



**JUZGADO TREINTA Y OCHO ADMINISTRATIVO ORAL
CIRCUITO JUDICIAL BOGOTÁ D.C.
SECCIÓN TERCERA**

Juez: *ASDRÚBAL CORREDOR VILLATE*

Bogotá D.C., treinta (30) de junio de dos mil veintidós (2022)

Medio de Control:	Reparación Directa
Radicación:	110013336038201700223 00
Demandante:	Susana Buitrago Upegui
Demandadas:	U.A.E. de Aeronáutica Civil y otro
Asunto:	Fallo primera instancia

El Despacho, pronuncia sentencia de primera instancia dentro del proceso de la referencia, dado que el trámite se agotó en su integridad y no se aprecia ningún vicio que invalide lo actuado.

I.- DEMANDA

1.- Pretensiones

Con la demanda se piden las siguientes declaraciones y condenas:

1.1.- Se declare que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** y la **SOCIEDAD OPERADORA DE AEROPUERTOS CENTRO NORTE S.A.S – AIRPLAN S.A.S.**, son administrativa y patrimonialmente responsables de todos los perjuicios causados a **SUSANA BUITRAGO UPEGUI**, como consecuencia de las omisiones en las normas de seguridad que desencadenaron el incidente ocurrido el 22 de mayo de 2015, cuando no desplegó el tren de aterrizaje de la aeronave HK4440G y ésta debió aterrizar forzosamente.

1.2.- Que como consecuencia de lo anterior, se condene a la **U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL** y la **SOCIEDAD OPERADORA DE AEROPUERTOS CENTRO NORTE S.A.S – AIRPLAN S.A.S.**, a pagar a la demandante, la suma de CIENTO SETENTA Y CUATRO MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y NUEVA PESOS CON VEINTIÚN CENTAVOS M/CTE (\$174.988.759.21), debidamente indexada.

1.3.- Que se condene a las demandadas al pago de los intereses moratorios causados respecto de la suma aludida, desde el momento del accidente y la fecha de la demanda, o en su defecto, desde la fecha que se pruebe la causación del perjuicio reclamado.

2.- Fundamentos de hecho

Conforme lo consignado en el escrito de demanda, el Despacho los sintetiza así:

2.1.- El 20 de noviembre de 2014, el capitán JUAN DIEGO BUITRAGO movilizó la aeronave HK4440G dentro de la plataforma en el Aeropuerto ENRIQUE OLAYA HERRERA de la ciudad de Medellín, con la finalidad de despegar, empero cuando carreteaba hacia la pista, la avioneta cayó en un hueco abierto que estaba en ese lugar como consecuencia de las reparaciones que se adelantaban allí, sin que hubiese avisos de señalización o advertencia alguna, por lo que colapsó el

tren de aterrizaje de la misma y debió ser retirada con ayuda del personal de AIRPLAN S.A.S.

2.2.- Debido al incidente aludido, la aeronave fue revisada por la sociedad SERVICIOS INTEGRALES AERONÁUTICOS S.A.S, previa autorización de la propietaria y de la U.A.E. demandada, con lo que se determinó que la avioneta HK4440G se encontraba en condiciones aptas para la aeronavegabilidad, luego de la inspección y reparaciones mandatarias.

2.3.- El 22 de mayo de 2015, el capitán LUIS FERNANDO ISAZA ARANGO conducía la aeronave HK4440G en la ruta Medellín – Capurganá, cuando escuchó un impacto y al querer bajar el tren de aterrizaje, a pesar de realizar varios intentos este no descendió, por lo que decidió devolverse al Aeropuerto ENRIQUE OLAYA HERRERA de la ciudad de Medellín, lugar en el que el personal de la torre de control confirmó que no visualizaban el tren de aterrizaje principal derecho, por lo que, debió desarrollar una maniobra de aterrizaje de urgencia y forzosa que produjo daños a la avioneta, lo cuales fueron señalados por la entidad demandada en el Acta del 3 de junio de esa anualidad.

2.4.- El 18 de julio de 2016, la sociedad SERVICIOS INTEGRALES AERONÁUTICOS S.A.S – SIALAS, por solicitud de la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL, entregó el resultado de las pruebas practicadas a la aeronave para determinar la existencia de posibles daños ocultos, por lo que se evidenció una pieza reventada por dentro del amortiguador que fue asociada al incidente del 20 de noviembre de 2014 porque la avioneta no había sufrido otro accidente diferente a éste.

2.5.- Los daños causados a la aeronave HK4440G, ascienden a la suma de CIENTO SETENTA Y CUATRO MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y NUEVA PESOS CON VEINTIÚN CENTAVOS M/CTE (\$174.988.759.21).

2.6.- Para la época de los incidentes señalados, el Aeropuerto OLAYA HERRERA era administrado y operado por AIRPLAN S.A.S., en virtud del Contrato de Concesión No. 8000011-OK de 2008; empresa que incumplió las condiciones de seguridad referidas en la parte Décimo Séptima y Décimo Cuarta – a partir del numeral 14.3.7-, de la Resolución No. 05036 de 2009, por la cual se adoptan los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC. Sumado a ello, para el día 20 de noviembre de 2014 las demandadas no comunicaron reporte “NOTAMS” en que le advirtieran a los pilotos de las condiciones del clima, la operatividad de la pista o plataformas y las reparaciones de las mismas.

3.- Fundamentos de derecho

La parte demandante señaló como fundamentos jurídicos el artículo 90 de la Constitución Política, artículo 82 del Código General del Proceso, Ley 1437 de 2011, Código Civil Colombiano, Decreto No. 1082 de 2015, Resolución No. 01092 del 13 de marzo de 2007 y artículo 2 del Decreto 260 de 2004.

II.- CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

2.1.- Nación – Ministerio de Transporte

El 12 de febrero de 2019, durante la celebración de la audiencia inicial¹, el Despacho declaró probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva de la NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE, por lo que, se terminó el proceso respecto de esta entidad, decisión que cobró firmeza al no haber sido

¹ Folios 324-330 C. principal 2 físico.

recurrida, en consecuencia, no se hará alusión a los argumentos de defensa plasmado en su contestación de demanda.

2.2.- Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte S.A.S.

El apoderado judicial de AIRPLAN S.A.S., presentó escrito el 29 de mayo de 2019², mediante el cual contestó la demanda, manifestó constarle los hechos primero y segundo narrados con anterioridad empero desconoció los demás y se opuso a la prosperidad de las pretensiones.

Como argumentos de defensa propuso las excepciones:

.- “Caducidad de la acción con respecto a Airplan S.A.S.”: Este medio exceptivo fue declarado infundado en audiencia inicial celebrada el 12 de febrero de 2019, decisión que no fue recurrida, por lo que, el Despacho se está a lo allí resuelto.³

.- “Inexistencia de responsabilidad de Airplan S.A.S. en los hechos acaecidos el 22 de mayo de 2015”: Sustentada en que la sociedad demandada no intervino en la decisión de seleccionar a SIALAS como taller aeronáutico de reparaciones para la aeronave HK4440, no repara aviones, ni expide el Formulario de Inspección Anual de Aeronave y mucho menos desarrolla actividades de navegación en ese medio de transporte; así como tampoco tuvo injerencia en el accidente ocurrido el 22 de mayo de 2015, el cual por demás no tiene relación de causalidad con lo sucedido el 20 de noviembre de 2014, por lo que, no se reúnen los elementos de la responsabilidad civil.

.- “Cobro de lo no debido o más de lo debido”: Soportada en que la solicitud de perjuicios reclamados por la demandante no resulta procedente debido a que no cuentan con sustento probatorio.

.- “Concurrencia de culpas”: Cimentada en que en el evento en que la sociedad sea declarada responsable se analice el grado de responsabilidad que sea imputable a la demandante y a SIALAS.

2.3.- U.A.E. de Aeronáutica Civil

El apoderado judicial de la entidad demandada presentó escrito el 29 de mayo de 2019⁴, mediante el cual contestó la demanda, manifestó no constarle el hecho primero narrado en esta sentencia mientras que adujo ser falsos los demás y se opuso a la prosperidad de las pretensiones.

Como argumentos de defensa propuso las excepciones:

.- “Falta de legitimación en la causa por pasiva”: Este medio exceptivo fue declarado infundado en audiencia inicial celebrada el 12 de febrero de 2019, decisión que no fue recurrida, por lo que, el Despacho se está a lo allí resuelto.⁵

.- “Inexistencia de las obligaciones demandadas”: Sustentada en que el incidente ocurrido el 20 de noviembre de 2014 no tiene relación con los hechos acaecidos el 22 de mayo de 2015, en tanto, el primero de ellos implicó el tren de aterrizaje izquierdo mientras que en el segundo resultó afectado el tren de aterrizado del costado derecho.

² Folios 132-143 del C. principal 1

³ Folios 324-330 C. principal 2 físico.

⁴ Folios 311-317 del C. principal 2 físico

⁵ Folios 324-330 C. principal 2 físico.

.- “Cobro de lo no debido”: Soportada en que la entidad demandada no administra ni está a cargo del mantenimiento o reparación de las plataformas del Aeropuerto OLAYA HERRERA, por lo que, nunca causó los daños cobrados por la demandante.

.- “Inexistencia de solidaridad”: Cimentada en que la obligación de mantenimiento de la plataforma recae sobre el concesionario del Aeropuerto OLAYA HERRERA, en el presente caso, es la sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte S.A. – OACN S.A. y AIRPLAN S.A.S.

.- “Genérica”: Cimentada en la facultad oficiosa del Despacho para decretar las excepciones que halle probadas dentro del presente proceso judicial.

Frente a las excepciones propuestas por la entidad demandada, la parte demandante guardó silencio.

III.- TRÁMITE DE INSTANCIA

La presente demanda fue radicada el 21 de julio de 2017⁶ ante la Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos de esta ciudad, quien repartió el asunto, correspondiéndole el conocimiento a este Despacho judicial, el cual, mediante providencia del 20 de octubre de 2017 admitió la demanda y dispuso notificar vía correo electrónico a las entidades demandadas, a la Procuraduría 80 Judicial Administrativa de Bogotá y al Director de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado⁷.

Realizadas las notificaciones correspondientes⁸, las entidades demandadas contestaron la demanda dentro de la oportunidad legal prevista para ello.

Esta Judicatura en audiencia inicial, celebrada el día 12 de febrero de 2019⁹, surtió el trámite previsto en el artículo 180 del CPACA, declaró probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva de la NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE, fijó el litigio y decretó las pruebas solicitadas por los sujetos procesales.

Los días 2 de julio y 12 de agosto de 2019 se requirió a la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL para que allegara las documentales decretadas en audiencia inicial, se requirió a la parte demandante el peritaje ordenado y se señalaron nuevas fechas para la práctica de la audiencia de pruebas.¹⁰

Los días 27 de febrero, 11 de agosto y 26 de noviembre de 2020, 25 de febrero de 2021¹¹, se celebró audiencia de pruebas en la cual se recaudó el interrogatorio de parte de SUSANA BUITRAGO UPEGUI, se recibieron los testimonios de JUAN DIEGO BUITRAGO PATIÑO, URIEL HUMBERTO FRANCO DÍAZ, EVER ALONSO VANEGAS MONTOYA, JORGE HUGO DUARTE GUZMÁN, JULIÁN EDUARDO ECHEVERRI, se surtió la contradicción de los dictámenes periciales rendidos por MANUEL JOSÉ BELTRÁN HUÉRFANO y WILLIAM PESCADOR NÚÑEZ, se desistió de la declaración testimonial de LUIS FERNANDO ISAZA, el DIRECTOR DE MANTENIMIENTO DEL AEROPUERTO OLAYA HERRERA, los controladores aéreos del Aeropuerto OLAYA HERRERA y JUAN JOSÉ PEÑA; se declaró

⁶ Folio 45 del C. principal 1

⁷ Folio 47 del C. principal 1

⁸ Folios 112 a 119 del C. principal 1

⁹ Folios 324-330 C. principal 2 físico.

¹⁰ Folios 351, 352 y 357 C. principal 2 físico.

¹¹ Folios 434-439, 440-443, 449-451 del C. principal 2 físico, ver documento: “01.- 25-02-2021 AUDIENCIA PRUEBAS 2017-00223” que reposa dentro de la carpeta del expediente digital.

finalizada la etapa probatoria y se otorgó a las partes un término de 10 días para que presentaran sus alegatos de conclusión. El mismo término se concedió al Ministerio Público para que rindiera su respectivo concepto.

IV.- ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

4.1.- Parte demandante

El 11 de marzo de 2021¹², la parte demandante presentó sus alegatos de conclusión, en los que insistió en la prosperidad de las pretensiones formuladas, dada la falla en el servicio en la que incurrieron las demandadas.

Indicó que las pruebas documentales y testimoniales demuestran que AIRPLAN S.A.S. y la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL son responsables por la ocurrencia de los incidentes del 20 de noviembre de 2014 y 22 de mayo de 2015, que derivaron en el daño de la Aeronave HK- 4440G de tipo Cessna T303, por lo que, las demandadas deben reparar los perjuicios causados por el valor probado en el dictamen pericial que obra como prueba dentro del presente proceso.

4.2.- Demandada - Airplan S.A.S.

En la misma fecha¹³, el apoderado judicial de la SOCIEDAD OPERADORA DE AEROPUERTOS CENTRO NORTE S.A.S presentó sus alegatos de conclusión, en los que insistió en los argumentos planteados en el escrito de contestación de demanda y en la prosperidad de las excepciones de mérito propuestas.

Aunado a ello, objetó por error grave el dictamen pericial elaborado por MANUEL JOSÉ BELTRÁN HUÉRFANO, aportado por la parte actora dentro del presente proceso por cuanto: (i) se extralimitó el objeto de la prueba, (ii) incluyó ítems ajenos al supuesto daño ocurrido el 22 de mayo de 2015, (iii) no justificó los 8 ítems de daño causados por “*el Aterrizaje forzoso*”, (iv) contiene una cuantificación desbordada de costos frente a lo pretendido en la demanda, (v) planteó argumentos adicionales desde el punto de vista técnico, (vi) no tuvo en cuenta el número de vuelos desarrollados por la aeronave entre noviembre de 2014 y mayo de 2015, (vii) se relacionaron cuestiones de los motores y hélices que no fueron analizados en el acta del 3 de junio de 2015 de la Aerocivil, (viii) previó sumas relativas a inspecciones que deben computarse de manera independiente al incidente del tren de aterrizaje, (ix) los valores referenciados se diferencian de los costos reseñados en el acta del 3 de junio de 2015.

De igual manera, advirtió que AIRPLAN S.A.S., no fue citada en legal forma al trámite de conciliación que se desarrolló ante la Procuraduría 134 Judicial II para Asuntos Administrativos, puesto que no fue notificada a su dirección de correo electrónico de notificaciones “*secretariag@airplan.aero*”, registrado en su certificado de existencia y representación legal, tal como se demostró en la documentación aportada con la contestación de la demanda, ya que las citaciones enviadas se dirigieron, por solicitud de la demandante, a los emails “*secretaria@airplan.aero*” (hace falta la letra “g” en la dirección) y “*sramirez@airplan.aero*”, sin que correspondan a la indicada en el registro mercantil.

¹² Ver documentos: “02.- 11-03-2021 CORREO” y “03.- 11-03-2021 ALEGATOS” que reposan dentro de la carpeta del expediente digital.

¹³ Ver documentos: “04.- 11-03-2021 CORREO” y “05.-11-03-2021 ALEGATOS AIRPLAN” que reposan dentro de la carpeta del expediente digital.

Tal irregularidad es razón suficiente para desechar las pretensiones formuladas en contra de la demandada por haberse incumplido el respectivo requisito de procedibilidad.

4.3.- Demandada - U.A.E. de Aeronáutica Civil

En la misma fecha¹⁴, el apoderado judicial de la entidad demandada presentó sus alegatos de conclusión, en los que insistió en los argumentos planteados en el escrito de contestación de demanda y la prosperidad de los medios exceptivos propuestos.

Solicitó se decrete la tacha del testimonio rendido por el Capitán JUAN DIEGO BUITRAGO, padre de la demandante y dueña de la aeronave HK 4440G, por los argumentos expuestos el día de la audiencia de pruebas, conforme lo establecido en el artículo 211 del Código General del Proceso sobre la imparcialidad del testigo. Asimismo, dijo que no debe tenerse en cuenta el interrogatorio rendido por la actora SUSANA BUITRAGO UPEGUI, porque su declaración puede hacer incurrir en error al Despacho. Además, deberá valorarse la objeción contra el dictamen pericial rendido por BELTRÁN HUÉRFANO, toda vez que al momento de rendir el mismo se extralimitó en el desarrollo de la experticia e incluyó ítems nuevos que no tienen relación con los hechos ocurridos el 22 de mayo de 2015.

De acuerdo a lo anterior, la entidad demandada iteró que se nieguen las pretensiones de la demanda.

V.- CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO

No se pronunció al respecto.

CONSIDERACIONES

1.- Competencia

Este Juzgado tiene competencia para conocer esta acción porque así lo determinan los artículos 104 numeral 1, 155 numeral 6 y 156 numeral 6 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

2.- Cuestiones Previas

2.1.- Objeción por error grave

Los apoderados judiciales de AIRPLAN S.A.S. y U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL, en audiencia de pruebas celebrada el día 11 de agosto de 2020, objetaron por error grave el dictamen pericial rendido por el Técnico especialista en aviones MANUEL JOSÉ BELTRÁN HUÉRFANO; planteamiento que fue ratificado en sus alegatos de conclusión.

Lo anterior, en atención a que el perito: (i) extralimitó el objeto de la prueba decretada, (ii) incluyó ítems ajenos al supuesto daño ocurrido el 22 de mayo de 2015, (iii) no justificó los 8 ítems de daño causados por “*el Aterrizaje forzoso*”, (iv) hizo una cuantificación desbordada de costos frente a lo pretendido en la demanda, (v) planteó argumentos adicionales desde el punto de vista técnico, (vi) no tuvo en cuenta el número de vuelos desarrollados por la aeronave entre noviembre de 2014 y mayo de 2015, (vii) relacionó cuestiones de los motores y hélices que no fueron analizados en el acta del 3 de junio de 2015 de la U.A.E.

¹⁴ Ver documentos digitales: “06.- 11-03-2021 CORREO” y “07.- 11-03-2021 ALEGATOS AEROCIVIL” que reposan dentro de la subcarpeta “2021” que obra en el expediente virtual.

DE AERONÁUTICA CIVIL, (viii) previó sumas relativas a inspecciones que deben computarse de manera independiente al incidente del tren de aterrizaje, (ix) refirió valores diferentes a los costos reseñados en el acta del 3 de junio de 2015. Al respecto, el Despacho observa que el artículo 220 del CPACA, vigente para la fecha en que se formuló la objeción por error grave, disponía lo siguiente:

“ARTÍCULO 220. CONTRADICCIÓN DEL DICTAMEN APORTADO POR LAS PARTES. Para la contradicción del dictamen se procederá así:

1. En la audiencia inicial se formularán las objeciones al dictamen y se solicitarán las aclaraciones y adiciones, que deberán tener relación directa con la cuestión materia del dictamen. La objeción podrá sustentarse con otro dictamen pericial de parte o solicitando la práctica de un nuevo dictamen, caso en el cual la designación del perito se hará en el auto que abra a prueba el proceso. También podrá sustentarse solicitando la declaración de testigos técnicos que, habiendo tenido participación en los hechos materia del proceso, tengan conocimientos profesionales o especializados en la materia. (...)

3. Cuando la prueba pericial hubiese sido decretada por el Juez, se cumplirá el debate de que trata el numeral anterior en la audiencia de pruebas. En esa misma audiencia, las partes podrán solicitar adiciones o aclaraciones verbales al dictamen y formular objeción por error grave, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 222 de este Código.”. (Subraya del Despacho).

Por su parte, los artículos 226 y 232 del Código General del Proceso, aplicables por remisión expresa del artículo 218 de la Ley 1437 de 2011, sobre las características y contenido del dictamen pericial, establecen:

“ARTÍCULO 226. PROCEDENCIA. La prueba pericial es procedente para verificar hechos que interesen al proceso y requieran especiales conocimientos científicos, técnicos o artísticos.

(...)

Todo dictamen debe ser claro, preciso, exhaustivo y detallado; en él se explicarán los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuadas, lo mismo que los fundamentos técnicos, científicos o artísticos de sus conclusiones.”

“ARTÍCULO 232. APRECIACIÓN DEL DICTAMEN. El juez apreciará el dictamen de acuerdo con las reglas de la sana crítica, teniendo en cuenta la solidez, claridad, exhaustividad, precisión y calidad de sus fundamentos, la idoneidad del perito y su comportamiento en la audiencia, y las demás pruebas que obren en el proceso.”

En el presente caso, se advierte que la prueba pericial rendida por el Técnico especialista en aviones MANUEL JOSÉ BELTRÁN HUÉRFANO, fue decretada en audiencia inicial llevada a cabo el 12 de febrero de 2019, en los siguientes términos:

“**1.5.- DECRETAR** la prueba pericial consistente en que un perito experto en reparaciones aeronáuticas, seleccionado por la parte actora, realice el avalúo de los gastos en que se debió incurrir para la reparación de la aeronave con matrícula HK4440G, derivado del accidente sufrido el 22 de mayo de 2015.”

De lo anterior, se puede concluir que el objeto de la prueba, se encausó a determinar, única y exclusivamente el valor de los daños padecidos por la avioneta con matrícula HK4440G, con ocasión del siniestro del 22 de mayo de 2015, esto es, la cuantía que se requería para reparar esas afectaciones, para lo cual, se debía determinar cuáles eran los gastos directamente relacionados con ese accidente, el precio de los mismos para esa época y su valor actual.

Sin embargo, de la revisión del contenido del dictamen pericial y su contradicción surtida en audiencia de pruebas de 11 de agosto de 2020, es fácil concluir que el perito modificó el objeto de la prueba puesto que, en primer lugar, determinó y cuantificó *“los daños que deberán ser reparados para llevar a la aeronave al estado en el que se encontraba antes de la ocurrencia”* del accidente del 22 de mayo de 2015,¹⁵ lo que implica que el Técnico especialista en aviones valoró no solamente las afectaciones sufridas en el accidente sino que también incluyó el deterioro que han tenido las partes de la avioneta, a causa del paso del tiempo, la falta de mantenimiento, durante los 5 años transcurridos a la fecha de elaboración de la experticia.

En segundo lugar, se tiene que el dictamen pericial desbordó el objeto determinado en la audiencia inicial del 12 de febrero de 2019, debido a que incluyó daños asociados *“al aterrizaje forzoso”* y *“al paso del tiempo desde el aterrizaje forzoso”*, es decir, tasó el detrimento de componentes causado por el agotamiento de su vida útil debido a las horas voladas o inactividad prolongada, sin dar explicación de las razones por las cuales valoró esas piezas de la avioneta en la experticia, puesto que no son afectaciones propias del impacto de la aeronave sufrido el 22 de mayo de 2015 y lo que se le pidió era calcular el monto de lo que implicaba reparar las partes que sí resultaron afectadas ese día.

En tercer lugar, porque en el acápite *“5. CONCLUSIONES”*, indicó que para la reparación de la avioneta se requiere del arreglo de más de 60 partes de ese aeroplano por valor de \$US306.630, sin aclarar cuáles de esos elementos hacían referencia a los daños del aterrizaje forzoso del 22 de mayo de 2015 y cuáles al paso del tiempo o desgaste de su vida útil, por lo que, no sería posible para este Despacho distinguir el monto de los perjuicios causados en aquel siniestro y los demás.

Las anteriores conclusiones también fueron advertidas por el Técnico Aeronáutico en retiro de la Fuerza Aérea Colombiana, WILLIAM PESCADOR NÚÑEZ, en el dictamen elaborado el 10 de agosto de 2020¹⁶, por lo que, se denota la imprecisión, falta de claridad y alteración del objeto de la prueba en la experticia rendida por MANUEL JOSÉ BELTRÁN HUÉRFANO, en consecuencia se declarará próspera la objeción por error grave en su contra y, por lo mismo, ante un eventual fallo estimatorio de las pretensiones de la demanda, no se tendrá en cuenta al momento de la valoración probatoria.

De otro lado, en cuanto a la manifestación de objeción planteada por el apoderado judicial de la demandante contra el dictamen pericial rendido por WILLIAM PESCADOR NÚÑEZ, el Despacho advierte que será analizada en el evento de imputar responsabilidad patrimonial a las demandadas con ocasión de la ocurrencia del accidente acaecido el 22 de mayo de 2015.

2.2.- Tacha de testigos

Los apoderados de la parte demandada tacharon el testimonio rendido por el señor JUAN DIEGO BUITRAGO PATIÑO en audiencia de pruebas celebrada el día 27 de febrero de 2020¹⁷, debido a su parentesco con la demandante SUSANA BUITRAGO UPEGUI, por cuanto el declarante es su padre.

¹⁵ Ver folio 3 del documento digital: “1. Dictamen Pericial Aeronave HK 4440G.pdf”, obrante en el CD que reposa en el folio del 339 C. principal No. 3

¹⁶ Ver documentos digitales: “Anexo 1. Formato Declaración del Perito William Pescador Nuñez - Agosto 10 de 2020” y “Dictamen Pericial IAC COLOMBIA Ago 10 de 2020”, obrantes en el CD que reposa en el folio 440A del C. principal No. 3

¹⁷ Folios 434-439 del C. principal 2 físico.

A su turno, el apoderado judicial de la demandante tachó los testimonios de EVER ALONSO VANEGAS MONTOYA, JORGE HUGO DUARTE GUZMÁN y JULIÁN EDUARDO ECHEVERRI, debido a la relación de dependencia laboral con una de las demandadas.

Al respecto, el artículo 211 del Código General del Proceso, aplicable por expresa remisión del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo¹⁸, prevé:

“ARTÍCULO 211. IMPARCIALIDAD DEL TESTIGO. Cualquiera de las partes podrá tachar el testimonio de las personas que se encuentren en circunstancias que afecten su credibilidad o imparcialidad, en razón de parentesco, dependencias, sentimientos o interés en relación con las partes o sus apoderados, antecedentes personales u otras causas.

La tacha deberá formularse con expresión de las razones en que se funda. El juez analizará el testimonio en el momento de fallar de acuerdo con las circunstancias de cada caso.”

Con fundamento en lo anterior, el Despacho advierte que la imparcialidad del testimonio del piloto de la aeronave con matrícula HK4440G, JUAN DIEGO BUITRAGO PATIÑO, se ve afectada por su relación directa con la demandante, debido a que dentro del presente proceso judicial, tanto el testigo así como SUSANA BUITRAGO UPEGUI, en audiencia de pruebas suscitada el 27 de febrero de 2020, manifestaron bajo la gravedad de juramento que entre ellos existe la relación de padre e hija, por lo que, aunque tiene amplia experiencia en aviación y manipulación de la avioneta siniestrada el 22 de mayo de 2015, resulta claro que sus apreciaciones sobre las posibles causas de la falla en el amortiguador del tren de aterrizaje derecho adolecen de objetividad en el presente asunto, en consecuencia, el valor probatorio de los hechos narrados dependerá de la existencia de otra prueba que ratifique su dicho.

En cuanto a la tacha formulada contra las declaraciones de EVER ALONSO VANEGAS MONTOYA, JORGE HUGO DUARTE GUZMÁN y JULIÁN EDUARDO ECHEVERRI, de su testimonio se constata que los dos primeros tienen una relación laboral con AIRPLAN S.A.S., mientras que el otro tiene un vínculo de trabajo con U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL, por lo que, se vislumbra que su dependencia con las demandadas puede afectar la credibilidad o imparcialidad de los mismos, en tal sentido, el Despacho sopesará cada uno de sus dichos y les dará valor siempre y cuando se encuentren apoyados con las demás pruebas.

2.3.- Indevida notificación del trámite de conciliación prejudicial

El apoderado judicial de la sociedad AIRPLAN S.A.S., en sus alegatos de conclusión presentados el 11 de marzo de 2021,¹⁹ insistió en que ese sujeto procesal no fue citado en legal forma al trámite de conciliación que se desarrolló ante la Procuraduría 134 Judicial II para Asuntos Administrativos, puesto que no fue notificado el trámite a su dirección de correo electrónico de notificaciones “secretariag@airplan.aero”, registrado en el certificado de existencia y representación legal.

Al respecto se advierte que en audiencia inicial celebrada el día 12 de febrero de 2019 el Despacho se pronunció frente a tal situación, en el sentido de negar la solicitud de nulidad procesal planteada por la sociedad demandada, cuya decisión fue notificada en estrados sin que se haya interpuesto recurso alguno

¹⁸ Ver artículo 211 de la Ley 1437 de 2011.

¹⁹ Ver documentos: “04.- 11-03-2021 CORREO” y “05.-11-03-2021 ALEGATOS AIRPLAN” que reposan dentro de la carpeta del expediente digital.

en su contra, por lo que al encontrarse en firme tal determinación, este juzgado se está a lo allí resuelto.

3.- Problema Jurídico

El litigio se circunscribe a determinar si la **U.A.E. DE AERONÁUTICA** y la **SOCIEDAD OPERADORA DE AEROPUERTOS CENTRO NORTE S.A.S. – AIRPLAN S.A.S.**, son administrativa y patrimonialmente responsables por los perjuicios causados a **SUSANA BUITRAGO UPEGUI**, como consecuencia de las presuntas omisiones en las normas de seguridad que desencadenaron el incidente ocurrido el 22 de mayo de 2015, cuando no desplegó el tren de aterrizaje de la aeronave con matrícula HK4440G y ésta debió aterrizar forzosamente, lo que ocasionó daños a la misma.

4.- Generalidades de la responsabilidad administrativa y extracontractual del Estado

El artículo 90 de la Carta Política consagra la Cláusula General de Responsabilidad del Estado, la cual enseña:

“ARTÍCULO 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. (...)”

La anterior disposición constitucional, es la base fundamental para establecer la imputación de responsabilidad de las entidades públicas por la acción, omisión u operación administrativa que cause un daño antijurídico.

La jurisprudencia del Consejo de Estado ha definido los elementos constitutivos de la responsabilidad del Estado, en los siguientes términos:

“La imputación del daño a la Administración es más que la sola relación entre el hecho y el daño. La atribución de responsabilidad de la administración requiere un título y de dicho título es precisamente la acción o la omisión por parte de la autoridad encargada de la prestación del servicio, es decir, que no basta con que exista un daño sufrido por una persona para que éste sea indemnizado, es menester, además, que dicho daño sea imputable, vale decir atribuir jurídicamente al estado”.²⁰

Se desprende, en consecuencia, que para que se pueda imputar responsabilidad a los agentes estatales a causa de un daño antijurídico, se requiere que confluyan tres elementos de manera concurrente: el hecho, el daño antijurídico y el nexo causal entre este y aquél.

Por otra parte, la teoría de responsabilidad de la Administración ha acogido dos criterios básicos: la responsabilidad subjetiva por falla en el servicio, y la responsabilidad objetiva, por daño especial o riesgo excepcional, caso este último en el cual no es relevante para determinar la configuración del mismo la “*subjetividad de la conducta de la entidad demandada*”, estableciéndose como únicos elementos de exoneración, la culpa exclusiva de la víctima, el hecho exclusivo y determinante de un tercero y la fuerza mayor.

5.- Asunto de Fondo

²⁰ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sección Tercera, sentencia 15199 del 23 de noviembre de 2005. Consejero Ponente Dr. Ramiro Saavedra Becerra.

Corresponde entonces a este Despacho, de acuerdo con las pruebas y los argumentos expuestos por cada uno de los extremos procesales, determinar si para el *sub judice* debe declararse responsable a la **U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL** y la **SOCIEDAD OPERADORA DE AEROPUERTOS CENTRO NORTE S.A.S – AIRPLAN S.A.S.**, de los perjuicios materiales reclamados por **SUSANA BUITRAGO UPEGUI** como consecuencia de las presuntas omisiones en las normas de seguridad que desencadenaron los daños padecidos por la aeronave HK4440G en el incidente ocurrido el 22 de mayo de 2015, cuando no desplegó el tren de aterrizaje de la avioneta.

Del material probatorio allegado al presente proceso judicial, se observa que:

.- El 12 de enero de 2011, SUSANA BUITRAGO UPEGUI celebró contrato de compraventa con su progenitor JUAN DIEGO BUITRAGO PATIÑO, en virtud del cual ella adquirió la aeronave con matrícula HK4440G, marca CESSNA, modelo T303, Serie T30300011.²¹

.- El 20 de noviembre de 2014, el piloto JUAN DIEGO BUITRAGO movilizó la aeronave con matrícula HK4440G dentro de la plataforma en el Aeropuerto ENRIQUE OLAYA HERRERA de la ciudad de Medellín; ese rodaje lo realizó de manera manual, al halar la avioneta con su fuerza humana desde la parte exterior del aeroplano, a una velocidad entre un rango de 2-5km/h²². Sin embargo, al desarrollar esa actividad, la llanta del tren de aterrizaje izquierdo se hundió en un hueco que apenas había sido tapado con una capa granular sin asfalto y que se encontraba en una calle de rodaje dentro de la zona de hangares, producto de unas obras realizadas por un contratista autorizado de AIRPLAN S.A.S., en calidad de administrador del aeródromo aludido; tal como fue enunciado de manera unísona por los testigos JUAN DIEGO BUITRAGO PATIÑO, URIEL HUMBERTO FRANCO DÍAZ, EVER ALONSO VANEGAS MONTOYA, JORGE HUGO DUARTE GUZMÁN y JULIÁN EDUARDO ECHEVERRI.²³

.- Ese día, la avioneta con matrícula HK4440G fue removida del bache que no contaba con aviso de advertencia o señalización alguna, sin que se tenga certeza de cómo y quién realizó tal operación. Con ocasión de lo sucedido, AIRPLAN S.A.S. informó que asumía la responsabilidad por los costos de evaluación del estado de la avioneta HK4440, debido al incidente ocurrido esa mañana.²⁴

.- El aeroplano de la demandante fue revisado por la sociedad SERVICIOS INTEGRALES AERONÁUTICOS S.A.S, previa autorización de la propietaria y de la U.A.E. demandada, empresa que luego de inspeccionar visualmente el tren de aterrizaje determinó que la avioneta HK4440G se encontraba en condiciones óptimas para la aeronavegabilidad, según lo refirió el testigo URIEL HUMBERTO FRANCO DÍAZ, dueño de esa compañía para aquella época.²⁵

²¹ Folios 7-10 C. principal 1, físico.

²² Acorde con los datos de velocidad estimados por los señores EVER ALONSO VANEGAS MONTOYA, inspector de plataforma aeroportuaria y JULIÁN EDUARDO ECHEVERRI, integrante del Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA de la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL en sus declaraciones testimoniales rendidas ante este Despacho judicial los días 27 de febrero de 2020 y 25 de febrero de 2021, respectivamente.

²³ Folios 434-439, 440-443, 449-451 del C. principal 2 físico, ver documentos: “004Grabación Audiencia 20feb2020”, contenido en la subcarpeta “CUADERNO3” dentro del archivo “EXPEDIENTE DIGITAL” que reposa en la carpeta compartida del juzgado, en el que además se encuentra el escrito “01.- 25-02-2021 AUDIENCIA PRUEBAS 2017-00223”.

²⁴ Folio 20 C. principal 1, físico.

²⁵ Folios 434-439 del C. principal 2 físico, ver documento digital “004Grabación Audiencia 20feb2020” contenido en la subcarpeta “CUADERNO3” dentro del archivo EXPEDIENTE DIGITAL que reposa en la carpeta compartida del juzgado.

.- El 2 de febrero de 2015, SERVICIOS AERONÁUTICOS DEL RISARALDA S.A.S., elaboró el formulario de inspecciones anual de Aeronave (FIAA) en el que dejó constancia que la avioneta con matrícula HK4440G cumplía con su programa de mantenimiento y las directivas de aeronavegabilidad aplicables al avión, motor, hélices y componentes, asimismo que éstos con tiempo o vida límite se encontraban controlados y dentro de los límites correspondientes, por lo que, luego de su inspección física determinó que era “aeronavegable”.²⁶

.- En el Certificado de Habilitación anual denominado “Cumplimiento Servicios anual o de 100 horas”, elaborado en el mes de febrero de 2015, SERVICIOS AERONÁUTICOS DEL RISARALDA S.A.S., declaró que de acuerdo al manual de mantenimiento del fabricante de la avioneta, fueron corregidas las discrepancias o reportes efectuadas a la misma con fecha 19 de noviembre de 2014, por lo que certificó que el aeroplano podía retornar a servicio en condiciones de aeronavegabilidad.

.- El día 22 de Mayo de 2015, siendo las 5:47p.m., hora local colombiana, la Aeronave Cessna T303, HK4440G, después de una declaratoria de emergencia por problemas en el tren de aterrizaje derecho al encontrarse retraído, descendió por la pista 2 del Aeródromo ENRIQUE OLAYA HERRERA de la Ciudad de Medellín, presentó excursión parcial por el costado final de la pista. El piloto y los 4 ocupantes abandonaron la avioneta por sus propios medios ilesos. Al día siguiente el Grupo de Investigación de Accidentes (GRIAA) de la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL revisó el aeroplano, según el informe de Investigación COL-15-20-GIA, e indicó: (i) la avión recorrió aproximadamente 1116 mts y fue encontrada apoyada por la sección del flap y punta de plano derecho con muestras de abrasión, (ii) el motor derecho no mostró evidencias de parada súbita, (iii) se encontró que el amortiguador del sistema de tren de aterrizaje derecho estaba defectuoso, al desmontar el mecanismo, se evidenció la ruptura interna del Tube Assy-metering P/N: 2541083-5; el cual quedó en inspección para determinar las probables causas de su falla.²⁷

.- El 23 de mayo de 2015, el piloto LUIS FERNANDO ISAZA ARANGO informó a la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL el incidente del vuelo acaecido el día anterior, oportunidad en la que el aviador indicó, entre otras cosas, que: (i) en el trayecto Medellín – Capurganá, al hacer chequeo de aterrizaje, sintió un golpe sin una identificación clara en el avión, parecido al impacto con una ave o un escopetazo del motor, empero la verificación de todos los parámetros dio resultado OK, (ii) bajó el tren de aterrizaje y dieron luz verde el principal y el izquierdo mas no el del costado derecho, (iii) debido a ello, se regresó al aeropuerto ENRIQUE OLAYA HERRERA, (iv) cuando se aproximó al espacio aéreo, la torre de control le confirmó que no se visualizaba el tren derecho, (v) procedió a consumir todo el combustible y descender de emergencia, (vi) el aterrizaje fue sobre el tren principal izquierdo y de nariz y luego se asentó suavemente la avioneta sobre la pista, (vii) la tripulación pudo evacuar de manera planeada.

.- Durante el periodo comprendido entre el 20 de noviembre de 2014 y el 22 de mayo de 2015, la aeronave con matrícula HK4440G realizó al menos 10 operaciones de vuelo²⁸, según las aclaraciones brindadas en las pruebas testimoniales de JUAN DIEGO BUITRAGO PATIÑO, URIEL HUMBERTO

²⁶ Folios 104-107 C. principal 1, físico.

²⁷ Ver documento digital: “Informe Preliminar HK4440G (002)” que reposa dentro de la subcarpeta “PRUEBAS AERONAVE HK4440G”, que se encuentra en el CD identificado con foliatura No. 131 del C. principal 1, físico; folio 270

²⁸ Folio 110 C. principal 1, físico.

FRANCO DÍAZ, EVER ALONSO VANEGAS MONTOYA, JORGE HUGO DUARTE GUZMÁN y JULIÁN EDUARDO ECHEVERRI.²⁹

.- El 25 de mayo de 2015, la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL inspeccionó la aeronave con matrícula HK4440G y evidenció que debido al aterrizaje por emergencia del día 22 de ese mismo mes y año, la avioneta tenía daños en ala derecha, en los flaps, alerones, punta del ala, en amortiguador del tren aterrizaje derecho. Además, indicó que se encontraba pendiente de determinar otros daños ocultos en área del anidamiento de ese costado y evaluar posibles daños en tren de nariz y el tren izquierdo, por lo que, la entidad demandada determinó la suspensión del certificado de aeronavegabilidad del aeroplano marca CESSNA Modelo T-303 reseñado.³⁰

.- Desde el 27 de mayo de esa anualidad, la aeronave con matrícula HK4440G quedó suspendida, por el Grupo de Aeronavegación de la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL, debido al incidente de ese mes. Luego, el 31 de enero de 2016, la avioneta fue suspendida por vencimiento de la póliza de seguros de la misma y en el año 2017 fue nuevamente suspendida por orden de la Dirección de Antinarcóticos.³¹

.- El 3 de junio de 2015, la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL realizó inspección para evaluación de daños post incidente en la aeronave con matrícula HK4440G, al examen físico visual en los anidamientos del Tren de aterrizaje izquierdo y derecho así como al tren de nariz, se evidenciaron los siguientes daños: (i) tren de aterrizaje derecho, (ii) Flap del ala derecha, (iii) Alerón del ala derecha, (iv) Aleta compensadora del ala derecha. De igual manera, se requirió la práctica de pruebas “No destructivas NDT” a fin de determinar los daños ocultos en el flap del ala derecha y el tren de aterrizaje de nariz; actividad que se desarrollaría en coordinación entre T.A.R. SIALAS y la propietaria.³²

.- El 18 de julio de 2016, la sociedad SERVICIOS INTEGRALES AERONÁUTICOS S.A.S – SIALAS, presentó a la demandante el informe de daños sufridos por la aeronave con matrícula HK4440G, durante el aterrizaje de emergencia en la ciudad de Medellín, suscitado el 22 de mayo de 2015. En ese documento indicó como afectaciones: (i) Tren de aterrizaje derecho con rotura en parte interna del Metering Pin del Conjunto del Amortiguador (Oleo assembly) por \$25.630.000.00, (ii) Flap del Ala derecha, deformaciones en piel inferior y superior, visa trasera, en soportes de refuerzos, roturas de 8 costillas con una magnitud general superior al 50% de su estructura por \$28.670.000.00, (iii) Alerón del Ala derecha, con malformación en costilla, pérdida de material y roturas, por \$17.580.000.00, (iv) Aleta compensadora Ala derecha, con rotura en parte inferior por \$7.290.000.00. Asimismo, se determinó necesario realizar pruebas “No destructivas NDT” a fin de determinar los daños ocultos.³³

.- El Grupo de Investigación de Accidentes GRIAA de la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL, elaboró el Informe Final de Incidente COL-15-20-GIA, en el que indicó que: (i) revisados los registros del libro de vuelo, desde el 28 de abril de 2015 se registraron un total de 5 aterrizajes y 6 horas de vuelo, previos

²⁹ Folios 434-439, 440-443, 449-451 del C. principal 2 físico, ver documento: “004Grabación Audiencia 20feb2020”, contenido en la subcarpeta “CUADERNO3” dentro del fichero “EXPEDIENTE DIGITAL” que reposa en la carpeta compartida del juzgado, en el que además se encuentran los archivos “01.- 25-02-2021 AUDIENCIA PRUEBAS 2017-00223” y “01A.- 25-02-2021 AUDIENCIA PRUEBAS 2017-00223”.

³⁰ Ver folios 1 y 2 del documento digital: “anexos investigación HK4440G” que reposa dentro de la subcarpeta “PRUEBAS AERONAVE HK4440G”, que se encuentra en el CD identificado con foliatura No. 131 del C. principal 1, físico.

³¹ Folios 100 y 101 C. principal 1, físico.

³² Folios 32 y 33 C. principal 1, físico.

³³ Folios 16-19 C. principal 1, físico.

a la ocurrencia del evento, (ii) el componente amortiguador “Main Gear Oleo Strut Assembly” se encontraba totalmente extendido y esa condición impedía la extensión del sistema del tren, (iii) la función principal del amortiguador es almacenar la energía de impacto en el aterrizaje y luego liberarla para reducir cualquier posibilidad de rebote, (iv) aquella pieza presentaba falla interna en el “Tube Assy-Metering P/N:2541083-5”, (v) los factores que pueden ocasionar las fallas del tren de aterrizaje son: una condición de rebote de la aeronave durante el descenso –aterrizaje rebotado–, una bajada fuerte, una comprensión súbita del componente aludido durante el rodaje, o una disimetría en la instalación por mantenimiento del tren de aterrizaje, (vi) las causas asociadas más probables a una falla del amortiguador podrían estar relacionadas con una fatiga progresiva que bajo las condiciones antes descritas de operación produjo el defecto del componente, (vii) el ciclaje constante del componente en la operación, en condiciones críticas de un rebote, un aterrizaje fuerte, o la interacción con un hueco en las carreras de despegue y aterrizaje, eran las condiciones más probables que pudieron generar este tipo de fallo, (viii) en el historial de la avioneta KH4440G se registró un evento ocurrido el 20 de noviembre de 2014, en el que el tren principal izquierdo se hundió cuando pasaba por la superficie de la plataforma del aeródromo de Medellín, sin embargo, después de las revisiones de mantenimiento, la operación continuó, (ix) no se encontraron reportes de aterrizaje fuertes, falla en alguno de los trenes, o inspecciones ordenadas durante la operación relacionadas con el descenso de la avioneta, (x) el piloto declaró que la falla del amortiguador se dio en vuelo y produjo el sonido tipo golpe que se experimentó, (xi) la causa probable de la extensión del “pistón oleo strut” que provocó el incidente fue la fractura por fatiga en vuelo del “Tube Assy-Metering”.³⁴

.- Para la época de los incidentes señalados, el Aeropuerto OLAYA HERRERA era administrado y operado por AIRPLAN S.A.S., en virtud del Contrato de Concesión No. 8000011-OK de marzo de 2008, suscrito entre la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL y la SOCIEDAD OPERADORA DE AEROPUERTOS CENTRO NORTE S.A.S. - AIRPLAN S.A.S.³⁵

De lo anteriormente expuesto, es claro para el Despacho que la avioneta con matrícula KH4440G marca CESSNA, modelo T303, Serie T30300011 de propiedad de SUSANA BUITRAGO UPEGUI sufrió un accidente aeronáutico el 22 de mayo de 2015 que le produjo serios daños en el tren de aterrizaje derecho y en múltiples partes del ala de ese costado debido a una falla presentada en el “Tube Assy-Metering” del amortiguador de aquel aparato de descenso; por lo que, se encuentra acreditado que la demandante padeció un daño patrimonial.

Sin embargo, en el presente asunto aunque se tuviese por cierto que las entidades demandadas incurrieron en omisiones de las normas de seguridad que regulan el mantenimiento, cuidado y operatividad del aeropuerto ENRIQUE OLAYA HERRERA para el 20 de noviembre de 2014; no se logró demostrar el nexo causal entre el daño padecido por SUSANA BUITRAGO UPEGUI y la conducta adoptada por la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL ni AIRPLAN S.A.S., puesto que ninguna de las demandadas tuvo injerencia alguna en la ocurrencia del accidente aeronáutico acaecido el 22 de mayo de 2015, en el que estuvo involucrada la avioneta con matrícula KH4440G.

Lo anterior, en primer lugar porque, si bien es cierto, la aeronave de propiedad de la demandante tuvo un incidente el día 20 de noviembre de 2014, dentro del Aeropuerto ENRIQUE OLAYA HERRERA de la ciudad de Medellín, cuando pasó por un hueco, abierto por obras de mantenimiento aeroportuario, que no se

³⁴ Folios 383-387 C. principal 2, físico.

³⁵ Folios 149-199 C. principal 1, físico.

encontraba señalado, no es menos cierto que, en éste evento la parte directamente implicada fue la llanta del tren de aterrizaje izquierdo, es decir, el lado opuesto del que se encontraba el componente de amortiguación que falló el día 22 de mayo de 2015.

En segundo lugar, porque aunque la demandante afirmó que el tren de aterrizaje de la aeronave colapsó cuando la llanta del costado izquierdo quedó hundida en el bache existente dentro del Aeropuerto ENRIQUE OLAYA HERRERA de Medellín, el 20 de noviembre de 2014, lo cierto es que en el presente proceso judicial no se acreditó que ese día, alguna pieza de la avioneta con matrícula KH4440G se haya destruido, dañado o averiado, puesto que, la revisión efectuada enseguida por el taller de la sociedad SERVICIOS INTEGRALES AERONÁUTICOS S.A.S., con anuencia de la propietaria y de la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL, arrojó que el aeroplano se encontraba en óptimas condiciones de aeronavegabilidad, tal como lo narró el testigo URIEL HUMBERTO FRANCO DÍAZ, quien era el dueño de esa compañía para esa anualidad.³⁶

En tercer lugar porque, a pesar que en el Informe Final de Incidente COL-15-20-GIA, el Grupo de Investigación de Accidentes GRIAA de la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL, indicó que uno de los cuatro factores que pueden ocasionar las fallas del tren de aterrizaje es *“una comprensión súbita del componente durante el rodaje”*, en el caso de marras, la parte actora no demostró que el día 20 de noviembre de 2014, en el evento del hundimiento de la llanta del tren de aterrizaje izquierdo de la avioneta con matrícula KH4440G, el amortiguador del tren del otro costado se haya siquiera comprimido por tal suceso, así como tampoco se acreditó que hubiese sufrido una torsión que le provocara una fractura o fisura en sus componentes.

En este punto resulta útil aclarar que, si bien es cierto, los testigos JUAN DIEGO BUITRAGO PATIÑO y URIEL HUMBERTO FRANCO DÍAZ, en la audiencia de pruebas celebrada el 27 de febrero de 2020 adujeron que *“la causa más probable”* de la falla del componente del amortiguador del tren de aterrizaje derecho de la avioneta con matrícula KH4440G, que provocó el aterrizaje forzoso del 22 de mayo de 2015 se originó en la torsión que sufrió ese tren el día del incidente del 20 de noviembre de 2014, no es menos cierto que, los mismos declarantes afirmaron que ellos no estuvieron presentes durante la remoción de la llanta del tren de aterrizaje izquierdo de esa aeronave, por lo que, al no existir prueba indiciaria de una manipulación inadecuada del aeroplano durante su retiro del bache en el que se hundió una de sus llantas en el año 2014, se desvirtúa tal hipótesis.

En cuarto lugar porque, a pesar que en el Informe Final de Incidente COL-15-20-GIA, también se advirtió que una de las tres condiciones más probables de generar la falla del amortiguador del tren de aterrizaje derecho de una aeronave es *“la interacción con un hueco en las carreras de despegue y aterrizaje”*, en el presente asunto quedó demostrado, de un lado, que la llanta del tren de aterrizaje derecho no fue la que se hundió en el bache tapado con base granular tipo arena, como se ilustra las fotos allegadas al expediente judicial³⁷, y de otro lado, que tal hendidura no se causó en ninguna carrera de despegue o aterrizaje sino en un desplazamiento de la avioneta que efectuaba el piloto, tipo arrastre manual sin que se imprimiera fuerza mecánica del aeroplano o externa.

³⁶ Folios 434-439 del C. principal 2 físico, ver documento digital “004Grabación Audiencia 20feb2020” contenido en la subcarpeta “CUADERNO3” dentro del archivo EXPEDIENTE DIGITAL que reposa en la carpeta compartida del juzgado.

³⁷ Folios 428-432 C. principal 3, físico.

Aunado a lo anterior, según la información suministrada por los declarantes EVER ALONSO VANEGAS MONTOYA y JULIÁN EDUARDO ECHEVERRI³⁸, la velocidad a la que pudo rodar la aeronave con matrícula HK4440G, cuando el piloto JUAN DIEGO BUITRAGO la halaba con su fuerza humana desde la parte exterior del aeroplano, dentro de la plataforma del Aeropuerto ENRIQUE OLAYA HERRERA, el 20 de noviembre de 2014, oscilaría entre un rango de 2 a 5km/h mientras que la rapidez de un despegue o aterrizaje fluctúa de 130-150km/h³⁹, lo que permite inferir a este Despacho judicial que el impacto e interacción con el bache fue muy bajo, lento y mínimo en comparación con las que pudo tener la avioneta cuando salía o llegaba a un aeródromo, por ende, es bastante improbable que el incidente del 2014 haya causado un daño o afectación al amortiguador del tren de aterrizaje derecho de la aeronave, tal como lo indicó el testigo JULIÁN EDUARDO ECHEVERRI.

En quinto lugar porque, si bien es cierto, el Grupo de Investigación de Accidentes GRIAA de la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL, en su Informe Final de Incidente COL-15-20-GIA, hizo alusión al evento ocurrido el 20 de noviembre de 2014, en el que el tren principal izquierdo se hundió cuando pasaba por la superficie de la plataforma del aeródromo de Medellín, también es cierto que, descartó tal antecedente como causa probable de la falla del amortiguador presentada el 22 de mayo de 2015, puesto que estimó que ésta se originó en la fractura por fatiga en vuelo del “*Tube Assy-Metering*” que produjo la extensión del “*pistón oleo strut*” y el consecuente accidente aeronáutico.⁴⁰

Corolario de lo anterior y dentro de la teoría de la probabilidad resulta muy poco factible que el incidente del día 20 de noviembre de 2014 haya causado una afectación a la aeronave con matrícula HK4440G, a sus partes e incluso a alguno de los componentes de los trenes de aterrizaje y en particular el del costado derecho, puesto que el lado implicado en aquel evento fue el izquierdo, el que también recibió el golpe del aterrizaje forzoso, empero según las supervisiones efectuadas ese día y luego del 22 de mayo de 2015, se desconoce que haya sufrido daño alguno, lo que refuerza la tesis del Despacho que la falla del componente del tren de aterrizaje derecho no tuvo relación con el suceso acaecido 6 meses atrás.

En suma, la demandante no logró probar que la conducta adoptada por la U.A.E. DE AERONÁUTICA y la SOCIEDAD OPERADORA DE AEROPUERTOS CENTRO NORTE S.A.S – AIRPLAN S.A.S., el 20 de noviembre de 2014, relacionada con la falta de señalización del hueco en el que se hundió la llanta del tren de aterrizaje izquierdo de la mencionada aeronave, verdaderamente haya desencadenado la falla del amortiguador del tren del otro costado y con ello el accidente aeronáutico ocurrido el 22 de mayo de 2015, cuando esta avioneta debió aterrizar forzosamente y, por lo mismo, sufrir daños de consideración.

Por ello, al no demostrarse la configuración de un daño antijurídico atribuible a la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL ni a la SOCIEDAD OPERADORA DE AEROPUERTOS CENTRO NORTE S.A.S – AIRPLAN S.A.S., lo que procede es

³⁸ Folios 434-439, 440-443, 449-451 del C. principal 2 físico, ver documento: “004Grabación Audiencia 20feb2020”, contenido en la subcarpeta “CUADERNO3” dentro del fichero “EXPEDIENTE DIGITAL” que reposa en la carpeta compartida del juzgado, en el que además se encuentran los archivos “01.- 25-02-2021 AUDIENCIA PRUEBAS 2017-00223” y “01A.- 25-02-2021 AUDIENCIA PRUEBAS 2017-00223”.

³⁹ Acorde con los datos de velocidad estimados por los señores EVER ALONSO VANEGAS MONTOYA, inspector de plataforma aeroportuaria y JORGE HUGO DUARTE GUZMÁN, JULIÁN EDUARDO ECHEVERRI, integrante del Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA de la U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL en sus declaraciones testimoniales rendidas ante este Despacho judicial los días 27 de febrero de 2020 y 25 de febrero de 2021, respectivamente.

⁴⁰ Folios 383-387 C. principal 2, físico.

negar las pretensiones de la demanda y, en consecuencia, declarar probada la excepción de “Inexistencia de las obligaciones demandadas”, propuesta por la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.

5.- Costas

De acuerdo con lo previsto en el artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el cual prescribe que “la sentencia dispondrá sobre la condena en costas”, de ello no se sigue necesariamente que, ante un pronunciamiento adverso, la parte vencida deba ser condenada en costas. Por lo tanto, el Despacho no condenará en costas a los demandantes, pues su posición no se observa caprichosa.

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Treinta y Ocho Administrativo Oral – Sección Tercera del Circuito Judicial de Bogotá D.C., administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

F A L L A

PRIMERO: DECLARAR PROBADA la objeción por error grave formulada por la **U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL** y **AIRPLAN S.A.S.**, respecto del dictamen pericial rendido por el Técnico especialista en aviones MANUEL JOSÉ BELTRÁN HUÉRFANO.

SEGUNDO: DECLARAR PROBADA la excepción de mérito “Inexistencia de las obligaciones demandadas”, formulada por la **U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL**.

TERCERO: DENEGAR las pretensiones de la demanda de **REPARACIÓN DIRECTA** promovida por **SUSANA BUITRAGO UPEGUI** contra la **U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL Y OTRO**.

CUARTO: Sin condena en costas.

QUINTO: ORDENAR la liquidación de los gastos procesales, si hay lugar a ello. Cumplido lo anterior **ARCHÍVESE** el expediente previo las anotaciones del caso.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

ASDRÚBAL CORREDOR VILLATE
Juez 38 Administrativo Bogotá D.C.

mdbb

Correos electrónicos
Demandantes: abogadojorgehumbertorojas@gmail.com
Demandados: secretariag@airplan.aero; sramirez@airplan.aero; epardo@spjlaw.com; ricardo.arenas@aerocivil.gov.co; notificaciones_judiciales@aerocivil.gov.co
Ministerio Público: mferreira@procuraduria.gov.co

Firmado Por:

Henry Asdrubal Corredor Villate
Juez Circuito
Juzgado Administrativo
038
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica,
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **b00177e61e58e3771aa5cc80a2654e152be35d6f7d8ad8e2040a52e8a402f47e**

Documento generado en 30/06/2022 05:43:50 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>