por imprudencia y ausencia total de falla en el servicio por parte de Enerca S.A. E.S.P.* pues la causa eficiente del daño es exclusiva del piloto por imprudencia e imprevisión en la maniobra de aproximación a la pista sin haber realizado el reconocimiento y no haber insistido a la torre de control para aterrizar en la pista de El Yopal.

ii.- *Hecho de un tercero* puesto que la causa eficiente del daño fue la falla en los equipos de comunicación de la torre de control del aeropuerto El Alcaraván que no permitió una adecuada comunicación entre piloto, los controladores y la OIA. Igualmente el hecho de que el controlador aéreo del aeropuerto de Yopal le haya permitido continuar con el vuelo en condiciones meteorológicas por debajo de los límites permitidos por el manual de Normas, Rutas y Procedimientos.

Agregó que la conducta negligente y permisiva de los funcionarios de la Aeronáutica Civil al otorgar los permisos sin haber exigido al explotador CELTA LTDA. la señalización previa de la Red Eléctrica tal como lo establece el artículo 1825 del Código de Comercio y las normas del RAC.

Adujo además como otra causa eficiente del accidente el hecho de no mantener actualizadas las bases de datos de los aeródromos que cuentan con permiso vigente de operación, pues no se entiende cómo los controladores del aeropuerto de Yopal no sabían que la pista Germán Alberto no contaba con permiso de operación desde el año 2009.

Finalmente dijo que el hecho de un tercero se constituye con la conducta negligente e imprudente del representante legal de CELTA LTDA., al permitir operaciones en la pista Germán Alberto existiendo supuestamente condiciones de riesgo.

iii.- *Fuerza mayor – caso fortuito* pues se encuentra demostrado que las condiciones meteorológicas de lluvia fuerte y condiciones de visibilidad incidieran decisivamente en el desencadenamiento del accidente.

iv.- *Carencia de legitimidad por pasiva de los demandantes (sic) para reclamar los perjuicios aducidos y en la cuantía expresada en la demanda*, teniendo en cuenta que de acuerdo con los artículos 1880 y 1827 y siguientes del Código de Comercio, es el explotador de la aeronave quien debe indemnizar a las víctimas del accidente, pero en este caso es el explotador quien pretende indemnización por los perjuicios causados por uno de sus dependientes como lo era el piloto Jorge Luis Tovar Muñoz (Q.E.P.D), quien actuó en forma negligente, temeraria e imprudente.

Solicitó que en caso de prosperar alguna excepción no propuesta, se declare de oficio.

Denunció el pleito a la compañía CELTA LTDA., teniendo en cuenta su obligación legal de señalar los obstáculos, pero como se señaló esta solicitud fue negada.

Llamó en garantía a La Previsora S.A. aduciendo que dicha compañía celebró contrato de seguros con Enerca S.A. E.S.P. que se perfeccionó con la póliza N° 1014910 de responsabilidad civil extracontractual.

En el escrito de alegatos de conclusión (fls. 747 a 754 C8) reiteró los argumentos expuestos en la contestación de la demanda y agregó que no se probaron los perjuicios económicos aducidos por la demandante teniendo en cuenta que los testimonios de los pilotos Néstor Quiroga y Nelson Rico reafirmaron que el piloto obró en forma negligente en la operación del vuelo que se accidentó. Igualmente dijo que no sé probó el nexo causal entre el accidente y la existencia de la red eléctrica.

3.- La Previsora S.A. (fls. 377 a 394 C2)

Al igual que las dos demandadas anteriores, se opuso a todas y cada una de las pretensiones, argumentando en síntesis que no existió falla en el servicio imputable a Enerca S.A.E.S.P., pues los daños fueron ocasionados por causas diferentes a la presencia de la red eléctrica, dado que la misma cumple con normas establecidas en el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE, y que fue construida entre los años 1992 y 1993 por fuera de la propiedad de la pista de aterrizaje.

Señaló como causas del accidente, entre otras, las difíciles condiciones meteorológicas adversas del día de los hechos; el funcionamiento defectuoso de los equipos de comunicación usados por los controladores aéreos; la falta de comunicación del control de tránsito aéreo al piloto sobre la inoperancia de la pista por vencimiento del permiso; el hecho de un tercero y la culpa de los demandantes.

Propuso como excepciones a la demanda:

i.- *Inexistencia de la responsabilidad a cargo de Enerca S.A. E.S.P.* Para la época de la construcción del aeródromo ya existían las redes, debiendo haber verificado la Aerocivil el cumplimiento de todas las obligaciones por parte del explotador de la pista, antes de conceder la licencia de operación.

ii.- *Falla del servicio por parte de la autoridad aeronáutica*, pues es la encargada de vigilar, evaluar y controlar el cumplimiento de las normas aeronáuticas o a la seguridad aeroportuaria en los aeropuerto propios, concesionados, descentralizados o privados; y que al ser la autoridad encargada de otorgar la licencia de funcionamiento no hizo ninguna salvedad

sobre la infraestructura eléctrica presente y no cumplió con sus obligaciones legales.

iii.- *Causa extraña – deficiencia en el servicio de comunicaciones el día de los hechos a cargo de la Aerocivil*, dado que no se pudo informar La Independencia como supuesto aeródromo alternativo, pues al no existir comunicación (línea ATS), la OIA no dio respuesta.

iv.- *Hecho de la víctima – piloto*, dado que este no indagó sobre las condiciones meteorológicas antes de la partida de la pista La Unión, así como tampoco verificó las condiciones de la pista alterna. Igualmente desatendió las circunstancias de escasa visibilidad existentes al momento de aterrizar en la pista Germán Alberto.

v.- *Hecho de un tercero – del explotador del aeródromo y de la Aeronáutica Civil*, al no cumplir con las obligaciones legales, pues de acuerdo con el manual de Reglamentos Aeronáuticos, 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.

Respecto de la Aerocivil dijo que como encargada de la verificación del cumplimiento de las normas y obligaciones del explotador del aeropuerto para obtener la licencia de funcionamiento, practicó la inspección técnica al aeródromo y lo halló en condiciones para operar (Resolución N° 03471 de 25 septiembre de 2000), sin haber hecho algún reparo respecto de la red eléctrica existente.

No existió por parte de la Aerocivil o del operador del aeródromo ninguna solicitud dirigida a Enerca S.A. E.S.P. en la que se hubiera informado la necesidad de señalar las redes de energía eléctrica de esa zona.

vi.- *Hecho de la víctima – del explotador de la aeronave*, teniendo en cuenta que existen graves circunstancias que denotan negligencia por parte del piloto, señor Jorge Luis Tovar Muñoz (Q.E.P.D), que fueron decisivas en la producción del accidente.

vii.- *Falta de prueba idónea que acredite el daño ocasionado* pues si bien en la demanda se solicita el pago de unas sumas de dinero, no existe prueba que sustente dichos montos, y la cuantía del daño emergente y lucro cesante solicitados no tienen ninguna prueba que los acredite.

viii.- *Improcedencia de los perjuicios morales*, por cuanto estos se predicen del dolor físico o psíquico infringido antijurídicamente a la víctima, en busca de la protección de bienes jurídicos de carácter extra patrimonial (integridad personal, tranquilidad, libertad, honra, buen nombre, vida, intimidad, familia), y los demandantes son una persona jurídica de carácter comercial y el dueño de la aeronave.

Además en la demanda se solicitó por este concepto 250 salarios mínimos legales mensuales vigentes, desconociendo los lineamientos jurisprudenciales del Consejo de Estado al respecto.

ix.- *Cualquier otro medio exceptivo que resulte probado dentro del proceso y que se oponga a las pretensiones de la demanda.*

Sobre el llamamiento en garantía dijo que las obligaciones que eventualmente le pudieran corresponder a La Previsora S.A. nacen en virtud del contrato de seguros y se encuentran delimitadas por las coberturas otorgadas, las exclusiones pactadas y

los deducibles acordados. Además propuso las siguientes excepciones respecto del llamamiento en garantía:

i.- *Ineptitud del llamamiento en garantía*, pues este no se efectuó de acuerdo con el artículo 55 del C.P.C., y debió haberse rechazado por no presentarse en escrito aparte.

ii.- *Exclusiones pactadas contractualmente*. En el supuesto de que se demostrara que existió negligencia o demora en cabeza de ENERCA S.A. E.S.P. en la señalización de la red de energía con la que supuestamente se causó el accidente, se generaría una culpa grave respecto de esta, dando lugar a la exclusión de no extensión de amparo de responsabilidad civil del asegurado en daños a personas o a bienes de terceros causados por el dolo o culpa grave del asegurado o a sus representantes.

iii.- *Inexistencia de cobertura por el concepto de daño moral* ya que en la póliza se discriminan taxativamente los riesgos amparados, dentro de los cuales solo se incluyen los daños materiales, corporales y patrimoniales ocasionados a terceras personas. En el mismo sentido el artículo 1127 del Código de Comercio establece que el seguro de responsabilidad impone a cargo del asegurador la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales.

iv.- *Limitación de responsabilidad* por el determinado en la póliza vigente para la época en la que sucedieron los daños, previo descuento de los deducibles pactados, pues el asegurador está obligado a responder hasta la ocurrencia de la suma asegurada (artículos 1079 y 1089 del Código de Comercio).

v.- *Ajuste del valor a indemnizar de acuerdo al grado de agotamiento del valor asegurado*. El límite asegurado es la cobertura máxima de la póliza que se va agotando a medida que se vayan presentado reclamaciones durante su vigencia, produciendo una disminución en el valor asegurado hasta extinguirse.

vi.- *Aplicación del deducible pactado en la póliza*, valor que debe ser asumido por el asegurado, que corresponde al 10% del valor de la indemnización, sin que para ello este pueda protegerse con la contratación de un seguro adicional.

vii.- *Cualquier otro medio exceptivo que resulte probado dentro del proceso y que se oponga al llamamiento*.

En el escrito de alegatos de conclusión (fls. 728 a 745 C8) reiteró los argumentos expuestos y las excepciones propuestas en la contestación de la demanda.

4.- CELTA LTDA (fls. 68 a 92 C5)

Dentro de la oportunidad procesal otorgada para el efecto, dio contestación a la demanda, en los siguientes términos:

i.- Respecto de las pretensiones indicó que se opone a todas por no haber desplegado acción alguna que pueda dar origen a responsabilidad de carácter patrimonial, pues fue un caso fortuito en el que Celta no tuvo participación, al no haber realizado actos negligentes, ni haber incorporado a la pista un riesgo que pudiera haber dado origen al accidente.

ii.- Dijo que para el mes de enero de 2010 la pista Germán Alberto se encontraba inactiva y que no se entiende por qué fue escogida para el aterrizaje. Además indicó que no es verdad que el accidente se haya producido por circunstancias externas, de acuerdo con lo expresado por el jefe del Grupo de Accidentes de la Aerocivil al encontrarse determinado que a pesar del piloto haber advertido las condiciones climáticas adversas procedió a utilizar la pista, que ya había usado teniendo en cuenta la activa operación, deduciéndose así culpa exclusiva del piloto.

Propuso como excepciones

i.- *Fuerza mayor – caso fortuito*, teniendo en cuenta que el día del accidente no había buenas condiciones para la aeronavegación por cuanto se encontraba completamente sin visibilidad y con lluvias y brisas fuertes. Su existencia se corrobora con lo expresado por el teniente coronel Javier Eduardo Lozada Sierra como jefe del grupo de accidentes de la Aerocivil al señalar que es probable que la fuerte precipitación a esa hora de la tarde haya podido influir en una deficiente apreciación de la relación de altura y distancia por parte del piloto a causa de la borrosa visibilidad producida por la lluvia en el parabrisas, entre otras anotaciones.

ii.- *Ausencia de responsabilidad en cabeza de Celta Ltda.* Para la época del accidente la pista Germán Alberto no tenía permiso de operación, situación conocida por la Aeronáutica Civil, razón por la cual no tenía el deber de vigilancia sobre la misma, pues la pista llevaba sin operar más de 7 meses, por lo que Celta no podría bajo ninguna circunstancia estar atenta y vigilante de quienes hacían uso de la pista, por lo que no puede existir responsabilidad de dicha empresa.

Indicó que fue vinculada en virtud del artículo 1825 del Código de Comercio que dice que todo propietario está en la obligación de permitir el señalamiento de los obstáculos, sin embargo Celta Ltda. no es propietaria sino arrendataria de la pista, hecho conocido por la Aerocivil; agregó que tampoco desarrollaba la actividad de explotación del aeropuerto, y que tal condición se puede constatar con la Resolución N° 03471 de 25 de septiembre de 2000.

Adujo que el aeródromo Germán Alberto tuvo permiso de operación hasta el 12 de enero de 2010, por lo que para la fecha de ocurrencia de los hechos, Celta Ltda. no ostentaba ninguna de las dos calidades exigidas por la norma, pues no era ni propietario ni explotador del aeropuerto.

iii.- *Ausencia de presupuestos de la acción resarcitoria o indemnizatoria* dado que no se configuran los elementos de la responsabilidad en cabeza de Celta Ltda.

iv.- *Responsabilidad exclusiva de Enerca S.A. E.S.P. y de la Aeronáutica Civil*, teniendo en cuenta que la colisión de la aeronave fue con una red eléctrica, correspondiendo su cuidado a la entidad prestadora del servicios de manera exclusiva. Agregó que la Aerocivil nunca exigió a Enerca ni a Celta la señalización del tendido eléctrico a pesar de haber realizado tres inspecciones técnicas para el mantenimiento del permiso de operación en los años 2000-2003 y 2006.

v.- *Culpa del piloto Jorge Luis Tovar Muñoz*, dado que la actividad peligrosa por él desarrollada debe realizarse con experiencia, diligencia, cuidado, pericia y con observancia de los lineamientos legales, y debió efectuar un reconocimiento general de la pista, lo que incluye el reconocimiento de obstáculos adyacentes en aproximación sobre el área de la pista y las condiciones de dirección e intensidad del viento, sin embargo se tiene que el piloto actuó sin precaución, pues dado el mal tiempo de ese día, debió prever la imposibilidad de un aterrizaje en un aeródromo y realizar el vuelo de regreso al aeropuerto de origen; no obstante, el piloto persistió en utilizar una pista que aparentemente era conocida por él.

Dentro de la oportunidad procesal otorgada para el efecto presentó **alegatos de conclusión** (fls. 723 a 725 C8) en los que sostuvo en síntesis que la red de energía Yopal – Morichal – Tilodirán es de media tensión y data del año 1994, es decir, con anterioridad a la entrada en vigencia del Reglamento Técnico de Instalaciones

Eléctricas RETIE (Resolución N° 180398 de 7 de abril de 2004 y vigencia a partir del 1 de mayo de 2005, del Ministerio de Minas y Energía), por lo que no es el aplicable tal normatividad.

Indicó también que para la fecha de ocurrencia de los hechos, el RETIE ya se encontraba vigente, específicamente el capítulo 5, artículo 22 numeral 22-10 de señales de aeronavegación referentes al empleo de balizas en los conductores de las fases o los cables de guarda de mayor altura en líneas de transmisión de niveles de tensión iguales o mayores 57.5 Kv, y estar a 15 metros del nivel del terreno (REC artículo 14.3.4) y la red de energía objeto de estudio es de 34.5 Kv y a 9.14 metros de altura y 11.48 metros el cable de guarda, razón por la cual no aplica ese reglamento.

Finalmente reiteró que para la misma fecha la pista Germán Alberto no se encontraba en funcionamiento dado la suspensión del permiso de operación, por lo que no le asistía a Celta Ltda., el deber de cuidarla ni de advertir su estado de no funcionalidad, así como tampoco la obligación de señalización de la red de media tensión con balizas.

V. CONSIDERACIONES

1.- PRONUNCIAMIENTO SOBRE NULIDADES, PRESUPUESTOS PROCESALES, REQUISITOS DE PROCEDIBILIDAD Y CADUCIDAD

Revisada la actuación surtida hasta el momento, en cumplimiento del control de legalidad establecido en el artículo 180 de la Ley 1437 de 2011 y 132 del C.G.P, no se observan irregularidades procedimentales que conlleven a declarar la nulidad total o parcial de lo actuado. Por el contrario, se encuentra cumplido el procedimiento previsto en los artículos 162, 247 siguientes y concordantes del C.P.A.C.A., es decir, se agotó el debido proceso establecido en el artículo 29 de la Constitución Política.

Están cumplidos los presupuestos procesales (competencia, capacidad para ser parte, capacidad para comparecer al proceso y demanda en forma).

Se adelantó en debida forma el requisito de procedibilidad ante la Procuraduría 53 Judicial II Administrativa de Yopal (fl. 6 C1).

Por lo tanto la decisión será de mérito.

2.- CONSIDERACIONES PREVIAS

En los alegatos de conclusión, La Previsora S.A., hizo alusión a la excepción de ineptitud del llamamiento en garantía, y Enerca S.A. E.S.P. y Celta Ltda., hacen mención a las excepciones previas de falta de legitimación en la causa por activa y por pasiva, las que se declararon imprósperas en la audiencia inicial llevada a cabo el 29 de enero de 2014 (fls. 436 a 452 C2).

Por lo tanto, tales excepciones son un asunto decidido y por lo mismo no serán objeto de análisis ni de decisión en este fallo.

3.- PROBLEMAS JURÍDICOS

Desde la audiencia inicial quedó establecido que los problemas jurídicos eran:

¿Existe responsabilidad administrativa y extracontractual en cabeza de la Aeronáutica Civil, Enerca S.A. E.S.P. y Celta LTDA., por los perjuicios de orden material y moral ocasionados a los demandantes por la pérdida de la aeronave marca CESSNA, modelo TU-206 de matrícula HK-2423 a raíz del accidente aéreo

ocurrido el 16 de julio de 2010 en la pista Germán Alberto ubicada en la finca La Independencia, jurisdicción del Municipio de Yopal – Casanare?

¿En caso afirmativo, a qué perjuicios tienen derecho los demandantes y en qué monto?

¿De ser condenada Enerca S.A. E.S.P. al pago de perjuicios, debe ser condenada La Previsora al pago del seguro que ampara el riesgo de responsabilidad civil extracontractual contenido en la póliza 1014910 de 23 de junio de 2010, y en qué cuantía?

Para resolverlos consideraremos los siguientes aspectos:

3.1.- De la responsabilidad patrimonial del Estado

De conformidad con el artículo 90 de la Constitución Política, el Estado debe responder patrimonialmente por los daños antijurídicos causados por la acción u omisión de las autoridades públicas, que le sean imputables. En consecuencia, es necesario dilucidar en cada caso concreto si se configuran los elementos previstos en esta norma para que nazca el deber del Estado de responder, esto es, el daño antijurídico y la imputabilidad del mismo al demandado.

No hay duda de que con el artículo 90 de la actual Carta Política, el fundamento de la responsabilidad del Estado se desplazó de la ilicitud de la conducta causante del daño (falla del servicio o culpa del Estado) al daño mismo, siempre y cuando este sea antijurídico e imputable al Estado.

Ese cambio constitucional varió fundamentalmente la naturaleza y la finalidad de la institución que de sancionatoria pasa a ser reparatoria, teniendo en cuenta para ello no solo al agente del daño sino a la víctima como destinataria de la reparación.

Esa visión amplia acerca de la responsabilidad del Estado incluye los daños que origina su acción jurídica como su conducta lícita. Por ende, es en ese contexto donde toma profunda relevancia el concepto de daño antijurídico contenido en el mandamiento constitucional del artículo 90, pues sobre él se edifica la responsabilidad del Estado, a condición de que el daño le sea imputable.

Dentro de este marco conceptual, el daño antijurídico no significa simplemente la lesión real o potencial causada en contra de la norma (antijuridicidad causal o desde el origen) sino también el concepto de imputación o atribuibilidad (según varios criterios, tales como la ilegalidad del acto, la ruptura del equilibrio de las cargas públicas entre los asociados (daño especial), responsabilidad objetiva, presunción de culpa, falla del servicio, el riesgo creado en peligro de terceros dentro del cual se encuentra el denominado riesgo excepcional que el Consejo de Estado ha aceptado en cuatro modalidades (riesgo-peligro¹, riesgo-beneficio², riesgo-conflicto³ y riesgo-alea), la pérdida de oportunidad y, según algunos autores el enriquecimiento

¹ La imputación por riesgo-peligro procede en aquellos casos en los que la Administración interviene en la ocurrencia del daño, pero no por haber fallado en el cumplimiento de sus obligaciones, sino por haber creado consciente y lícitamente un riesgo a partir de la utilización de un objeto (p.e. armas, vehículos), una sustancia (p.e. combustibles, químicos) o una instalación (p.e. redes de energía eléctrica) que resulta en sí misma peligrosa, pero que es útil o necesaria para el cumplimiento de los fines del Estado o para satisfacer demandas colectivas de bienes y servicios.

² Se incluye dentro de la categoría de riesgo-beneficio aquella actividad que, aunque no entrañe verdadera peligrosidad, "conlleva la asunción de las consecuencias desfavorables que su ejercicio pueda producir, por parte de la persona que de dicha actividad se beneficia". En este caso, el fundamento de la responsabilidad recae, no ya en el peligro creado por el Estado, sino en el provecho que éste o la comunidad reciben como consecuencia del ejercicio de la actividad riesgosa correspondiente. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 26 de marzo de 2008, exp. 16.530, C.P. Mauricio Fajardo Gómez.

³ Esta categoría de riesgo, "surge del reconocimiento de que, dada la situación de conflicto armado, el cumplimiento de ciertos deberes legales y constitucionales genera para la población civil un riesgo de naturaleza excepcional en la medida en que la pone en peligro de sufrir los efectos de los ataques armados que los grupos guerrilleros dirigen contra los bienes e instalaciones que sirven como medio para el cumplimiento de esos deberes y el desarrollo de dichas actividades". Consejo de Estado, sentencia de 29 de octubre de 2012, exp. 18.472, C.P. Danilo Rojas Betancourth.

indebido), que permiten trasladar los efectos negativos del hecho dañoso desde el patrimonio de la víctima hacia el patrimonio de la administración y, eventualmente, dirimir también el reparto de responsabilidades entre aquella y el agente físico cuya conducta haya causado el daño, como ocurre con el llamamiento en garantía, la acción de repetición y la concausa.

La utilización de uno u otro criterio de imputación dependerá en concreto de cada caso específico de lesividad y el expuesto por los accionantes en la demanda no es una camisa de fuerza que ata al juez, en virtud del principio *iure novit curia*, es decir, que es a la judicatura a quien corresponde conocer y aplicar el derecho, bajo la premisa de que aquellos deben exponer y probar los hechos.

En palabras de García de Enterría “El concepto técnico de daño o lesión, a efecto de la responsabilidad civil, requiere, pues, un perjuicio patrimonialmente evaluable, ausencia de causas de justificación (civiles), no en su comisión, sino en su producción respecto al titular del patrimonio contemplado, y, finalmente, posibilidad de imputación del mismo a tercera persona⁴.

Y para establecer esa imputación jurídica del resultado a esa tercera persona debe tenerse en cuenta lo señalado por el Consejo de Estado:

“ Si la ciencia jurídica parte del supuesto de atribuir o endilgar las consecuencias jurídicas de un resultado (sanción), previa la constatación de que una trasgresión se enmarca en una específica proposición normativa, es evidente que el nexo causal por sí mismo deviene en insuficiente para solucionar el problema de la atribución de resultados, tal y como desde hace varios años se viene demostrando por el derecho penal, lo que ha conllevado a que se deseche el principio de causalidad a efectos de imputar un hecho, para dar aplicación a una serie de instrumentos e ingredientes normativos (v.gr. el incremento del riesgo permitido, la posición de garante, el principio de confianza, la prohibición de regreso, etc.) dirigidos a establecer cuándo determinado resultado es imputable a un sujeto. Lo anterior, como quiera que es posible que un determinado suceso tenga origen material en una específica conducta (causa material), pero las consecuencias del mismo sean atribuidas a un tercero (v.gr. la responsabilidad por el hecho de las cosas, o por el hecho de otro; la posición de garante)⁵”.

Ahora bien, si el artículo 90 de la Constitución fija el principio de responsabilidad estatal para deducir obligaciones resarcitorias o reparadoras, con base en la teoría del daño antijurídico, como quiera que la finalidad de la acción de reparación directa persigue en últimas la reparación del daño, es fundamental partir de este y continuar luego con los demás elementos estructuradores de la responsabilidad.

Lo anterior implica que de la exigencia o trípode tradicional en que descansa la responsabilidad: hecho o falla del servicio, daño y relación de causalidad entre los anteriores, lo primero que se debe indagar, por ser lo fundamental a la hora de deducir responsabilidades indemnizatorias, es el daño. Si este no se demuestra, si el accionante no logra determinarlo, en vano resulta demostrar hechos, culpas, fallas de la administración y conductas antijurídicas. Es por ello que el artículo 90 constitucional fija como elemento estructural, por encima de los otros, el daño causado como requisito de la responsabilidad patrimonial. Y ello no puede ser de otra manera, pues si el daño no se pudo determinar o no lo hubo o no se puede cuantificar, todo esfuerzo dialéctico o investigativo por parte del juez o de las partes relativo a la identificación de autores responsables, de verificación de si hubo falla probada o presunta, presunción de responsabilidad, conducta por acción o por

⁴ Luis Martín Rebollo. La Responsabilidad Patrimonial de la Administración en la Jurisprudencia. Civitas, S.A. páginas 59 y 60.

⁵ “En la responsabilidad del Estado la imputación no se identifica con la causalidad material, pues la atribución de la responsabilidad puede darse también en razón de criterios normativos o jurídicos” (Se resalta) Sentencia proferida por la Sección Tercera del Consejo de Estado, de 21 de febrero de 2002 expediente 14215.

omisión, culpa exclusiva de un tercero o de la víctima o fuerza mayor, etc., será inútil⁶.

No obstante que más adelante nos extenderemos sobre la responsabilidad, desde ya debemos anticipar lo siguiente:

a.- En el presente caso, aparecen vinculadas al proceso entidades estatales (La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil y Enerca S.A. E.S.P.) a quienes se aplica por entero la teoría de la responsabilidad estatal, porque estas demandadas son dos de sus manifestaciones.

b.- En lo que se refiere al tipo de responsabilidad de estas dos accionadas, la imputación y deducción de ella se hará a título de falla del servicio porque los hechos que sirven de fundamento a la demanda se refieren al presunto incumplimiento de deberes y obligaciones; no es procedente en este caso resolver la presunta responsabilidad de ellas bajo la teoría de actividad peligrosa porque el perjuicio no se deriva del ejercicio de la aviación o del suministro de energía eléctrica que de por sí han sido calificadas por la jurisprudencia y la doctrina como actividades peligrosas.

c.- En cambio, en el análisis de la conducta de las demandantes partiremos de la presunción de culpa, precisamente porque tanto Arall Ltda. como Sergio Cruz Zapata ejecutaban actividades relacionadas con el transporte aéreo de personas y carga, que como se señaló, han sido calificadas por la jurisprudencia y la doctrina como actividades peligrosas.

d.- También aparece vinculada al proceso una persona jurídica privada, Celta Ltda., pero su responsabilidad no se medirá por las normas que regulan la responsabilidad estatal, sino por las normas privadas, especialmente el Código de Comercio y el Código Civil.

e.- En lo que respecta a La Previsora S.A., no obstante que es una empresa de economía mixta, adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, su responsabilidad se analizará con relación al Código de Comercio, es decir, bajo las normas privadas por tratarse de una actividad propia de sus funciones (asunción de riesgos de seguros).

f.- Y finalmente, debe acotarse que la responsabilidad de las dos últimas mencionadas es subsidiaria, es decir, depende de que las que llamaron en garantía resulten condenadas.

3.2.- El daño

Tradicionalmente el daño ha sido concebido como una lesión de un bien jurídico por la acción o la omisión de los particulares, el Estado en alguna de sus manifestaciones (Nación, departamentos, municipios, entidades descentralizadas, etc.) e incluso por las cosas.

Actualmente, en materia administrativa, el daño antijurídico no significa simplemente la lesión real o potencial causada en contra de la norma (antijuridicidad causal o desde el origen) sino también el concepto de imputación o atribuibilidad (según varios criterios, tales como la ilegalidad del acto, la ruptura del equilibrio de las cargas públicas entre los asociados, responsabilidad objetiva, presunción de culpa, el riesgo creado en peligro de terceros y, según algunos autores el enriquecimiento indebido), que permiten trasladar los efectos negativos del hecho dañoso desde el

⁶ Tribunal Administrativo de Casanare. Sentencia del 29 de octubre de 2009, M.P. Héctor Alonso Ángel Ángel, Radicación 2005-00330, Demandante: Agrovicmart Ltda, Demandado: Nación- Ministerio de Defensa Ejército Nacional- Policía Nacional.

patrimonio de la víctima hacia el patrimonio de la administración y, eventualmente, dirimir también el reparto de responsabilidades entre aquella y el agente físico cuya conducta haya causado el daño, como ocurre con el llamamiento en garantía y la acción de repetición. La utilización de uno u otro criterio de imputación dependerán en concreto de cada caso específico de lesividad.

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

“El daño es uno de los presupuestos o elementos que estructuran la responsabilidad del Estado, común a todos los regímenes (falla del servicio, presunción de falla, daño especial, trabajos públicos, etc.), a tal punto que la ausencia de aquél imposibilita el surgimiento de ésta. Esto significa que no puede haber responsabilidad si falta el daño. Ahora bien, para que el daño sea resarcible o indemnizable la doctrina y la jurisprudencia han establecido que debe reunir las características de cierto, concreto o determinado y personal. En efecto, en la materia que se estudia la doctrina es uniforme al demandar la certeza del perjuicio. Tal es el caso de los autores Mazeaud y Tunc, quienes sobre el particular afirman: “Al exigir que el perjuicio sea cierto, se entiende que no debe ser por ello simplemente hipotético, eventual. Es preciso que el juez tenga la certeza de que el demandante se habría encontrado en una situación mejor si el demandado no hubiera realizado el acto que se le reprocha. Pero importa poco que el perjuicio de que se queje la víctima se haya realizado ya o que deba tan sólo producirse en lo futuro. Ciertamente, cuando el perjuicio es actual, la cuestión no se plantea: su existencia no ofrece duda alguna. Pero un perjuicio futuro puede presentar muy bien los mismos caracteres de certidumbre. Con frecuencia, las consecuencias de un acto o de una situación son ineluctables; de ellas resultará necesariamente en el porvenir un perjuicio cierto. Por eso, no hay que distinguir entre el perjuicio actual y el perjuicio futuro; sino entre el perjuicio cierto y el perjuicio eventual, hipotético...”. De igual manera, el tratadista Adriano de Cupis enseña sobre el particular: “El daño futuro es un daño jurídicamente relevante en cuanto revista los caracteres de certidumbre, por lo que puede parificarse al daño presente en tanto en cuanto pueda aparecer como un daño cierto, ya que la simple posibilidad o eventualidad, no bastan a la hora de exigir su responsabilidad. Con la expresión cierto se significa tanto el interés a que afecta como que lo produce, y que por afectarlo motiva el nacimiento de la responsabilidad”. En el mismo sentido el profesor Jorge Peirano Facio: “De acuerdo a la enseñanza constante de la doctrina el primer carácter que debe presentar el perjuicio para configurarse como relevante a los efectos de responsabilidad extracontractual es el de ser cierto. “En un segundo sentido se habla de perjuicio incierto aludiendo a los daños cuya existencia no está del todo establecida, pudiéndose plantear dudas acerca de su realidad... En el sentido que ahora le atribuimos consideramos, pues, perjuicio aquél que es real y efectivo, y no meramente hipotético o eventual. El criterio esencial para determinar en qué casos un perjuicio es cierto, resulta de apreciar que de no mediar su producción la condición de la víctima del evento dañoso sería mejor de lo que es a consecuencia del mismo. “Próximo al daño futuro, pero discernible de él en la mayoría de los casos, se encuentra el daño eventual. La diferencia fundamental entre estos dos tipos de daño se caracteriza suficientemente cuando se recuerda que el daño futuro no es sino una variedad del daño cierto, en tanto que el concepto de daño eventual se opone, precisamente y en forma radical, al concepto de certeza: daño eventual equivale, al daño que no es cierto; o sea, el daño fundado en suposiciones o conjeturas”.

⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia del 7 de mayo de 1998, C.P. Ricardo Hoyos Duque, radicado: 10397, Accionante: Cecilia Palacio de Donado y otros, demandado: Superintendencia Bancaria y Otros. En similar sentido existen otros pronunciamientos de la misma corporación Sentencia 5393 del 89/03/16. Ponente: Carlos Betancur Jaramillo. Actor: José Dolores Bautista y otros; 5739 del 90/05/25. Ponente: Carlos Betancur Jaramillo; 6298 del 94/03/04. Ponente: Juan de Dios Montes Hernández; 5881 del 90/06/14; 4335 del 90/09/20; 6783 del 94/02/17, 9763 del 94/10/27. Ponente: Julio Cesar Uribe Acosta. Actor: Osvaldo Pomar y Otra y 5835 del 90/09/27. Consejero Ponente: Dr. Gustavo de Greiff R. Actor: Norberto Duque Naranjo.

3.3.- De la imputación del daño

Señalamos atrás que el artículo 90 de la Constitución Política contempla el deber del Estado de responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas; por ende, esta norma es la que le sirve de fundamento al artículo 140 del C.P.A.C.A. para contemplar la acción de reparación directa, a cuyo manto se interpuso la presente acción.

También dejamos establecido que la imputación del daño puede surgir de diversos títulos, entre ellos los siguientes:

a.- Responsabilidad objetiva, para aquellos casos en que el ordenamiento jurídico ha dispuesto que el Estado compromete su responsabilidad sin necesidad de que medie algún elemento subjetivo, es decir, el dolo, la culpa o falla del servicio. Por ende, lo relevante para establecer responsabilidad en este caso es la presencia del daño y la relación de causalidad entre el hecho o acción ejercida y el daño. No es necesario analizar el dolo, culpa o falla del servicio de quien realizó la acción.

b.- Falla del servicio probada, en la cual, al contrario de lo que ocurre en la responsabilidad objetiva, quien la aduzca, debe demostrar el elemento subjetivo (dolo o culpa en alguna de sus manifestaciones). En estos casos, por tanto, debe demostrarse el hecho (falla del servicio), el perjuicio sufrido por el demandante, y la relación de causalidad entre el hecho y el daño.

La regla general dentro de nuestro sistema jurídico es la falla del servicio probada. Por ende, si no hay norma especial que indique que el caso sometido a consideración y decisión de los jueces, debe aplicarse este tipo de imputación para establecer la responsabilidad estatal.

c.- Falla presunta, en donde el ordenamiento dispone que dado un determinado hecho, la culpa o falla del servicio se presume. Esta forma de responsabilidad se aplica a las denominadas actividades peligrosas, entre ellas, el manejo de las armas y las actividades del transporte.

Aquí entonces, basta demostrar que el daño se produjo con ocasión de la ejecución de una actividad peligrosa, para que se presuma la culpa en cabeza de quien ejecutaba dicha actividad. Si la entidad demandada pretende liberarse de responsabilidad debe comprobar que actuó correcta y diligentemente, es decir, que no existieron defectos en su obrar, es decir, no se configura la conducta que se le imputa; o porque se demuestre la ausencia de nexo causal - por existir causas extrañas, tales como fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o el hecho exclusivo y determinante de un tercero-, a los que se pueda atribuir exclusivamente la producción del daño.

d.- Daño especial, para su configuración se requiere que concurren tres factores: que la administración despliegue una actuación legítima durante la cual causó un daño; que el particular no esté obligado a soportarlo porque realmente hay una ruptura de la igualdad frente a las cargas públicas; y que entre la actuación de la administración y el rompimiento de esa igualdad exista un nexo de causalidad.

Dentro de esta teoría ubican algunos también la forma de responsabilidad denominada "*riesgo excepcional*", que fue definido por el H. Consejo de Estado en sentencia del 20 de febrero de 1989, C.P. Antonio J. De Irisarri, expediente 4655 así:

"Según esta teoría, el Estado compromete su responsabilidad cuando quiera que en la construcción de una obra o en la prestación de un servicio, desarrollados

en beneficio de la comunidad, emplea medios o utiliza recursos que colocan a los administrados, bien en sus personas o en sus patrimonios, en situación de quedar expuestos a experimentar un 'riesgo de naturaleza excepcional' que, dada su particular gravedad, excede notoriamente las cargas que normalmente han de soportar los administrados como contrapartida de los beneficios que derivan de la ejecución de la obra o de la prestación del servicio"

Y si ello es así, lo primero que debe determinarse dentro del presente medio de control, es la existencia del daño, pues solo si este se encuentra demostrado, puede analizarse la imputación y el nexo casual. Contrario a lo anterior, si el daño no está acreditado, por sustracción de materia es inocuo estudiar los demás elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado.

3.4.- ESTUDIO DEL CASO

3.4.1.- Relación y síntesis de las pruebas

Obran en el proceso las siguientes pruebas relevantes:

- a.- Copia del acta y constancia de la audiencia de conciliación extrajudicial ante la Procuraduría 53 Judicial II (fls. 17 a 19 C1).
- b.- Certificado de existencia y representación legal de Aerolíneas Llaneras Arall Ltda. de 31 de mayo de 2012 (fls. 21 a 23 C1).
- c.- Copia del certificado de matrícula expedido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de la aeronave marca Cessna TU-206G del explotador Aerolíneas Llaneras Arall Ltda. con fecha de vencimiento el 7 de marzo de 2011 (fl. 24).
- d.- Certificado de existencia y representación legal de ENERCA S.A. E.S.P de 28 de junio de 2012 (fls. 25 a 28).
- e.- Copia del certificado de aeronavegabilidad N° 002130 de la aeronave marca Cessna, modelo TU-206-G de 2 de abril de 2001, expedido por la Aerocivil (fl. 29 C1) y copia de la certificación de aeronavegabilidad suscrita por el inspector técnico de Arall Ltda. de la aeronave marca Cessna HK-2423 de fecha 26 de mayo de 2010 (fl. 43 C1).
- e.- Copia del formulario de datos e inspección de la aeronave Cessna, modelo TU-206-G de la empresa Aerolíneas Llaneras Arall Ltda., catalogada como aero taxi de fecha 19 de mayo de 2009 (fls. 30 a 32 C1).
- f.- Copia del oficio N° 1062193.1-2009033174 de 23 de noviembre de 2009 dirigido al representante legal de Aerolíneas Llaneras Arall Ltda., señor Sergio Cruz Zapata, a través del cual se renovó el permiso de operación de la empresa de transporte aéreo hasta el 29 de agosto de 2014 (fl. 33 y 34 C1).
- g.- Copia del oficio de 28 de julio de 2010 suscrito por el inspector técnico de Arall Ltda., dirigido a la Aeronáutica Civil, a través del cual se presentó informe programa de aeronavegabilidad de la aeronave HK-2423 y en el que se señala que el 31 de mayo de 2010 se realizó la actualización de datos de la aeronave y la inspección de la misma por el ingeniero Ómar Clavijo (fls. 35 a 37 C1).
- h.- Copia del manifiesto de despacho N° 11546 de 16 de julio de 2010 de la aeronave HK-2423 (fl. 38 C1).
- i.- Copia del informe de programación de vuelo de la aeronave HK-2423 del día 16 de julio de 2010 – único vuelo con retorno a la ciudad de Villavicencio, suscrito por el jefe de operaciones aéreas de Arall Ltda. (fl. 39 C1).

j.- Copia de la planilla de control aéreo de pasajeros y carga de fecha 16 de julio de 2010 de la avioneta HK-2423 de Arall Ltda. (fl. 40 C1).

k.- Copia del resumen de actividades de mantenimiento de la aeronave HK-2423 en el periodo mayo 2009 – mayo 2010, suscrita por Ciro Fernando Molina de Arall Ltda. (fls. 41 y 42 C1).

l.- Registro fotográfico del momento del rescate de las víctimas y de momentos posteriores al accidente (fls. 44 a 50 C1).

m.- Copia del informe preliminar del accidente de la aeronave HK-2423 de 17 de julio de 2010, suscrito por el señor Sergio Cruz Zapata (fl. 51 C1).

n.- Copia de los siguientes oficios:

i.- Copia del oficio de 16 de julio de 2010 suscrito por el representante legal de Arall Ltda. dirigida a la Policía Nacional con el fin de disponer la custodia de la aeronave HK-2423 para dar cumplimiento a la exigencia de la Aeronáutica Civil de preservar los elementos probatorios (fl. 52 C1).

ii.- Copia del oficio de 16 de julio de 2010 dirigido a la Clínica Casanare por parte del representante legal de Arall Ltda., a través del cual autorizó la prestación de los servicios médicos a los heridos del accidente objeto de estudio (fl. 54 C1).

iii.- Copia del oficio de fecha 29 de julio de 2010 dirigido a la Aeronáutica Civil por el señor Sergio Cruz Zapata, mediante el cual solicitó copia del plan de vuelo de la aeronave HK-2423 y la transcripción magnetofónica de la comunicación con la aeronave el día 16 de julio de 2010 (fl. 55 C1).

iv.- Oficio N° 5001-173.112.2012026705 de 9 de julio de 2012 dirigido al señor Sergio Cruz Zapata por parte del jefe de grupo investigación de accidentes de la Aeronáutica Civil, a través del cual se allegó copia del informe final de la investigación del accidente de la aeronave (fl. 56 C1).

v.- Copia del informe final de accidente ocurrido el día 16 de julio de 2010 a la aeronave Cessna TU206G, matrícula HK-2423 en la pista Germán Alberto, corregimiento El Morichal – Casanare, realizado por la Aeronáutica Civil (fls. 57 a 93 C1).

vi.- Copia parcial del manual general de operaciones – Manual de Seguridad (fls. 94 y 95 C1).

v.- Copia del Acta N° 2010-03 de 20 de julio de 2010 del comité de seguridad de Arall Ltda. en la que se hizo un recuerdo de los hechos y se determinó que la aeronave se encontraba en perfectas condiciones, que el piloto era una persona idónea como profesional de la aviación; que de acuerdo con la grabación magnetofónica hubo un error del controlador al no permitir el aterrizaje de la aeronave en el aeropuerto El Alcaraván y no haber informado que la pista de La Independencia se encontraba inoperante y en estado de abandono; que la red de conducción eléctrica no contaba con las balizas de señalización reglamentarias, y que la Aerocivil incurrió en falla al renovar el permiso de operación al aeródromo, sin advertir sobre el peligro que representaba. Igualmente se hizo los siguientes interrogantes: ¿Por qué el controlador no informó al piloto de la situación de la pista?, ¿por qué lo obligó a desviar su destino si el aeropuerto operaba con mínimos y no cerrado? (fls. 96 a 107 C107 C1).

v.- Copia del informe de investigación del accidente de trabajo realizado por la empresa Hupecol Operating Co., en el que hacen una descripción del

accidente, pronunciamiento sobre la versión de los testigos y la interpretación del diagrama de causalidad del accidente. Anexa igualmente copia de registro fotográfico (fls. 108 a 138 C1).

vi.- Oficio N° 2002-145-2012027850 de 17 de julio de 2012 dirigido al señor Sergio Cruz Zapata Parales, por parte de la Aeronáutica Civil a través del cual se dio respuesta a un derecho de petición y se anexó copia de la Resolución N° 03471 de 2000 por la cual se aprobó la construcción y concedió permiso de operación por el término de tres años y de otras resoluciones (fls. 139 a 151 C1).

vii.- Copia de la relación de ingresos promedios de enero a junio de 2010 de la aeronave HK-2423 (fls. 155 a 161 C1).

viii.- Copia de cuentas de cobro de Arall Ltda., suscritas por el investigador del grupo de investigaciones de accidentes a favor de Julián Echeverri y Luis Alberto Adelson por traslados para la investigación del accidente de la aeronave HK-2423 los días 17 y 18 de julio de 2010 (fls. 164 y 165 C1), y otra a favor de Erika Romero Cuevas (fl. 166 C1).

ix.- Copia del registro civil de defunción del piloto Jorge Luis Tovar Muñoz de 19 de julio de 2010 (fl. 168 C1).

x.- Copia del acta de conciliación prejudicial ante la Procuraduría 53 Judicial II Administrativa convocada por los familiares del pasajero que resultó muerto en el accidente de la aeronave HK-2423 (fls. 170 a 172 C1).

xi.- Copia del oficio N° 5001-173.1-2011185899 de 12 de mayo de 2011 suscrito por la Aeronáutica Civil y dirigido al apoderado del pasajero que resultó muerto en el accidente (fls. 173 y 174 C1).

xii.- Copia del oficio N° 2055-510-35 de 25 de mayo de 2011 suscrito por la asesora jurídica de ENERCA S.A. E.S.P., mediante el cual se dio respuesta al derecho de petición N° 2093, señalando, en síntesis, que la red de 34.5 Kv perteneciente al departamento de Casanare, administrada por Enerca, fue construida en 1993, mucho antes que la pista de aterrizaje Germán Alberto y se encuentra instalada en la vía Yopal – Tilodirán y no dentro del predio de la pista de aterrizaje ni propiedad privada (fls. 177 y 178 C1).

xiii.- Copia de los documentos de identificación del piloto Jorge Luis Tovar Muñoz e informe individual de instrucción del piloto de fecha 3 de junio de 2010 (fls. 180 a 184 C1). Igualmente copia de los documentos de chequeo del equipo Cessna HK-2423 (fls. 185 a 195 C1).

xiv.- Copia parcial del Reglamento Aeronáutico – capítulo II – 6.2. Gestión de Tránsito Aéreo (fls. 196 a 208 C1).

xv.- Copia de la revisión e informe técnico de la pista Germán Alberto de 21 de mayo de 2011, suscrito por el subgerente técnico de Enerca S.A. E.S.P., en el que se indica que el inicio de la pista está a 90 metros de la línea a de aproximación y el punto donde se debe aterrizar se encuentra a 225 metros de la red eléctrica de 34.5 Kv (fls. 243 a 247 C1).

xvi.- Copia de documentos relacionados con el contrato N° 216-91 de 27 de diciembre de 1991 suscrito entre el departamento de Casanare y Carlos Arturo Rangel cuyo objeto era la mano de obra de la instalación del poste de la línea eléctrica Yopal – Morichal. Igualmente copia de la póliza de responsabilidad civil a cargo de La Previsora Seguros (fls. 248 a 255 C1).

xvii.- Certificado de existencia y representación legal de La Previsora S.A. de 10 de octubre de 2012 (fls. 256 a 261 C2).

xviii.- Copia del oficio de 15 de septiembre de 2011 suscrito por Enerca S.A. E.S.P., dirigido al señor Germán Erazo, representante legal de Celta Ltda., en el que se le solicitó la señalización de la red eléctrica vía Yopal – Morichal, de acuerdo con lo reglamentado en el RAC (fl. 263 C2).

o.- Copia relacionados con los contratos N° 079, 413 y 378 de 1993, alusivos a la construcción de la red eléctrica 34.5 Kv de Tilodirán a Morichal (fls. 271 a 284 C2).

p.- Copia de los siguientes documentos relacionados con el permiso de operación de pista Germán Alberto:

i.- Resolución N° 04511 de 15 de agosto de 2012 de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, por medio de la cual se renovó el permiso de operación al aeródromo Germán Alberto para la actividad de fumigación en el departamento de Casanare por el término de 3 años (fls. 562 a 564 C3).

ii.- Informe de la visita de inspección de 2 de mayo de 2012, a la pista Germán Alberto, suscrito por el gerente aeroportuario de la Subdirección General de la Aerocivil, en el que se señalaron los acondicionamientos técnicos que deben realizarse a dicho aeródromo, dentro de los que se indicó retirar la línea de energía que atraviesa la superficie de aproximación de la cabecera 21 (fl. 565 C3).

q.- En la inspección judicial realizada al predio donde se encuentra ubicado el aeródromo Germán Alberto, el representante legal de Celta Ltda., señor Germán Erazo, indicó que:

(7:30) “Enerca dice que estos cables son anteriores a la construcción de la pista, lo cual no es cierto. Cuando yo llegué aquí en el año 95, a mirar dónde iba a construir este aeropuerto, pasaban unos postes de madera y a una altura menor allá de ese potrero, eran dos líneas muy delgadas que ni se miraban, posteriormente esta posteadura allá de cemento; es este momento hay tres líneas, agregaron una cuarta hace poco, pero sin tener la respectiva señalización que deben ser materia de investigación, porque estos señores tiene que señalizarlo necesariamente por motivos de seguridad.”

“esos postes que inicialmente miré (...) pasaban por este potrero, eran postes de madera y eran dos líneas insignificantes que nadie notaba, ni siquiera lo notó el agente de la Aerocivil cuando vino a autorizarme la construcción del aeropuerto. (...) yo digo que unos 10 metros de distancia de esta carretera (...) yo considero que lo que mide un poste, 5 metros de longitud.”

“esta posteadura de cemento fue colocada hace unos 8 años aproximadamente. Es una posteadura diferente a la que yo miré en el año 99.”

Por su parte el perito designado, en desarrollo de la inspección, señaló:

“La línea superior se denomina técnicamente cable de guarda, la función de este conductor es apantallar o proteger el circuito inferior contra descargas atmosféricas, rayos (...) las tres líneas que observamos en la parte inferior a este cable de guarda son las que componen la línea de media tensión a un nivel de 34.500 voltios y estas líneas sí se encuentran energizadas, son líneas que no tienen aislamiento (...)

En este tipo de redes de media tensión de 34.5 no se establece área de servidumbre o zona de seguridad. Estas distancias se contemplan a niveles de 57.5 Kv en adelante, de acuerdo al Retie. Esa zona que estamos viendo que es la distancia del

margen de la vía al eje de media tensión es un a distancia aproximada de 5 metros que corresponde al corredor donde las redes de energía pueden ser instaladas.

r.- Copia de los siguientes contratos y documentos contractuales:

i.- Contrato N° 216 de 1991 suscrito entre el departamento de Casanare y el ingeniero Alirio Ramírez Rodríguez, relacionado con la postura de las redes de energía en el sitio de los hechos (fls. 606 y 607 C3).

ii.- Acta de recibo y de liquidación final de obra del contrato N° 219-91 de 17 de diciembre de 1992 (fls. 608 y 609 C3).

iii.- Acta de recibo y liquidación final de obra del contrato N° 079-93 de 29 de octubre de 1993 entre el departamento de Casanare y el señor Alfonso Camargo Hernández y/o Ingeniería Ltda. para la instalación a todo costo de la postería de concreto de la red eléctrica Morichal – Tilodirán (fls. 610 y 611 C3).

iv.- Contrato N° 378-93, suscrito entre el departamento de Casanare y J.P. Ingenieros Ltda., para la construcción de la segunda etapa de la red 34.5 Kv de Tilodirán a Morichal, en el tramo Tilodirán – La Alemania (fls. 612 a 617 C3).

v.- Acta de recibo y liquidación final de obra el contrato N° 378-93 (fls. 618 y 619 C3).

vi.- Acta de liquidación final de obra del contrato N° 413-93 del montaje de la subestación 34.5 Kv Morichal – redes de distribución media y baja tensión (fls. 620 a 628 C3).

s.- En lo que se refiere a la prueba testimonial tenemos:

i.- NÉSTOR EDUARDO QUIROGA, piloto comercial, relató que:

- Trabaja con la empresa Aérea de Transporte Petrolero y que trabajó hace 25 años con Arall Ltda.
- Antes de decolar es imposible comunicarse con la torre de control, pues para ello debe tenerse cierta altura en vuelo.
- La pista Germán Alberto es conocida como pista La Independencia. Desde la ocurrencia de los hechos, la torre de control no permite llegar allá como antes.
- El piloto Luis Tovar siempre mostró ser una persona muy equilibrada, muy segura, tranquilo en su operación y su condición técnica era excelente.
- Arall Ltda., es una de las empresas pioneras en la aviación llanera de gran prestigio y después del accidente le cancelaron los contratos y no se volvió a ver con frecuencia.
- Los procedimientos para aterrizar en cualquier pista no controlada son sobrevolar la estación, hacer la llamada, verificar las condiciones de viento y de objetos, iniciar el procedimiento de aproximación e iniciar el descenso hacia el punto de contacto, y de acuerdo a lo visto, el avión cayó en la zona de seguridad y si no hubiera tenido visibilidad, se hubiera desplazado hacia alguna de las zonas, pero estaba haciendo la aproximación.
- Con mucha frecuencia la pista se usaba como alerno por la cercanía con la pista del aeropuerto El Alcaraván de Yopal.
- Las condiciones de la pista Germán Alberto eran iguales cuando solía aterrizar y al momento del accidente.
- Existían unas cuerdas bajas y después pusieron unas cuerdas más altas que no tenían ningún tipo de señalización.
- Ese aeropuerto se utiliza en temporada de invierno, nunca en verano. Desde el 2004 en que el declarante llegó a Yopal se usa como alerno, y nunca dijeron que no se permitía el aterrizaje allí.

- En las condiciones atmosféricas, el criterio del piloto es el que manda en su momento, pues si se observa que la visibilidad está reducida y no permite aterrizar, no se hace la aproximación. Diferente es que no se vean las cuerdas porque no estaban señalizadas.
- Si se observa que las condiciones no son óptimas para aterrizar, lo pertinentes es buscar otro alternativo. Con las condiciones mínimas en cuanto al clima sí se puede aterrizar.
- El tendido eléctrico existía antes del 2010 y siempre se tenía cuidado con las cuerdas.
- Si un aeródromo se encuentra inactivo, la Aerocivil no permite la utilización de este y no se puede aterrizar allí; si al momento de hacer el plan de vuelo y el aeródromo no se encuentra en los registros con autorización vigente, no se permite hacer el plan de vuelo para ese destino.
- El plan de vuelo es un documento que controla la Aeronáutica Civil en unos formatos específicos, que cuando llega a la OIA del aeropuerto donde va a salir, registra la matrícula del avión, qué tipo de avión es, si es vuelo visual, la hora de salida, los pasajeros que lleva, el tipo de navegación, el nombre del piloto. Cuando son aeropuertos controlados, el plan de vuelo solo cumple un trayecto, ejemplo: para el trayecto Villavicencio - Yopal, el plan de vuelo es uno, y para retornar al punto de partida debe hacerse otro plan de vuelo.

ii.- NELSON RICO MICÁN señaló que:

- Es piloto de profesión, pero desde hace ya bastante tiempo no ejerce como tal, se dedica a la administración de la empresa Soluciones Chárter, cuyo objeto está relacionado con la comercializadora de vuelos.
- Para el año 2010, tenía contrato de transporte aéreo de pasajeros con Hupecol, empresa petrolera, que le solicitaba varias avionetas que se encontraran en excelentes condiciones y cuyos pilotos tuvieran amplia trayectoria, y por ello contrató a Arall Ltda. para un vuelo que transportaría personal de Hupecol, desde Villavicencio al aeropuerto de La Unión ubicado a unos 10 minutos de la población de La Primavera - Vichada. La aeronave que realizó el viaje fue la distinguida con la matrícula HK-2423.
- Según lo que le informaron, el aeropuerto de Yopal estaba cerrado por mal tiempo y la pista La Independencia era el aeropuerto alternativo; los otros compañeros hicieron el comentario de que le habían ordenado al piloto de la aeronave HK-2423 aterrizar en esa pista, pero a él no le consta.
- Cuando una avioneta sale de un aeropuerto controlado, como lo es el de Villavicencio, el piloto debe elaborar el plan de vuelo donde quedan consignados los datos del piloto, de los pasajeros, de la aeronave, la trayectoria, carga, etc. Cada trayectoria necesita un plan de vuelo. Cuando se decola de una pista no controlada, no hay plan de vuelo, el piloto debe ascender a unos 3000 pies y comunicarse con la torre de control y transmitirle el plan de vuelo. No hay forma de tener contacto con la torre de control si no se está en una pista controlada. Cuando el piloto elabora el plan de vuelo debe incluir la o las pistas alternas para casos de emergencia.
- El piloto es quien da la pista alterna al controlador y este es quien debe informar sobre la operatividad de las pistas alternas.
- Al día siguiente de la ocurrencia de los hechos, el testigo viajó al Yopal, fue hasta la pista Germán Alberto y observó que el avión quedó en la trayectoria de la pista, en todo el centro del eje de la misma; las cuerdas de energía se encontraban reventadas. No tenía conocimiento de la operación de la pista Germán Alberto.
- La empresa Arall Ltda. lleva más de 35 años de fundada, el declarante conoció a sus fundadores, esa empresa se caracterizaba por su buen funcionamiento y experiencia, pero después del accidente la operación de la misma empezó a acabarse, resultó muy afectada. Esa empresa tenía más o

menos 5 aeronaves. También conoció al piloto Jorge Tovar y dijo que era muy conocido y responsable en lo relacionado con los vuelos.

- El piloto debe tener conocimiento de las condiciones de la pista a la que se dirige.
- En la pista Germán Alberto hay un tanque blanco que sirve como punto de referencia para identificar la pista, pues los triángulos casi no se ven y ellos sirven para indicar al piloto el sitio inicial para aterrizar. Al día siguiente del accidente, la parte de la pista donde estaba la avioneta era la parte más firme para aterrizar, por el otro lado había fango, por eso el piloto Jorge Tovar eligió aterrizar por allí.
- Cuando las condiciones climáticas son malas, el piloto debe hacer un sobrevuelo de la pista alterna para verificar que no existan obstáculos que impidan aterrizar y de no poder hacerlo, procede a otro alterno.
- Las aeronaves pueden aterrizar en pistas privadas siempre y cuando el controlador lo autorice y esta tenga permiso.
- El avión accidentado tenía combustible para 5 horas de vuelo; de Villavicencio a Yopal es una hora, de Yopal a La Unión otra hora; por lo tanto, como la avioneta decoló de La Unión tenía combustible suficiente para volar tres horas adicionales.
- Los monomotores no están autorizados para volar por instrumentos, es decir, en donde el copiloto controla el vuelo a través de los instrumentos técnicos, en eventos en que carece de visibilidad exterior; el avión HK-2423 accidentado no estaba autorizado para volar por instrumentos.
- Con los reportes de meteorología se pueden establecer las condiciones climáticas del sitio de destino.
- Desde que se tenga contacto con la superficie de la pista, se puede aterrizar con las condiciones climáticas que se presentaban al momento del accidente, aunque ver las cuerdas con la lluvia era muy difícil.

iii.- RAÚL CAICEDO FLÓREZ indicó que:

- Es ingeniero electricista, residente en Yopal, y sin ningún vínculo con las partes.
- Construyó la subestación de 34.5 Kv de Morichal a finales de 1993 o principios de 1994, y la red desde Morichal a Tilodirán y la subestación de Tolodirán en 1996. Agregó que se dieron en servicio en ese año.
- La red se construyó de acuerdo con normas vigentes en ese momento, que eran las que daba el ICEL (Instituto Colombiano de Energía Eléctrica); fue contratado por orden de la gobernación de Casanare. Para esa época, al ser líneas rurales, el diseñador trazaba la línea por el menor recorrido, no necesariamente por donde va la carretera.
- No sabe si cuando se construyó la red ya existía o no la pista Germán Alberto, las condiciones actuales de esa red no las conoce.
- La vida útil de una línea es de 20 años y el mantenimiento se hace de acuerdo con la necesidad que se presente.
- Construyó una red de 34.5 Kv en El Taladro, también la línea de la Turuba al Venado y los Farallones, igualmente de Monterralo – Cupiagua – Aguazul, pero ninguna de ellas está cerca de pistas de aterrizaje.

t.- Copia de los siguientes documentos relacionados con el permiso de operación del a pista Germán Alberto para el año 2012 (fls. 23 a 203 C6), dentro de los que se destacan:

- Copia del informe sobre la inspección técnica del aeródromo Germán Alberto suscrito por la Aerocivil para el año 2003 en el que señaló que el aeródromo se encontró en buenas condiciones para su operación (fl. 161 C6).

- Copia del mismo para el año 2010 en el que se encontró un área libre de obstáculos en un radio aproximado de 10 Km (fl. 59 C6).
- Y copia del informe para el año 2012 en el que se dijo que el aeródromo cumplía con los requerimientos técnicos para poder renovar el permiso de operación (fl. 37 C6).

u.- Cd con la grabación de las comunicaciones cruzadas el 16 de julio de 2010 entre el piloto de la aeronave HK-2423 y el control de aproximación de El Yopal en frecuencia 126.8 (fls. 264 y 265 C6) y transcripción de las mismas (fls. 259 y 60 C6), de la que se resalta lo siguiente:

v.- Copia los documentos que a continuación se relacionan:

i.- Certificado de libertad y tradición del predio denominado Corozalito ubicado en el paraje El Arenal, del municipio de Yopal, donde se encuentra la pista Germán Alberto (fls. 205 y 206 C6).

ii.- Copia de los estados financieros y balances generales de la empresa Arall Ltda., para los años 2008 a 2013 (fls. 215 a 253 C6).

w.- Dictamen pericial

Del escrito presentado por el auxiliar de la justicia y de la contradicción al mismo llevada a cabo en audiencia de pruebas se infiere lo siguiente:

- Fue rendido por el señor Gilberto Cuervo León, quien acreditó que era ingeniero eléctrico de la Universidad Nacional y con experiencia superior a los 25 años. Además funge como auxiliar de la justicia en el distrito de Bogotá y Cundinamarca, a donde debió acudir ante la ausencia de expertos en este ramo en el distrito de Boyacá y Casanare,
- La información que sirvió de base para el dictamen fue la recaudada durante la inspección judicial, los documentos allegados por el departamento de Casanare sobre la construcción de la red de media tensión Yopal – Tilodirán e información sobre los usuarios atendidos por esa red suministrada por Enerca, estudio de normas técnicas sobre redes, especialmente el RETIE, levantamiento topográfico elaborado por un topógrafo contratado por él que utilizó equipos, cuya nominación, calibración y demás aparecen descritos en el dictamen.
- Como anexos, el perito adjuntó a su experticia: la relación de contratos y actas de liquidación correspondientes a la construcción de la red de media tensión 34.5 Kv y de los clientes atendidos por esa red (fls. 26 a 55 C7); las resoluciones a través de las cuales la Aeronáutica Civil aprobó la construcción del aeródromo Germán Alberto y renovó el permiso de operación; el informe del accidente elaborado por la Aeronáutica Civil y el levantamiento topográfico de la pista Germán Alberto.
- El cuestionario sometido a la consideración del perito y sus respuestas se resumen a continuación así (fls. 1 a 25 C7):

PREGUNTA CUESTIONARIO	RESPUESTA
Identificación y especificaciones de coordenadas geográficas del inmueble La Independencia, jurisdicción del municipio de Yopal – Casanare y de la pista Germán Alberto.	La finca mencionada se ubica se encuentra ubicada en la vereda "EL Arenal", jurisdicción del municipio de Yopal – Casanare, aproximadamente a 21 Km de su casco urbano y en dirección Este por la vía que conduce a Tilodirán a una longitud 72° 19' y 202'' y a una latitud de 05° 11' 170'' en dirección norte. Por su parte la pista Germán Alberto se encuentra ubicada en el lote de terreno "Corozalito" que hace parte de la finca La Independencia con coordenadas de longitud: 72° 19' y 16.03'', una latitud norte de 05° 10' y 59.66'' y longitud de la franja

	<p>1.087,88 metros, con un ancho de franja de 80 metros y una longitud de aterrizaje de 741,96 metros.</p>
<p>Redes eléctricas: naturaleza, fecha de construcción y de operación.</p>	<p>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 ENERCA S.A. E.S.P., la cual interconecta y presta servicio a los corregimientos de MORICHAL y TILODIRÁN en el municipio de YOPAL, con una longitud aproximada de 69 km.</p> <p>Las normas empleadas corresponden a la LA-102 y la LA-404 correspondientes a configuración en semibandera de las estructuras presentes frente al aeródromo Germán Alberto y a la instalación del cable de guarda y bayoneta, respectivamente, normas expedidas por CONDENA S.A. E.S.P.</p> <p>Las redes de media tensión datan de 1994, de acuerdo con los documentos allegados por el departamento de Casanare relacionados con los contratos para la instalación de postería de la línea eléctrica Yopal – Morichal concreto con fecha de terminación de 17 de diciembre de 1992, instalación de postería en concreto con terminación el 29 de octubre de 1993, construcción de la segunda etapa de la red de 34.5 Kv terminada para el 4 de noviembre de 1993 y el montaje de la subestación de Morichal e instalación de redes de distribución de media y baja tensión en Tilodirán, terminadas el 19 de mayo de 1994.</p> <p>Igualmente concluyó que el servicio se ha venido suministrando a algunos usuarios desde el año 1994.</p>
<p>Establecer si las redes indicadas son las mismas y si estaban en el mismo sitio en la época en que ocurrieron los hechos</p>	<p>Analizados los contratos de obra relacionados anteriormente donde se indica el tipo y cantidad de materiales utilizados y contrastados con lo 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.</p>
<p>Indicar si las redes mencionadas cumplen con las condiciones técnicas establecidas en el RETIE</p>	<p>1.- El Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE fue expedido por el Ministerio de Minas y Energías mediante Resolución 180398 del 7 de abril de 2004 y entro en vigencia el 1º de mayo de 2005.</p> <p>En su artículo 2º CAMPO DE APLICACIÓN señala entre otros que "los requisitos aplican a las instalaciones eléctrica construidas con posterioridad al 1º de mayo de 2005"</p> <p>Así las cosas y 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.</p> <p>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 AERONAVEGACIÓN hace referencia al empleo de balizas en los conductores de las fases o los cables de guarda de mayor altura en las LÍNEAS DE TRANSMISIÓN, las cuales son definidas en el mismo reglamento como aquellas que presenten niveles de tensión mayores o iguales a 57,5 Kv (NF de</p>

	<p>T).</p> <p>Así las cosas, lo establecido en dicho reglamento tampoco es aplicable a la red en estudio, ya que este es un circuito de distribución de energía en media tensión con un voltaje de 34.5 Kv., nivel inferior al indicado en la norma en comento.</p> <p>Igualmente señaló que RETIE remite Al RAC que en su artículo 14.3.4 habla de restricción y eliminación de obstáculos, dentro de los que se indican las líneas de alta tensión superiores a 15 metros sobre el nivel de terreno.</p> <p>Para el caso concreto se tiene que se trata de una red de media tensión y no de alta, y que de acuerdo con las medidas tomadas el día de la inspección, la red se encuentra a 9,14 metros de altura y el cable de guarda a 11,48 metros de altura, distancias medidas sobre el nivel del terrero y que satisfacen lo señalado por el RAC, pues es inferior a los 15 metros allí indicado.</p>
Sobre la pista Germán Alberto	<p>La construcción de este aeródromo se aprobó mediante resolución N° 03471 de 25 de septiembre de 2000.</p> <p>Este es de uno privado de conformidad con lo establecido por el RAC en el capítulo I numeral 6.1.1.</p> <p>En lo que respecta a la señalización de la pista Germán Alberto se tiene que al momento de ocurrencia del accidente estaban instaladas las señales (triángulos) indicados por el RAC, de acuerdo con el registro fotográfico del informe de accidente realizado por la Aerocivil.</p> <p>Las banderas rojas y blancas ubicadas en la entrada del aeródromo fueron puestas después del accidente, de acuerdo con lo señalado por el gerente de Celta Ltda., señor Germán Ramiro Erazo.</p>
Poderes de la Aeronáutica Civil sobre la pista para la época de ocurrencia de los hechos	<p>La pista Germán Alberto contaba con autorización para operar desde el 18 de diciembre de 2006 y hasta el 12 de enero de 2010 (Resolución N° 05436 de la Aerocivil).</p> <p>Al haberse producido el accidente el 16 de julio de 2010, cuando la pista no se encontraba en funcionamiento por vencimiento del permiso de operación y se encontraba cerrada, dado que el contrato de arrendamiento del predio donde se encuentra la pista había vencido, situación que se extendió por casi un año, la Aeronáutica Civil no ejercía ninguna facultad sobre el aeródromo Germán Alberto, y allí solo permanecía un celador.</p>

3.4.2.- Consideraciones generales sobre las pruebas

Las pruebas anteriormente relacionadas y sintetizadas fueron regular y oportunamente allegadas al proceso; todas ellas son pertinentes, pues existe relación directa entre el objeto de la presente acción y los medios de prueba aportados; todas resultan conducentes, si se tiene en cuenta que estamos en presencia de una acción de reparación directa, donde no hay reserva probatoria especial para demostrar los hechos, por una parte y por otra, porque las pruebas se practicaron en forma lícita; y finalmente, todas ellas devienen eficaces, porque son útiles para llevar al convencimiento del juez los hechos que se pretenden demostrar.

3.4.2.1.- Cuando se analizan los testimonios recaudados, es decir los vertidos por Néstor Eduardo Quiroga, Nelson Rico Micán y Raúl Caicedo Flórez, se infiere lo siguiente:

a.- Nelson Rico Micán no fue testigo presencial de los hechos pues no viajaba en la avioneta que se accidentó; por lo tanto, varias de sus afirmaciones relacionadas con lo que pudo haber realizado el piloto que comandaba la nave, las condiciones de clima y otras circunstancias, son simples suposiciones.

En cambio, como quiera que dijo haber viajado a Yopal al día siguiente del accidente y haber estado en la pista Germán Alberto, resulta creíble lo relacionado con sus observaciones ese día en relación con ese aeródromo, su estado fangoso y las redes circundantes.

En lo que concierne a la declaración de Néstor Eduardo Quiroga, tampoco fue testigo presencial de los hechos.

Rico Micán y Quiroga dijeron ser pilotos de profesión y por lo mismo, varias de sus afirmaciones, además de creíbles resultan relevantes para el estudio que se hace en esta sentencia, especialmente lo relacionado con los planes de vuelo, su contenido, las recomendaciones y lineamientos que deben seguir los pilotos en sus vuelos, etc.

b.- Realmente fue muy poco lo que aportó el declarante Raúl Caicedo Flórez, pues aunque dijo haber sido el contratista de varias estaciones eléctricas, entre ellas la de Morichal y Tilodirán, y de la postura de redes entre estos dos corregimientos en el periodo 1992 a 1996, no ha vuelto por esos lados y por ende no tiene conocimiento de la situación posterior.

3.4.2.2.- La prueba documental allegada no fue tachada de falsa y por lo mismo en principio merece toda nuestra credibilidad.

3.4.2.3.- En lo que se refiere al dictamen pericial, la Corporación encuentra debidamente soportado en observaciones directas, en análisis de varias de las pruebas allegadas, especialmente de tipo documental, en un estudio topográfico realizado sobre el terreno y por supuesto en conocimiento de ingeniería eléctrica y redes de energía. Por lo mismo, las conclusiones resultan aceptables.

En la audiencia de pruebas, la parte demandante hizo una objeción sobre el dictamen que no se presentó ni sustentó en la forma establecida en el C.G.P. y por lo mismo no se le dio trámite.

En esa oportunidad, la Corporación manifestó que en el fallo se haría el estudio de la normatividad allegada y su interpretación, pues ello no correspondía al perito. Más adelante se cumplirá con lo anunciado.

3.4.3.- Lo probado

Del análisis individual y en conjunto del acervo probatorio regulado en forma regular y oportuna al expediente resultan demostrados los siguientes hechos relevantes:

a.- Arall Ltda. es una empresa de aviación legalmente constituida y autorizada para el transporte aéreo de personas y de carga. A la fecha de la ocurrencia de los hechos tenía una experiencia de más de 30 años y se caracterizaba por ser una empresa responsable.

Para el desarrollo de su objeto social tenía en arriendo la aeronave marca Cessna modelo TU-206G matrícula HK-2423, que se encontraba en buen estado de funcionamiento el día de los hechos.

La aeronave accidentada Hk-2423 era de propiedad del señor Sergio Cruz Zapata, de acuerdo con el certificado de matrícula de la Aerocivil.

b.- La empresa Soluciones Chárter contrató a Arall Ltda. para el transporte de personal de Hupecol desde la pista aérea La Unión hasta Yopal.

c.- El comandante de la nave era el piloto Jorge Luis Tovar Muñoz, quien despegó desde el aeropuerto de Villavicencio el día 16 de julio de 2010 en las horas de la mañana. Él tenía una amplia experiencia en volar e igualmente era responsable.

d.- Como la aeronave salió de Villavicencio, es decir, desde una pista controlada, debía presentar ante la torre de control de ese aeropuerto un plan de vuelo, que según los pilotos que declararon, es un documento que controla la Aeronáutica en unos formatos específicos, que cuando llega a la OIA (Oficina de Información Aeronáutica) del aeropuerto de donde va a salir registra la matrícula del avión, qué tipo de avión es, si es vuelo visual, la hora de salida, los pasajeros que lleva, el tipo de navegación, el nombre del piloto. Cuando son aeropuertos controlados, el plan de vuelo solo cumple un trayecto, ejemplo: para el trayecto Villavicencio - Yopal, el plan de vuelo es uno, y para retornar al punto de partida debe hacerse otro plan de vuelo.

Cuando el despegue se realiza de un aeropuerto no controlado por la Aerocivil no hay plan de vuelo, el piloto debe ascender a unos 3000 pies y comunicarse con la torre de control para transmitirle el plan de vuelo. No hay forma de tener contacto con la torre de control si no se está en una pista controlada. Cuando el piloto elabora el plan de vuelo debe incluir la o las pistas alternas para casos de emergencia. El piloto es quien da la pista alterna al controlador y este es quien debe informar sobre la operatividad de esta.

e.- Entre 1992 y 1996, se construyeron las subestaciones de Morichal y Tilodirán y se instalaron las redes de conducción eléctrica Yopal – Tilodirán. Para esa época era una zona rural y no existía ninguna pista para el aterrizaje de aeronaves.

Se trata de una red trifásica de distribución rural de energía a nivel de 34.500 voltios de media tensión correspondiente al sistema de subtransmisión de ENERCA S.A. E.S.P., la cual interconecta y presta servicio entre los corregimientos mencionados del municipio de Yopal, con una longitud aproximada de 69 km, que se encuentra a 9,14 metros de altura y el cable de guarda a 11,48 metros de altura, distancias medidas sobre el nivel del terrero y que satisfacen lo señalado por el RAC (Reglamento Aeronáutico Colombiano).

Las redes eléctricas se encuentran extendidas al costado norte de la vía que conduce de Yopal a Tilodirán.

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

Dicho reglamento en su artículo 2 dispone que los requisitos aplican a las instalaciones eléctricas construidas con posterioridad a su vigencia.

f.- La pista Germán Alberto ubicada en el lote de terreno "Corozalito" de la finca La Independencia, que se encuentra situada en la vereda "EL Arenal", jurisdicción del municipio de Yopal – Casanare, aproximadamente a 21 Km de su casco urbano y en dirección Este por la vía que conduce a Tilodirán a una longitud $72^{\circ} 19' y 202''$ y a una latitud de $05^{\circ} 11' 170''$ en dirección norte, es una pista privada y además, para el día de los hechos no estaba autorizada para funcionar, pues la licencia se había vencido el 12 de enero de 2010 y no se había podido renovar porque el contrato de arrendamiento sobre la finca La Independencia se había vencido.

Esta pista fue autorizada por la Aerocivil para funcionar en el año 2000, es decir, con posterioridad a la construcción de la red de media tensión de 34.5 Kv sobre la vía Morichal.

3.4.4. - Estudio del caso

3.4.4.1.- La responsabilidad de los demandantes

En precedencia señalamos que el análisis de la responsabilidad de estos sujetos procesales debía hacerse bajo el concepto de presunción de culpa porque ellos desarrollaban la labor de transporte aéreo, que ha sido calificado por la jurisprudencia y la doctrina como una actividad peligrosa.

Por lo tanto, el piloto que los representaba en el viaje aéreo contratado debía actuar extremando el cuidado y la diligencia para evitar que se produjeran accidentes.

Cuando se analiza la conducta del piloto con relación a las pruebas recaudadas se establece lo siguiente:

a.- Inició su vuelo en la ciudad de Villavicencio, que es un aeropuerto controlado por la Aerocivil. Por ende, debía presentar un plan de vuelo, que como se señaló, debía incluir, entre otros aspectos, dos pistas alternas de aterrizaje en caso de emergencia.

La pista Germán Alberto no estaba en funcionamiento y por lo tanto, el piloto, antes de iniciar el viaje pudo informarse sobre esta situación y no incluirla en el plan de vuelo como pista alterna.

No son válidos los argumentos expuestos por la empresa demandante, en el sentido de que por haber decolado del aeropuerto La Unión, que es un aeropuerto no controlado, no pudo enterarse de la inoperatividad de esa pista, pues es obligación del piloto antes de decolar, cerciorarse de las condiciones de las pistas a las se dirige y de las alternas.

b.- La nave llevaba suficiente combustible (para 5 horas), que dadas las condiciones del clima a la hora de aterrizar y la imposibilidad de hacerlo en la pista El Alcaraván de Yopal, podía hacerlo en otra.

c.- Si era un piloto experimentado, que además conocía la pista Germán Alberto, porque no era el primer viaje que hacía a Yopal, debió conocer la existencia de las redes eléctricas aledañas a la misma y su altura, para adoptar las medidas necesarias para evadirlas y poder aterrizar sin ningún problema, pero no lo hizo y por eso la avioneta que comandaba se enredó en los cables de guarda de la red de conducción de energía con los resultados que se conocen.

El perito, durante la contradicción del dictamen precisó que la distancia existente entre las redes eléctricas y los triángulos ubicados en la pista era de 248.93 metros medidos desde el eje de la red de media tensión, de acuerdo con el levantamiento topográfico allegado.

Según la declaración de los pilotos, los triángulos de las pistas indican el sitio donde se puede iniciar el aterrizaje.

Por lo tanto, el piloto tuvo suficiente espacio para evadir las redes antes de iniciar el aterrizaje.

3.4.4.2.- Responsabilidad de Celta Ltda.

Como se señaló era la empresa explotadora de la pista Germán Alberto, pero para el día de los hechos esta no estaba funcionando porque había vencido el permiso de operación otorgado por la Aeronáutica Civil.

En consecuencia, ninguna responsabilidad le cabe dentro de la presente acción.

3.4.4.3.- Responsabilidad de la Aeronáutica Civil y de Enerca S.A. E.S.P.

a.- En precedencia señalamos que la primera entidad no desarrolla una actividad peligrosa sino labores de control y regulación del tránsito aéreo. Por lo mismo, su responsabilidad se debe medir bajo la teoría de la falla del servicio.

En lo que se refiere a Enerca S.A. E.S.P., el presunto daño imputado no se deriva de la actividad misma de comercialización de energía, sino del presunto incumplimiento de deberes en relación con la señalización de redes eléctricas, motivo por el cual también debe analizarse su responsabilidad bajo la teoría de falla del servicio.

b.- Esta Corporación ya analizó la responsabilidad de ambas entidades en un fallo anterior sobre los mismos hechos, pero relacionados con la reparación de los daños por la muerte de un pasajero en accidente aéreo que nos encontramos analizando⁸.

En esa oportunidad el Tribunal señaló:

“5.1 Responsabilidad de la Aeronáutica Civil

*Los argumentos de apelación de esa recurrente se limitan, por una parte, a cuestionar el valor probatorio del informe final de su autoría en el que se concluye que probablemente el piloto no observó el tendido eléctrico que se encontraba en la trayectoria final a la cabecera 21 de la pista por la escasa visibilidad debido a condiciones de lluvia fuerte y **falta de señalización**, y en segundo lugar censura el actuar imprudente del piloto.*

Se advierte que el informe final del accidente aéreo objeto de litigio no es la única prueba que obra dentro del proceso de la cual se pueda derivar que la pista Germán Alberto no contaba con la señalización adecuada para realizar actividades de aeronavegación y no tenía el permiso de operación vigente. Ni tampoco la única fuente que indica cómo se desarrollaron las comunicaciones entre el piloto y el controlador en toda la fase de inicio de vuelo, selección de aeropuerto alterno y aproximación al campo de aterrizaje. Ya se reseñaron todos los medios relevantes.

La Sala no acoge la limitación al valor probatorio del informe técnico, retomado por la defensa jurídica de AEROCIVIL del texto mismo del documento. Se trata de una revelación preparada por expertos, quienes tuvieron a la vista todos los elementos de juicio disponibles: registro de comunicaciones, memorias de vuelo, archivos de los actos regulatorios, historial de piloto y aeronave, inspección de restos de la última, inspección al campo de aterrizaje, versiones (no testimonios) orales del controlador, de los pasajeros sobrevivientes y de un observador en tierra.

Dicha pasiva no desvirtuó la fidelidad de los registros así documentados y ellos son coherentes en general con todo el recaudo. Las conclusiones que ofrecieron los expertos acerca de las causas determinantes y contribuyentes se aprecian judicialmente conforme a las reglas de la sana crítica, de una manera similar a la que correspondería para la prueba de pericia; aunque carece de las formalidades de esta, el informe técnico es serio, da exacta noticia de sus indagaciones, premisas fácticas y probatorias y de la ponderación de causa probable que los autores del mismo ofrecen no específicamente para juzgar responsabilidades, pues no les compete, sino para prevenir que ocurran otros accidentes por factores similares.

De la lectura de las resoluciones emitidas por la autoridad aeronáutica desde el año 2000 al 2012 con relación a los permisos de operación otorgados a la

⁸ Tribunal Administrativo de Casanare. Sentencia de 4 de diciembre de 2014, radicación N° 85001 850013333001-2012-00018-01, demandantes Emperatriz Vega Barrera y otros, demandados UAE de la Aeronáutica Civil, Empresa de Energía de Casanare ENERCA S.A ESP, Aerolíneas Llaneras Arall Ltda. y otros.

empresa explotadora de la pista (folios 28-56 c. pruebas y folio 231 c. 1 tomo I), en concordancia con el oficio 2002-176-2011016458 del 18 de mayo de 2011 expedido por la Aerocivil que refiere que el permiso de operación concedido mediante Resolución 05436 del 18 de diciembre de 2006 venció el 12 de enero de 2010, así como de lo consignado en el memorando del 3 de agosto de 2010 suscrito por el jefe de Grupo Aeródromos (folio 214 c. pruebas) con relación a la inoperatividad del aeródromo Germán Alberto, se concluye que para la fecha del accidente la pista escogida por el comandante de la aeronave Cessna 206 de matrícula HK 2423 no contaba con los requisitos necesarios de operatividad.

El juicio de reproche contra la Aerocivil tiene fundamento en cuatro situaciones a saber: 1) haber autorizado sucesivas renovaciones del permiso de operación para actividad aeroportuaria en un aeródromo privado sin verificar o forzar la debida señalización de las redes perpendiculares a la pista en el cono de aproximación por la cabecera norte, pues acorde con el deber de cuidado debió hacer retirar o señalizar el obstáculo, o negarlo o no renovar el permiso⁹; 2) la pista Germán Alberto ubicada en el sector la Independencia en el corregimiento El Morichal del municipio de Yopal no contaba con permiso de operación desde varios meses antes a la fecha del accidente; 3) dicha circunstancia no fue advertida al piloto una vez fue escogida, comunicada y confirmada al controlador como aeródromo alterno ante las adversas condiciones climáticas que se presentaban para la hora del aterrizaje y el controlador debía saberlo y tenía la obligación funcional de hacerlo saber al tripulante; y 4) las comunicaciones fueron defectuosas no precisamente entre la aeronave y la torre, sino entre esta y el sistema de información de AEROCIVIL, lo que impidió que se hicieran verificaciones y advertencias oportunas al piloto cuando reportó la modificación del plan de vuelo.

La falta de señalización del conjunto de cuerdas (eléctricas y de guarda) ubicadas perpendicularmente en la trayectoria final de aproximación a la cabecera 21 (norte) de la pista sin duda alguna fue un factor determinante en la producción del daño. No solo lo advirtió expresamente el informe técnico de los inspectores aeronáuticos, sino también la pericia que se practicó en sede judicial: en las concretas condiciones de lluvia fuerte en que se hizo la maniobra, el piloto no calculó apropiadamente la distancia y el riesgo por la altura de la línea de guarda, más alta que las redes de media tensión, pese a que ya había hecho un sobrepaso. Las balizas con las características que indicaba el RETIE desde el año 2008 (versión vigente en el 2010) habrían facilitado la visibilidad, el cálculo más exacto y quizá evitado el siniestro fatal.

Sin duda alguna, la falta de inspección y control de la operación del aeródromo privado y la falta de adecuada y oportuna difusión a los controladores fue otra causa determinante de la omisión del controlador cuando el piloto anunció el campo alterno escogido; hechos que constituyen también una verdadera falla del servicio como elemento de responsabilidad, aunados a los problemas de comunicación que impidieron constatar y hacer saber al comandante de la aeronave la inoperatividad de la pista escogida, conclusión que se deriva de la transcripción de las comunicaciones entre la torre de control del aeropuerto de Yopal y la aeronave accidentada (folio 24 c. pruebas); así lo adujo el controlador 1 entrevistado por la Aeronáutica (folio 136 c. 1 tomo I) cuyo reporte se encuentra en el informe final del accidente, manifestando que una vez el piloto le confirmó el segundo alterno, procedió a llamar a la OIA (Oficina de Información Aérea) correspondiente para que le recibieran la variación del plan de vuelo del HK2423, pero luego de un rato no se obtuvo respuesta; además, la dependencia EYP presentaba problemas de transmisión de comunicaciones vía AFTN, línea ATS y pantalla RADAR, lo que hizo que en vez de suspender la operación en semejantes condiciones de riesgo, los controladores hicieran relevancia con celulares.

Es reprochable la omisión de la autoridad aeronáutica en su deber de control de la actividad propia de la aeronavegación, pues siendo esta una de sus funciones

⁹ Omisión que persistió porque aún después del accidente volvió a renovar el permiso, sin hacer resolver el riesgo, como se verificó en la pericia aportada a este proceso.

principales, no advirtió al piloto de la aeronave las consecuencias de la modificación del plan de vuelo y no comunicó la inoperancia de la pista escogida como aeródromo alterno.

Por otra parte, le asiste razón al juez de primera instancia cuando aduce que pese a la existencia del accidente, se concedió nuevamente permiso de operación sin que obre prueba de la señalización de las cuerdas eléctricas, renovándose dicho permiso a través de la Resolución 04511 del 16 de agosto de 2012 (folio 231 c. pruebas), de lo cual se concluye que se continuó con un estado de cosas irregular sin llevar a cabo acción tendiente a evitar el peligro de la producción de un nuevo daño.

Lo último no es determinante del sentido del fallo, pues es un hecho posterior al accidente; pero ilustra adecuadamente la negligencia absoluta de la autoridad aeronáutica, la que menospreció riesgos y no obligó previamente al explotador de la pista a las pertinentes coordinaciones con ENERCA. Es incomprensible que después de haberse siniestrado una aeronave, con causa contribuyente específica por la falta de señalización de redes, AEROCIVIL persistiera en ignorarlo. Y así lo venía haciendo desde cuando otorgó el primer permiso de operación, años antes del hecho lesivo, pues primero llegaron las redes y seis (6) años después entró en servicio autorizado el aeródromo privado.

(...)"

Respecto de Enerca S.A. E.S.P. se dijo:

"5.4 Responsabilidad de ENERCA S.A E.S.P.

5.4.1 En el aparte abstracto del fallo se dijo por qué están obligados a verificar que exista adecuada señalización de las redes eléctricas con las características visuales que exige el RETIE tanto el explotador de la pista, como la empresa de energía y la autoridad aeronáutica. Allá se remite.

Para la Sala son inaceptables excusas referentes a la tensión de las redes o a su preexistencia respecto del RETIE (primera versión 2005), pues por simple sentido común infiere que el paso de un conjunto de cuerdas (energizadas o de guarda), de difícil apreciación desde la distancia y con mayor razón en condiciones climáticas adversas sin señalización alguna, en el cono de aproximación a una de las dos únicas cabeceras de un aeródromo, constituye una estructura u obstáculo que genera riesgos, que pueden preverse y resolverse sin esperar a la tragedia. Y como corresponde a todos los de su naturaleza, quien explota dicho negocio riesgoso tiene que responder por todas las contingencias que causa o contribuye a causar.

5.4.2 Se allegaron varios contratos¹⁰ en virtud de los cuales se instalaron las líneas de media tensión adyacentes a la pista privada German Alberto del corregimiento El Morichal en el municipio de Yopal, cuya ejecución inició en el año 1991 y culminó en 1994. Ahora bien, en virtud de la Resolución 0371 del 25 de septiembre de 2000 se aprobó la construcción del aeródromo Germán Alberto (folios 28-31 c. pruebas) y se le concedió permiso para su operación, inicialmente por el término de tres años.

5.4.3 Es así ostensible que tanto ENERCA como AEROCIVIL **tuvieron años** para advertir el peligro de la presencia de redes sin señalización en la zona adyacente y perpendicular a la pista dentro del cono de aproximación de un

¹⁰ Convenio interadministrativo celebrado entre la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero y la Intendencia Nacional de Casanare para cofinanciar parte del déficit del proyecto de interconexión eléctrica de las inspecciones de Policía de Morichal y Tilodirán (Yopal) suscrito el 26 de julio de 1991 (folios 306-310 c. pruebas); contrato 216-91 el cual tenía como objeto la contratación de la mano de obra de la instalación de postería de concreto de la red eléctrica Yopal – Morichal (folios 311-312 c. pruebas) con liquidación final del 17 de diciembre de 1992; contrato 079-93 cuyo objeto era efectuar la obra necesaria para la instalación a todo costo de la postería de concreto de la red eléctrica Morichal – Tilodirán en un tramo de 8 km (folios 311-312 c. pruebas) con liquidación final del 29 de octubre de 1993; contrato 378-93 cuyo objeto era efectuar la obra necesaria para la construcción de la segunda etapa red 34.5 Kv de Tilodirán a Morichal (folios 324-331 c. pruebas) con liquidación final del 21 de enero de 1993 y contrato 413-93 cuyo objeto era efectuar la electrificación de la inspección de Tilodirán en Yopal (folios 332-333 c. pruebas) con liquidación final del 17 de mayo de 1994.

aeródromo pero nada hicieron para conjurarlo; circunstancia que a la luz del deber de precaución es enteramente reprochable.

*Es imposible que el prestador del servicio de energía haya hecho cuando menos el mantenimiento del tendido de redes durante década y media, antes del accidente, sin notar que el aeródromo que existía diez (10) años antes del siniestro no tenía la protección de la señalización visual de aquellas; facultado como lo está por el sistema de fuentes para imponer servidumbres y para acudir a los mecanismos de policía para exigir el cumplimiento de las obligaciones de terceros que puedan afectar la operación y su seguridad, **debió hacer señalar los obstáculos**, o hacerlo directamente y ejercer las acciones de "repetición" (sic) en los términos de las Leyes 142 y 143.*

Por el contrario, birló sistemáticamente esos deberes, ignoró los riesgos y persistió en hacerlo aún después de dos muertes de seres humanos y varios heridos graves en el conocido siniestro. Pasaron años desde la construcción y operación de la pista sin que se haya desplegado acción tendiente a prevenir algún daño; ENERCA fue advertida por el representante legal de CELTA Ltda.¹¹ acerca de la necesidad de reubicar el tendido eléctrico a través de oficio del 19 de mayo de 2012 (folio 246 c. pruebas) tiempo después del accidente; sin embargo, su respuesta se limitó a señalar que la servidumbre estaba creada desde hacía 19 años y a ofrecer acompañamiento para realizar en aras de efectuar la respectiva señalización, pero ni la exigió ni la hizo."

c.- En el presente caso la situación no varía pues los supuestos dogmáticos son los mismos, y aunque las pruebas recaudadas no son idénticas, lo cierto es que permiten llegar a las mismas conclusiones. En efecto:

- La declaración vertida por el ingeniero Raúl Caicedo Flórez y el dictamen pericial permiten establecer la existencia de la subestación Morichal y las redes, así como su antigüedad que data de finales de 1991 a 1996.
- La normatividad es la misma (artículo 78 de la Constitución y Ley 142 de 1994 arts. 26, inciso 2º y 28, en armonía con los arts. 4º, 6º, 51 y 52 de la Ley 143 del mismo año) que definen los principios y reglas que atribuyen *deberes* y *responsabilidades* a todos los agentes económicos que participan en la prestación de servicios públicos.

Es cierto que existe el RETIE, que por disposición de los artículos. 11, 20 y 50 de la Ley 143 1994 tiene como objetivo central la seguridad de las operaciones, el cual en principio no obligaría a Enerca en el presente caso al tenor de lo establecido en su artículo 2, por tratarse de redes anteriores a su vigencia, pero ese instrumento es apenas un reglamento que no puede derogar ni modificar las normas superiores (artículo 78 Constitucional y Leyes 142 y 143 de 1994).

- Y en cuanto a la Aeronáutica Civil, tal como se señaló en la sentencia citada, no hay justificación para que no exigiera la postura de balizas en las redes aledañas a la pista, previo a la concesión del permiso de operación.

Debe resaltarse que el RAC, en lo que se refiere a los permisos de aeródromos dispone:

"6.1.3. Permisos de operación.

Ningún aeródromo podrá ser utilizado sin el permiso de operación otorgado por la Aerocivil.

¹¹ Recuérdese que no fue demandada ni convocada como tercero; no se le juzga ni se le extienden los efectos del fallo. Las partes están en libertad de dilucidar frente a ella lo que le corresponda ante la justicia ordinaria.

(...)

6.1.11 Áreas de despeje o libres de obstáculos

La Aerocivil determinará las superficies de despejes y las alturas máximas de las construcciones sobre las áreas que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, en las cuales deban limitarse la altura de los obstáculos a la circulación aérea. (...)

6.1.12 Señalamiento de obstáculos

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 los obstáculos levantados con posterioridad al permiso de operación del aeródromo, que correrán a cargo del propietario del obstáculo (...)."

14.3.6.1.10. Las líneas eléctricas elevadas, los cables suspendidos, etc., que atraviesen un río, un valle o una carretera deberán señalarse y sus torres de sostén señalarse e iluminarse si un estudio de seguridad aeronáutico indica que las líneas eléctricas o los cables pueden constituir un peligro para las aeronaves, salvo que el señalamiento de las torres de sostén puedan omitirse cuando estén iluminadas de día por luces de obstáculos de alta intensidad.

14.3.6.1.11. Cuando se haya determinado que es preciso señalar una línea eléctrica elevada, cable suspendido, etc., y no sea factible instalar las señales en la misma línea o cable, en las torres de sostén se pondrán luces de obstáculos de alta intensidad de Tipo B¹²."

Así las cosas, la conclusión es la misma a la que llegó esta Corporación en la sentencia emitida a finales del año 2014¹³:

- El accidente ocurrido el 16 de julio de 2010 se produjo por una concurrencia de causas: Condiciones climáticas, negligencia del piloto que operaba la nave y falla del servicio en cabeza de la Aeronáutica Civil y de Enerca S.A. E.S.P.
- Al graduar la responsabilidad se encuentra que los demandantes, quienes actuaron en el viaje a través del comandante de la aeronave, piloto Jorge Luis Tovar Muñoz, son los principales causantes del accidente, motivo por el cual se les imputará un porcentaje del 80% en la ocurrencia de los hechos; y el 20% restante dividido en partes iguales entre la Aeronáutica Civil y Enerca S.A. E.S.P.

Consecuencialmente se declarará responsables a la UAE de la Aeronáutica Civil y a ENERCA S.A. E.S.P., por los daños sufridos por los demandantes, pero únicamente en el 20%, pues el 80% restante se debe a la conducta desplegada por el piloto de la aeronave HK-2423, quien al momento de los hechos representaba a los demandantes, Aerolíneas Llaneras Arall Ltda. y Sergio Cruz Zapata, por las razones ya anotadas.

3.4.4.4.- De los daños

En la demanda se pide condenar a las demandadas a pagar los perjuicios de orden material y moral, subjetivados y objetivados, actuales y futuros, estimados en \$850.000.000 y la respectiva actualización, de acuerdo con la variación mensual del

¹² Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).

¹³ Tribunal Administrativo de Casanare. Sentencia de 4 de diciembre de 2014, radicación N° 85001 850013333001-2012-00018-01, demandantes Emperatriz Vega Barrera y otros, demandados UAE de la Aeronáutica Civil, Empresa de Energía de Casanare ENERCA S.A ESP, Aerolíneas Llaneras Arall Ltda. y otros.

IPC, así como los intereses desde la fecha de ocurrencia de los hechos hasta la ejecutoria del fallo definitivo.

En el libelo se discriminan de la siguiente manera:

i.- Para el propietario de la aeronave:

- a.- Daño emergente: \$495.900.000.
- b.- Gastos del siniestro: \$4.500.000
- c.- Lucro cesante: \$249.924.157
- d.- Intereses sobre la renta dejados de percibir: \$28.158.900

Para un total de \$778.483.057 a título de perjuicios materiales a julio 16 de 2012.

ii.- Para Aerolíneas Llaneras Arall Ltda. por concepto de daño emergente: \$84.483.784.

iii.- Adicionalmente se reclamaron perjuicios morales para ambos demandantes en el equivalente a 150 S.M.L.M.V.

Sobre el particular debemos señalar lo siguiente:

a.- Estamos en presencia de un daño a las cosas, que salvo casos excepcionalísimos no dan lugar al pago de perjuicios morales. Aquí no está demostrada ninguna razón excepcional para reconocerlos.

En consecuencia, se negarán los perjuicios morales reclamados.

b.- En cuanto concierne a los perjuicios materiales, a pesar de que se encuentra demostrada la destrucción de la aeronave, realmente no está acreditado el quantum de los daños. En efecto:

- Se pide el costo de reposición, pero resulta que no aparece demostrado el costo comercial que podría tener un elemento de similar naturaleza y características a la aeronave siniestrada.
- Tampoco aparecen acreditados los demás elementos que se relacionan como costo de reposición de la aeronave.
- En lo que respecta a los gastos del siniestro, simplemente se relacionan en la demanda, pero no obra prueba que los fundamente.
- Similar situación ocurre con el lucro cesante, pues los estados financieros *per se* no constituyen prueba del daño, requieren demostrarse con los soportes correspondientes. Idéntica situación ocurre con los perjuicios materiales reclamados por Aerolíneas Llaneras Arall Ltda.

En consecuencia, por configurarse la situación prevista en el artículo 193 del C.P.A.C.A., se condenará en abstracto, para que la parte demandante, dentro del término allí establecido, inicie el trámite señalado en esa norma para su concreción, aclarando que de lo que resulte demostrado en el incidente por concepto de perjuicios materiales, se descontará el 80% por la concausa imputable a los demandantes.

En dicho incidente deberá clarificarse además si la aeronave estaba *asegurada* y si por su destrucción, el propietario, ARALL LTDA., o los dos, recibieron indemnizaciones del asegurador por ese concepto; en caso afirmativo, se recaudará la evidencia pertinente. Estas premisas fácticas son indispensables para establecer la real magnitud del daño resarcible, pues el hecho lesivo no puede convertirse en fuente de enriquecimiento para los demandantes y en lo que hipotéticamente haya cubierto el asegurador, operó subrogación por ministerio de la ley.

Por el excedente responderán la UAE de la Aeronáutica Civil y a ENERCA S.A. E.S.P., a razón del 10% cada una.

3.4.4.5.- La responsabilidad de La Previsora S.A.

a.- Esta entidad fue llamada en garantía por Enerca S.A. E.S.P., en virtud de la póliza de responsabilidad extracontractual N° 1014910.

b.- Las excepciones propuestas por esta aseguradora con relación a la demanda quedaron resueltas al analizar la responsabilidad de los demandantes y de la UAE de la Aeronáutica Civil y de la empresa de energía ENERCA S.A. E.S.P.

c.- Con relación a las excepciones respecto del llamamiento en garantía, es procedente señalar lo siguiente:

i.- La ineptitud del llamamiento se decidió en la audiencia inicial.

ii.- La denominada "exclusiones pactadas contractualmente" no prospera pues no estamos ante un hechos constitutivo de dolo o culpa grave de Enerca.

iii.- Como no se condenó a Enerca S.A. E.S.P. por daño moral, no hay lugar a la prosperidad de la inexistencia de cobertura por este.

iv.- Sí hay lugar a declarar la limitación de responsabilidad por el valor de la póliza vigente para la época en que sucedieron los daños, previo descuento de los deducibles pactados, en los términos de los artículo 1079 y 1089 del Código de Comercio.

v.- También es procedente el ajuste del valor a indemnizar hasta el límite asegurado.

vi.- Igualmente prospera la excepción sexta, es decir, que el deducible pactado debe ser asumido por la Empresa de Energía de Casanare.

Así las cosas, La Previsora S.A., no responde frente a los demandantes sino respecto de ENERCA S.A.E.S.P. por ser su aseguradora y por lo mismo deberá responder hasta por el 10% de lo que le corresponde a esta, o mejor de lo que resulte del incidente de liquidación de perjuicios, previa deducción del monto del deducible, así como de los valores imputados a la póliza que vinculaba a esta entidad con Enerca S.A. E.S.P. y sin que en ningún momento exceda el monto total del monto asegurado.

Será entonces dentro de ese incidente donde también La Previsora acredite los valores imputados por concepto de indemnizaciones pagadas por ella para que puedan ser descontados del monto del reintegro a pagar a ENERCA S.A.E.S.P.

4.- COSTAS.

Esta materia se encuentra regulada actualmente en el artículo 188 del C.P.A.C.A., que remite al C.P.C., estatuto que fijaba las reglas sobre el asunto en su artículo 392. Como quiera que dicho Código perdió vigencia a partir del 1 de enero de 2014 según lo preceptuado en los artículos 626 y 627 de la Ley 1564 de 2012, debe aplicarse lo dispuesto en los artículos 361 a 365 ibídem.

Después de analizar las normas en cita siguiendo los criterios de un Estado Social de Derecho y finalista y sistemático de interpretación de las normas jurídicas, esta Corporación tiene un precedente consolidado en materia de costas desde marzo de

2013¹⁴, según el cual resulta más razonable ponderar en cada caso la actividad de las partes para deducir de allí si hay lugar o no a condenar por este concepto, teniendo en cuenta, por ejemplo, la conducta temeraria, el fundamento mismo de los actos procesales, o si la actuación resulta dilatoria en la interposición de un recurso, la proposición o trámite de un incidente, ya que algunos se salen de todo contexto jurídico serio o son caprichosos, arbitrarios o algo similar.

Bajo estos presupuestos:

a.- Cada sujeto procesal deberá asumir los honorarios de sus respectivos apoderados.

b.- La prueba pericial fue útil para todas las partes. Por lo tanto, los gastos anticipados pagados por Enerca S.A. E.S.P., para la práctica de esta prueba, 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.

Del monto que debe pagar Enerca S.A. E.S.P., por concepto de indemnización de los daños, podrá descontar los valores correspondientes a la cuota de gastos de la pericia y 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, si no se los cancelare a Enerca, quien los sufragó, esta repetirá contra aquella.

No se condena a CELTA LTDA., por no haber sido hallada responsable.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Administrativo de Casanare, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

RESUELVE:

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 Llaneras Arall Ltda. y Sergio Cruz Zapata, con ocasión del accidente aéreo de la aeronave HK-2423 el 16 de julio de 2010 en la pista Germán Alberto, ubicada en la finca La Independencia, jurisdicción del municipio de Yopal – Casanare, en la forma y porcentajes señalados 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 la 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.

¹⁴ En similar sentido se pronunció la Corporación en dos providencias de la fecha y del mismo ponente, radificaciones 85001 3333 001 2012 00025 01, 85001 3333 001 2012-00027 01 y 85001 3333 001 2012 00025 01. Igualmente, en general en lo que atañe a los problemas jurídicos estudiados en este auto, en similar sentido se profirieron dos autos del 21 de marzo de 2013, ponente Néstor Trujillo González, radicados 850013333001-2012-00030-01 (interno 2013-00180-01) y 850013333001-2012-00026-01 (interno 2013-00176-01).

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 de incidente indicado en el numeral anterior, previa deducción del monto del deducible, así como de los valores imputados a la póliza que vinculaba a esta entidad 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.

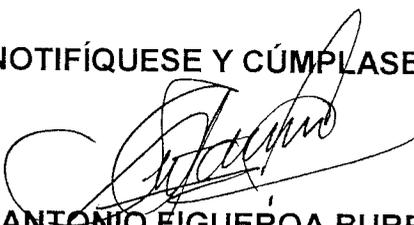
Del monto que debe pagar Enerca S.A. E.S.P., por concepto de indemnización de los daños, podrá descontar los valores correspondientes a la cuota de gastos de la pericia y honorarios del perito a cargo de los demandantes. En lo que se refiere a los gastos que por esos conceptos deba pagar la UAE de la Aeronáutica Civil, si no 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.

Aprobado en sesión de la fecha, según acta N°

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


JOSÉ ANTONIO FIGUEROA BURBANO
Magistrado


NÉSTOR TRUJILLO GONZÁLEZ
Magistrado


HÉCTOR ALONSO ÁNGEL ÁNGEL
Magistrado