



## JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO

Villavicencio, veintinueve (29) de marzo de dos mil diecinueve (2019)

**RADICACIÓN** : 50001 23 31 000 2006 00556 00  
**DEMANDANTE** : MARIA DEL TRANSITO CELIS DE MORA Y OTROS  
**DEMANDADO** : NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA-POLICIA NACIONAL; UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL Y EL MUNICIPIO DE MIRAFLORES  
**ACCIÓN** : REPARACIÓN DIRECTA

### ANTECEDENTES

A través de apoderado, la señora MARIA DEL TRANSITO CELIS DE MORA actuando en nombre propio y en representación de sus menores hijos KEILER MORA CELIS, LEVI YAZMIN MORA CELIS, ADRIANA MORA CELIS; así como los señores ELIXANDER MORA CELIS, MARIA DEL CARMEN MORA CELIS, NELLY GIOVANNA MORA CELIS, RIVELINO MORA CELIS, ESTHER JULIA MORA CELIS y JAIR SINIO MORA CELIS y la menor ANDREA YULITZA GARZON MORA representada por el Curador Ad-litem en instancia, instauraron demanda de Reparación Directa en contra de la NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA-POLICIA NACIONAL, UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL y el MUNICIPIO DE MIRAFLORES (Guaviare), como consecuencia del accidente aéreo acaecido el 12 de mayo de 2004, debido al sobrecupo de la avioneta tipo CESNA de matrícula HK-2708 en el que iba a bordo, para lo cual solicitaron se despachen favorablemente las siguientes pretensiones:

#### *"A.- DECLARACIONES:*

*Declarar administrativa y patrimonialmente responsable a las entidades demandadas de la muerte de su hija y hermana **YURI MORA CELIS** en hechos ocurridos el 12 de mayo de 2004 en la vereda "Agua Bonita" comprensión territorial del municipio de SAN JOSE DEL GUAVIARE, cuando la avioneta tipo CESNA de matrícula HK-2708 abordada por la hoy occisa en la localidad de MIRAFLORES (Guaviare) con destino final la ciudad de San José del Guaviare, se precipitó a tierra debido a sobrecupo*

#### **B.- CONDENAS**

##### **1.- POR CONCEPTO DE PERJUICIOS MORALES:**

*1.1.- Como consecuencia de la declaratoria de responsabilidad administrativa y patrimonial solicitada, condenar a la entidad demandada a pagar a **MARIA DEL TRANSITO CELIS MORA** en calidad de madre de la víctima, por concepto de perjuicios morales, el equivalente en pesos a UN MIL (1.000) gramos oro fino, teniendo en cuenta el precio más alto que registre el metal a la fecha de la ejecutoria de la sentencia que ponga fin al presente asunto, de conformidad con certificación que expida el Banco de la República.*

*1.2.- Reconocerán y pagarán las demandadas a favor de la menor **ANDREA YURITZA GARZON MORA**, o quien sus derechos represente en calidad de hija de las víctimas (sus padres), el equivalente en pesos a DOS MIL (2.000) gramos*



## JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO

oro fino, teniendo en cuenta el precio más alto que registre ese metal a la fecha de ejecutoria de la sentencia que ponga fin al presente asunto, de conformidad con certificación que expida el Banco de la república.

1.3.- Reconocerán y pagarán las demandadas a favor de **KEILER MORA CELIS, LEVI YAZMIN MORA CELIS Y ADRIANA MORA CELIS**, quienes actúan en calidad de hermanos menores de la víctima o quien sus derechos represente, el equivalente en pesos a **QUINIENTOS (500) gramos** de oro fino para cada uno, teniendo en cuenta el precio más alto que registre ese metal a la fecha de la ejecutoria de la sentencia que ponga fin al presente asunto, de conformidad con certificación que expida el Banco de la República.

1.4.- Reconocerán y pagarán las demandadas a favor de **ELIXANDER MORA CELIS, MARIA DEL CARMEN MORA CELIS, NELLY GIOVANNA MORA CELIS, RIVELINO MORA CELIS, ESTHER JULIA MORA CELIS Y JAIR SINIO MORA CELIS**, en calidad de hermanos de la víctima el equivalente en pesos a **QUINIENTOS (500) gramos** oro fino para cada uno, teniendo en cuenta el precio más alto que registre ese metal a la fecha de ejecutoria de la sentencia que ponga fin al presente asunto de conformidad con certificación que expida el Banco de la República.

### 2.- POR CONCEPTO DE PERJUICIOS MATERIALES:

2.1.- Reconocerán y pagarán las entidades demandadas por concepto de perjuicios materiales a favor de la menor **ANDREA YURITZA GARZON MORA**, o a quien sus derechos representen en la especie de **INDEMNIZACION DEBIDA e INDEMNIZACION FUTURA**, la suma resultante de aplicar las fórmulas de matemáticas financieras ampliamente difundidas por el H. Consejo de Estado.

2.2- Para efectuar la anterior liquidación habrá de tenerse en cuenta la vida probable de la difunta y madre **YURI MORA CELIS**, quien al morir contaba con 19 años, 5 meses y 8 días de edad y la presunción legal de que devengaba el salario mínimo por su actividad de comerciante que desarrollaba en Miraflores (Guaviare), al igual que la edad de la infante **ANDREA YURITZA GARZON MORA** quien al fallecer su madre contaba con 1 año, 8 meses y 3 días de edad.

Las anteriores liquidaciones atenderán en todo caso los criterios legales, doctrinarios y jurisprudenciales, en el sentido que la obligación de los padres para con los hijos se extiende hasta los 25 años de edad cuando se presume éstos harán culminado sus estudios superiores a partir de cuándo cesa.

**EN SUBSIDIO** de lo anterior, se pagará a favor de la menor **ANDREA YULITZA GARZON MORA** el equivalente en pesos a la fecha de ejecutoria de la sentencia o conciliación si la hubiere, al valor de **CUATRO MIL (4.000) gramos** de oro fino, por concepto de perjuicios materiales, dando aplicación a lo dispuesto por el Código Penal Colombiano.

### IV.- INTERESES

1.- Las entidades demandadas cancelarán a los actores, sobre las anteriores condenas, **INTERESES CORRIENTES**, durante los seis (6) primeros meses contados partir, de la ejecutoria de la sentencia o auto aprobatorio de la conciliación que ponga fin al presente proceso, y **MORATORIOS**, pasando este lapso y hasta cuando se produzca el pago



## JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO

*2.- Las entidades demandadas darán cumplimiento a la sentencia o conciliación que se profiera dentro de los treinta (30) días siguientes a la ejecutoria de la correspondiente providencia; y cumplirán lo dispuesto por el H. Tribunal en los términos de los Art. 176, 177 y 178 del C.C.A."*

### I. HECHOS

Para fundamentar las pretensiones, la parte actora en resumen, narró la siguiente situación fáctica:

1. Indicó, que la señora María del Transito Celis de Mora y el señor Andres Mora se constituyeron en unión marital de hecho durante 30 años, tiempo durante el cual procrearon a sus hijos, Elixander, María del Carmen, Nelly Giovanna, Rivelino, Esther Julia, Jair Sinio, Keiler, Levi Yazmin, Adriana y Yuri Mora Celis, quienes compartieron momentos de alegría y tristezas al interior de su núcleo familiar, caracterizado como un hogar arraigado de afecto y principios morales.

2. Expresó que la joven occisa Yuri Mora Celis contrajo matrimonio por rito religioso el 28 de agosto de 2001 con el señor Fernando Garzón Garzón, de cuya unión nació la menor Andrea Yuritza Garzón Mora, que para la fecha de la muerte de sus padres contaba con 1 año y ocho meses de edad.

3. Sostuvo que como consecuencia de la muerte de sus progenitores, la abuela materna de la menor solicitó al I.C.B.F. una medida de protección y crianza provisional, solicitud que fue otorgada el 14 de mayo de 2004; advirtiendo que, mientras no haya definido la representación judicial de la menor se hace necesaria la designación de un Curador Ad- litem en esta instancia, en tanto se profiere la decisión definitiva en un proceso de familia de Villavicencio que se encuentra en curso.

4. Manifestó que la avioneta de placas CESNA HK-2708, es de propiedad de la empresa de transporte aéreo de pasajeros ARALL LTDA y que el día del accidente era piloteada por el Capitán Carlos Enrique Campo Murillo.

5. Contó que la mencionada aeronave tenía una capacidad para cinco pasajeros; no obstante, advirtió que el 12 de mayo de 2004 a las 10:00 am, cuando aterrizó en el Municipio de Miraflores, transportaba una remesa de viveres con destino al Batallón Militar que opera en ese Municipio.

6. Indicó que para facilitar el cargue de las provisiones, a la avioneta se le retiró toda la silletería de tal modo que el fuselaje quedó convertido en una bodega; adicionó que dicho suceso fue contado por testigos presenciales

7. Expresó que una vez se descargó la avioneta, el piloto Carlos Enrique Campo Murillo, consiguió unos cupos para volar de regreso a San José del Guaviare,



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

permitiendo el acceso a la pequeña aeronave de seis personas adultas, dos menores y el piloto, más el equipaje de los ocupantes y una motosierra; provocando que el monomotor se precipitara a tierra cuando sobrevolaba la vereda Agua Bonita, comprensión territorial de San José del Guaviare.

8. Consideró que los miembros de la Policía Nacional no hicieron nada para impedir el abordaje de los ocupantes en exceso, ni como tampoco dieron aviso a la AEROCIVIL como era su deber; igualmente adujo que la Aeronáutica Civil omitió su deber de vigilancia en tanto en el aeródromo del Municipio de Miraflores no habían inspectores o supervisores.

9. Narró que en el mencionado accidente aéreo perdieron la vida seis de los ocupantes, entre ellos, señora Yuri Mora Celis y su esposo, cuenta que milagrosamente la pequeña Andrea Yuritza Carzon (sic) Mora se salvó.

10. Indicó que el estado del tiempo al momento del accidente era óptimo, luego la única razón para que el avión se accidentara obedeció al sobrepeso a que fue sometido con la anuencia de la autoridad de la Policía Nacional y la Aerocivil.

11. Manifestó que hay testigos presenciales del hecho, quienes afirman que miembros de la Policía Nacional controlaron el acceso de pasajeros del avión previa requisita a sus ocupantes y al equipaje; concluyendo que tal circunstancia debió ser informada por esta autoridad a la Aerocivil en Miraflores, a efectos de que el funcionario competente hubiese impedido el despegue de la aeronave.

12. Expresó que por estos hechos la Aeronáutica Civil abrió la correspondiente investigación, donde se concluyó que la causa por la cual la pequeña aeronave se precipitó a tierra fue por el sobrepeso; adicionando que por las mismas circunstancias se adelantó indagación preliminar por parte de la Fiscalía 36 Seccional Delegada de San José del Guaviare.

13. Concluyó que la única causa para que el avión precipitara a tierra, se dio por el sobre cupo, teniendo en cuenta que si bien la capacidad para esa aeronave era para cargar a 5 personas incluido el piloto; no es menos cierto, que iba ocupado por 9 personas y equipaje, aprovechando que el fuselaje de la aeronave se encontraba desprovisto de silletería; aunado a ello, la anuencia de las autoridades competentes Policía y Aerocivil también se le atribuye como la causa determinante para que la tragedia se concretara.

## **II. FUNDAMENTOS DE DERECHO.**

El apoderado de la parte actora invocó, como fundamento de las pretensiones elevadas, las siguientes normas: Constitución Nacional: Artículos 2º, 5º, 11, 13, 42, 90 y 94. Ley 153 de 1887 artículo 8º; artículos 86, 131, 265, 1613 a 1617 del Código Civil y los artículos 86, 206 y 207 del Condigo Contencioso Administrativo.



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

Argumentó que la responsabilidad de los entes demandados se estructura bajo la teoría de la falla en el servicio por omisión, así:

Respecto de la Policía Nacional, consideró que a dicha entidad se le encomendó la misión de velar por la vida, bienes y honra de los ciudadanos, no es menos cierto, que dicho cometido también se cumple dentro del aeropuerto de Miraflores, específicamente, en el control de acceso de pasajeros a las aeronaves; Circunstancia que fue desatendida, en el sentido de permitir el acceso de más pasajeros autorizados; adicionó que al guardar silencio y no informar dicha anomalía a la autoridad de la aeronáutica, contribuyó de manera eficiente en la producción del daño.

En lo tocante a la Aeronáutica Civil, sostuvo que a través de sus inspectores o supervisores les compete vigilar y controlar las actividades de las empresas aéreas que prestan el servicio de carga y de pasajeros, quienes tienen que verificar el cumplimiento de las normas de aeronavegación, evitando se ponga en riesgo la vida de las personas, teniendo en cuenta que para el caso de marras, por falta de la inobservancia de dichos reglamentos se causó la muerte a seis personas, entre ellos, la señora Yuri Mora Celis.

Por último, respecto del Municipio de Miraflores, indicó que al tener a su cargo junto con la colaboración de la Policía Nacional, la administración y manejo del terminal aéreo, se omitió el deber de velar por la seguridad aérea, advirtiendo que ello no quiere decir que la responsabilidad en primera medida recae sobre la aeronáutica civil, en tanto, no se instalaron los equipos necesarios, tales como, torre de control, radio ayudas y la asistencia de supervisores o inspectores que evitaran los excesos que dieron lugar al accidente.

### **ACTUACIÓN PROCESAL**

La demanda fue presentada en la Oficina Judicial de Villavicencio el día 15 de mayo de 2006 (fl. 60C.1), siendo repartida al Tribunal Administrativo del Meta; asunto que fue remitido al Juzgado Cuarto Administrativo de Villavicencio (fls. 36) en cumplimiento del Acuerdo PSAA-3409 de 2006 del 9 de mayo de 2006, el cual avocó conocimiento el 31 de agosto de 2006 (fls 40 C.1), admitida en auto del 24 de enero de 2007 (fl. 55 - 56 C.1), notificada personalmente al Ministerio Público el día 30 de enero de 2007 (fl. 56 revés C.1), por aviso a la Nación- Ministerio de Defensa- Policía Nacional el 05 de julio de 2007 (fls. 58 C.1); al Director Nacional de la Aeronáutica Civil el 06 de julio de 2007 (fls. 59 C.1) y mediante auto del 06 de febrero de 2009, se tuvo por notificado al Alcalde del Municipio de Miraflores, por conducta concluyente (fls 94 C.1).

Posteriormente, mediante proveído del 24 de octubre de 2008, se designó Curador Ad-Litem a la menor Andrea Yulitza Garzón Mora (fls. 77 al 79 C.1), a quien se le



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

notificó del asunto el 10 de junio de 2009 (fls. 56 A C.1); seguidamente se fijó en lista el 16 de julio de 2009 (fl. 103 C.1); luego, la Aeronáutica Civil llamó en garantía a la Aseguradora Colseguros S.A., llamamiento que fue admitido en proveído del 05 de febrero de 2010 (fls. 63 al 65 C. de llamamiento en garantía) y notificado el 21 de junio de 2010 (fls. 226 C. llamamiento en Garantía).

Estando el proceso pendiente para pasar a la etapa de pruebas, en auto del 23 de julio de 2010 (fls. 188 al 190 c. ppal) se decidió remitir el expediente al Tribunal Administrativo del Meta por carecer de competencia factor cuantía, siendo repartido a esta Corporación el 09 de agosto de 2010 (fls. 194 C.1) el cual mediante providencia del 01 de septiembre de 2010 (fls. 196 al 197 C.1), se declaró incompetente para conocer del asunto y en su defecto ordenó devolver nuevamente el expediente al Juzgado de origen para lo de su cargo.

El trámite se abrió a debate probatorio mediante auto del 14 de octubre de 2010 (fls. 202 C.2) en el que se tuvo por contestada la demanda por el Municipio de Miraflores, la Aeronáutica Civil y la Aseguradora Colseguros S.A.

Encontrándose en el recaudo de las pruebas decretadas, en cumplimiento del Acuerdo PSAA12-9211 del 1 de febrero de 2012, el proceso fue remitido al Juzgado Quinto Administrativo de Descongestión de Villavicencio, (fls. 509 C.3), donde se avocó conocimiento el 09 de julio de 2012 (fls. 511 C.3). luego, una vez fue redistribuido el 17 de junio de 2014 al Juzgado Cuarto Administrativo de Descongestión de Villavicencio (fls 642 C.3), sede que lo asumió mediante auto del 08 de julio de 2014 (fls. 643 c.3); posteriormente, fue remitido al Juzgado Tercero Administrativo de Descongestión el 31 de enero de 2015 (fl. 647 C.3), conociendo de la litis el 13 de marzo de 2015 (fls. 648 C.3); seguidamente, fue redistribuido por última vez a este juzgado, avocando dirección mediante auto del 12 de febrero de 2016 (fls 659 c.3)

Concluida la etapa de pruebas, mediante auto del 02 de marzo de 2018, se ordenó correr traslado de alegatos de conclusión a las partes y al Ministerio Público por el término de 10 días (fl. 740 C.4). Y finalmente el 20 de abril de 2018 ingresó para fallo (fl. 796 C.4); posteriormente estando el proceso para proferir sentencia, se emitió auto del 27 de agosto de 2018, mediante el cual se decretó una prueba de oficio, ante la existencia de un punto dudoso que lo contienda, el 05 de octubre del mismo año ingresó al Despacho para proferir sentencia.

### **IV. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA**

1. El Municipio de Miraflores, contestó el libelo a través de apoderado (fls. 104 al 107 C.1), quien manifestó oponerse a todas las pretensiones de la demanda, en cuanto a los hechos mencionó que los relacionados en los numerales 1º, 2º, 3º, y 4º no le constan y del descrito en el numeral 5º lo acepta como cierto.



## JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO

Como excepciones propuso las siguientes:

- Caducidad: Indicó que los hechos en que se fundamenta la demanda ocurrieron el día 12 de mayo de 2004, por lo que a la fecha de la presentación de la misma, es decir, el día 15 de mayo de 2006, ya había transcurrido más de dos años, operando de esta manera el fenómeno de la caducidad de la acción.

- Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva: Señaló que la vigilancia, control e inspección de todas las operaciones aéreas están a cargo del Ministerio de Transporte - Aeronáutica Civil, incluso de la Superintendencia de Puertos y Transporte, así como también de la Policía Nacional, por lo que no es deber del Municipio realizar labores de inspección de abordaje de las aeronaves; razón por la cual, no se le puede endilgar responsabilidad a esta entidad, dado que las fallas o malos procedimientos alegados en la demanda, son de tipo administrativo y operativo, propios del servicio de transporte aeronáutico.

- Inexistencia del Nexo Causal: Manifestó que si bien el daño alegado se produjo como consecuencia de la presunta omisión de la Aeronáutica Civil y de la Policía Nacional, al permitir el ingreso de más pasajeros de los permitidos; luego entonces no se evidencia nexo causal entre el resultado con la acción u omisión atribuida al Municipio de Miraflores; razón por la cual no puede predicarse responsabilidad de la administración en este caso.

2. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil: Mediante apoderado contestó la demanda (fls. 108 al 128 C.1), expresando oponerse a cada una de las pretensiones de la misma por carecer de fundamento de hecho y de derecho; en cuanto a los hechos mencionó, que en relación a los narrados en los numerales 1º, 2º, 3º y 4º se atiene a lo que se pruebe; en tanto, que el enunciado en el numeral 4C señaló que no es cierto.

Como fundamentos de defensa, argumentó que el responsable de la operación aérea de la aeronave HK-2708 es la propietaria de la misma; es decir, la empresa ARALL LTDA, así como su comandante, lo anterior, teniendo en cuenta que son concededores de la capacidad de dicho aeromotor, conforme a la autorización que se le expide de aeronavegabilidad para operar y que pese a lo cual, permitieron se sobrepasaran los límites autorizados para su carga.

Agregó que a la Aeronáutica Civil le es imposible vigilar las conductas de los pilotos que trabajan dentro del territorio nacional; quienes al contar con los respectivos permisos de operación y licencias, tienen un rol de garantes de la seguridad aérea; cita que en este aspecto la legislación aeronáutica presume la responsabilidad del operador conforme a los ordinales 4, 5 y 6 del numeral 3.6.3.7.1 del Reglamento Aeronáutico de Colombia.

En cuanto a la operación aérea en el Municipio de Miraflores, manifestó que no existe aeropuerto como tal, sino un aeródromo, en el que solo se permite la



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

operación de avionetas y monomotores con poca capacidad, razón por la que no se justifica tener inspectores permanentes en ese aeródromo. Adicionó que las labores de vigilancia de aeronavegabilidad y operacional, se realizan en la capital del Meta, donde se cuenta con los inspectores de Manteniendo (PMI, Principal Maintenance Inspector), de operaciones (POI, Principal Operation Inspector) asignados a la empresa y el Inspector Técnico autorizado (AIT, Authorized Inspector Technician).

Concluyó que el hecho de que ARLL haya operado la aeronave identificada con matrícula HK 2708, violando las prescripciones de operación relacionadas con el peso y balance de la misma, genera un incremento de riesgo operacional, que constituye un eventual atentado contra la vida de las personas a bordo y en tierra, factor aunado a la falla técnica en el sistema de combustible de la aeronave, que lamentablemente se convirtió en un fatal desastre.

Atribuyó la responsabilidad de la operación conjuntamente al explotador de la aeronave como a su comandante, de conformidad con el numeral 4.18.1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, concordantes con los artículos 1804 y 1806 del Código de Comercio.

Propuso las siguientes excepciones:

- Culpa Exclusiva de la Víctima: Manifestó que las personas que abordaron la aeronave conocían que las condiciones no eran las adecuadas para el transporte de pasajeros tal y como lo afirman en la demanda; en tanto, a la aeronave se le había retirado toda la silletería, quedando el fuselaje convertido en bodega, por lo que debieron haber ejercido sus derechos a un transporte seguro y adecuado.

- Hecho de un Tercero: Indicó que el piloto en su condición de comandante y además representante de la empresa ARALL LTDA, transportó pasajeros del Municipio de Miraflores sin tener las condiciones adecuadas para ello, lo que origina una verdadera responsabilidad en cabeza de la empresa en mención, la cual fue sancionada por la AEROCIVIL mediante las resoluciones 00846 de 2006 y 1889 de 2006, por los hechos objeto de litis, al considerar que violaron los reglamentos aeronáuticos que estaban obligados a cumplir.

- Caducidad de la Acción: Sostuvo que si bien los hechos ocurrieron el 12 de mayo de 2004, los términos comienzan a contar desde el día 13 de mayo de ese mismo año, finalizando los dos años el 12 de mayo de 2006, teniendo en cuenta que para efectos de la cuenta de los años, se tiene el año calendario, es decir, del 1 de enero al 31 de diciembre, mas no como se quiere demostrar en la demanda, desde el 13 de mayo de 2004 al 13 de mayo de 2006, no siendo concordante con el artículo 121 del C.P.C.

Así las cosas, la demanda debió ser radicada el 12 de mayo y no el 15 de mayo de 2006, configurándose de esta manera la caducidad de la acción.



## JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO

### V. CONTESTACIÓN DEL LLAMAMADO EN GARANTÍA.

La aseguradora Colseguros S.A. (fls 235 al 248 del C. de llamamiento en garantía), contestó el llamamiento en garantía mediante apoderado, indicando que frente a los hechos 1º y 2º son ciertos, respecto del 3º y 4º no le constan y referente al 5º manifestó que no es un hecho.

Argumentó que si bien la Aerocivil pretende vincular a la Aseguradora Colseguros con fundamento en la póliza No. 9502036 con vigencia del 21 de julio de 2004 hasta el 20 de diciembre de 2005; no es menos cierto que, la póliza presentada por la Aerocivil se encuentra identificada con el No. 9501867 con vigencia desde el 08 de marzo al 20 de mayo de 2004.

Propuso las siguientes excepciones:

- Ausencia total de cobertura con fundamento en la póliza No. 9502036 con vigencia del 21 de julio de 2004 hasta el 20 de diciembre de 2005: Expresó que la póliza No. 9502036 expedida por su representada, inició la cobertura objeto del contrato de seguro el día 21 de julio de 2004 y finalizó el 20 de diciembre de 2005; en este orden sostiene, que frente al amparo de los hechos de la demanda, ocurridos el 12 de mayo de 2004, la aseguradora no tenía obligación alguna, en los términos del contrato de seguro que se instrumentó a través de la aludida póliza.

- Aplicación del deducible: Indicó que debe darse aplicación al deducible pactado en la póliza No. 9501867 que supera ampliamente la sumatoria de las pretensiones, por lo cual debe ser soportado por el asegurado AEROCIVIL, antes de que la póliza pueda verse afectada por la reclamación de seguros; reiterando, que la póliza en mención no está llamada a otorgar cobertura con el llamamiento en garantía, teniendo en cuenta que el deducible de la póliza supera ampliamente el valor total de las pretensiones formuladas en el proceso.

- Inexistencia de la Obligación de Colseguros: Adujo que el objeto del seguro de responsabilidad civil para aeropuertos y controladores aéreos, recae en lo siguiente: "amparar la responsabilidad civil de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, que surja de un accidente por la posesión, uso mantenimiento o provisión de los predios, servicios e infraestructura necesaria para la operación con el tráfico aéreo y servicios de navegación...se cubre la responsabilidad civil con relación a todos los **aeropuertos controlados por la Unidad** en el Territorio Colombiano y la responsabilidad de todas las operaciones de los controladores aéreos de la Unidad en Territorio Colombiano" (Subraya y negrilla del texto)

Conforme a lo anterior, indicó que el objeto del seguro no ampara la responsabilidad que pudiere surgir en cabeza de la Aerocivil, por cuanto los aeropuertos deben ser controlados por el asegurado y por las operaciones de los controladores aéreos.



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

Concluyó que el aeropuerto de Miraflores tiene carácter de aeropuerto - no controlado, razón por la cual la Aerocivil no presta servicios de control de tránsito aéreo en el mismo; en consecuencia, la póliza no está llamada a brindar la cobertura por los hechos generadores de responsabilidad en cabeza de la Aerocivil; máxime cuando está acreditada la violación de las leyes, reglamentos e instrucciones aeronáuticas; situación que tampoco permitiría reconocer a cargo de Colseguros obligación asegurativa alguna.

Como excepciones subsidiarias, planteó las siguientes:

-Terminación del Contrato por Violación de Garantía: Expresó que la empresa Aerocivil se obligó clara e inequívocamente a lo siguiente: “*cumplimiento de todas las reglamentaciones internacionales y gubernamentales y con las instrucciones civiles*” garantía que se consignó en las condiciones generales de la póliza, por consiguiente, al haberse incumplido tal obligación, la aseguradora puede optar por la terminación del contrato de seguro, la cual operaría si se accede a las pretensiones de la demanda y desde el momento de la infracción.

-Culpa Grave del Asegurado: Indicó que una eventual infracción que llegare a reconocerse judicialmente como presupuesto necesario de condena en contra de la AEROCIVIL, implicaría una conducta gravemente negligente, la cual, al no haber sido asegurada expresamente, ha de entenderse excluida de la cobertura conforme a los artículos 1055 y 1127 del C. de Comercio.

-Improcedencia de Solidaridad frente al Llamamiento en Garantía formulado en contra de Colseguros y concurrencia de culpas: Solicitó que en caso de atribuírsele responsabilidad a la AEROCIVIL, solamente entraría a responder por la porción del daño en que incurrió esta entidad pública.

-Prescripción de la Acción: Expresó que si llegase a demostrarse que la parte actora presentó a la AEROCIVIL reclamación judicial o extrajudicial sobre las pretensiones de la demanda, con más de dos años a la fecha en que la entidad pública notificó el llamamiento en garantía, operó la prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro, esto es que, ya había transcurrido los 2 años, conforme lo consagra el artículo 1081 del Código de Comercio.

### **VI. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

1. Parte demandante: Manifestó que dentro del asunto quedaron demostrados los supuestos de hecho alegados en la demanda y que en tal sentido, el daño antijurídico consistente en la muerte de la señora Mora Celis y el padecimiento moral de la hija menor sobreviviente y de sus familiares, es imputable a título de falla en el servicio.

Adicionalmente afirmó que el aeropuerto de Miraflores al ser de propiedad de dicho Municipio, con permiso de operación expedido por la Unidad Administrativa Especial



## JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO

de Aeronáutica Civil, en conjunto con la Policía quien tiene el deber de vigilancia y control, son los responsables de los daños causados, en tanto que las accionadas incumplieron las obligaciones que les atañe conforme a la ley, establecidas en los artículos 1773, 1774, 1813 y 1817 del Código de Comercio, el artículo 69 del Decreto 2171 de 1992 y los numerales 48 y 49 del Reglamento Aeronáutico de Colombia RAC 160. (fls. 786-791 C.4).

2. Parte demandada Policía Nacional: Afirmó que la función de la Policía, si bien está encaminada a garantizar los derechos y libertades públicas de los ciudadanos, a través de la consolidación de la convivencia y seguridad y el orden justo, no se le puede atribuir la responsabilidad por los hechos manifestados en la demanda, debido a que las funciones de regulación, administración, vigilancia y control del uso del espacio aéreo, no son resorte de su representada; sin que ello signifique que esta institución eventualmente se encuentre en los filtros para el control de las requisas. Advirtió que nada tiene que ver con el control de número de pasajeros o volumen de peso que tenga el avión, dado que el aeródromo no era militar sino civil, conforme lo determina el Código de Comercio en sus artículos 1880 y 1884.

Agregó que se configura una falta de legitimación en la causa por pasiva, en razón a que de los hechos de la demanda no se desprende ninguna actuación, omisión u operación de la cual se desprenda un daño o nexo causal atribuible a esta demandada. (fls. 759 al 770 C.4).

3. Parte demandada Municipio de Miraflores: Adujo que no es responsable ni administrativa ni extracontractualmente por los hechos imputados, dado que es competencia de la Policía Nacional vigilar el cargue y descargue de los aviones del aeródromo de Miraflores, así como también es quien requisa a las personas que llegan al terminal aéreo, con el fin de controlar el tráfico de sustancias prohibidas.

Adicionó que en la investigación de la Fiscalía y de la Aerocivil, se concluyó que fue el sobrecupo la causa eficiente para la producción del daño, circunstancia imputable a la Policía Nacional quien se encontraban en ese momento de servicio en el aeródromo; finalmente, precisó que en virtud de mandato legal, se tiene que donde haya un aeropuerto, por pequeño que sea, le corresponde a la Aerocivil vigilar y controlar su correcta operación. (fls. 784-785 C.2).

4. Parte demandada Aeronáutica Civil: Manifestó que cualquier daño que hubiese podido sufrir la parte actora fue consecuencia exclusiva del actuar del piloto, en virtud del artículo 1804 del C. de Comercio, dada la competencia que le aviene al explotador de la aeronave conforme lo indica el artículo 1804 del C. de Comercio, aunado a la infracción del Reglamento Aeronáutico del Colombia, toda vez que éste operó en condiciones distintas a aquellas para las cuales estaba autorizado, ya que el certificado de aeronavegabilidad se encontraba limitado a seis pasajeros incluida la tripulación y sin tener sillas para ello, abordó a ocho pasajeros. (fls. 792 al 795 c. 4).



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

5. Llamada en garantía Aseguradora Colseguros S.A.: Apuntó que la Aerocivil no incurrió en la trasgresión del contenido obligacional que le era exigible en su calidad de autoridad aeronáutica, puesto que cumplió a cabalidad con sus deberes constitucionales, legales y reglamentarios, teniendo en cuenta que la obligación de vigilar e inspeccionar el cumplimiento de los numerales del RAC, recae sobre el explotador y el piloto al mando de la aeronave.

Agregó que el aeródromo de Miraflores al no ser controlado, es decir, al no tener torre de control, ni presencia de funcionarios de la Aerocivil, la aeronáutica no tuvo conocimiento acerca del sobre cupo y demás circunstancias relacionadas con la seguridad del vuelo que se presentaban al momento del despegue.

De otra parte sostuvo que de declararse responsable la Aerocivil, se tengan en cuenta las excepciones propuestas en la contestación del llamamiento en garantía. (fls. 741-758 del C.4)

6. El Ministerio Público no se pronunció en esta etapa procesal.

### **CONSIDERACIONES**

Siendo competente este Despacho para conocer en virtud de lo dispuesto en el numeral 6º del artículo 134 B del C.C.A., adicionado por el artículo 42 de la Ley 446 de 1998, y no encontrando causal de nulidad que invalide lo actuado, procede a fallar el asunto objeto de controversia, precisando que en primer lugar, se resolverá lo relativo a las excepciones que pudieren tener el carácter de previas y posteriormente se abordará el fondo del mismo.

#### **I. De la fijación del litigio y de los problemas jurídicos a resolver**

En el asunto de la referencia, se pretende por la parte demandante, se declare la responsabilidad administrativa de las entidades demandadas por la falla del servicio consistente en omitir su deber de vigilancia y control, al permitir el despegue de la aeronave HK-2708, marca CESSNA, con sobrecupo, lo que propició que se precipitara a tierra; y en consecuencia, se causara la muerte de YURI MORA CELIS, en hechos ocurridos el día 12 de mayo de 2004, cuya indemnización se reclama.

En tanto, la parte demandada se pronunció de la siguiente manera: i) El Municipio de Miraflores sin efectuar algún razonamiento de defensa propuso las excepciones de caducidad de la acción, falta de legitimación en la causa por pasiva e inexistencia del nexo causal; ii) La Aeronáutica Civil, indicó que la responsabilidad de los hechos acaecidos el 12 de mayo de 2004, se le debe atribuir al comandante de la aeronave y al explotador de la misma; agregó que teniendo en cuenta que no existe un aeropuerto en el Municipio de Miraflores, sino un aeródromo, su vigilancia y las labores operacionales recaen sobre los inspectores localizados en la capital del Meta. Propuso las excepciones de culpa exclusiva de la víctima, hecho de un tercero



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

y caducidad de la acción; y, iii) La llamada en garantía: Aseguradora Colseguros S.A., sin plantear las razones de su defensa propuso como excepciones la ausencia total de cobertura con fundamento en la póliza No. 9502036 con vigencia del 21 de julio de 2004 al 20 de diciembre de 2005; aplicación del deducible; inexistencia de la obligación de Colseguros; terminación del contrato por violación de garantía; culpa grave del asegurado; improcedencia de solidaridad frente al llamamiento en garantía formulado en contra de Colseguros; concurrencia de culpas y prescripción de la acción.

En este orden de ideas, y teniendo en cuenta que la excepción denominada falta de legitimación en la causa por pasiva, que fuera presentada por la el Municipio de Miraflores, se encauza a desvirtuar la responsabilidad que se le imputa en la demanda, la misma será resuelta al momento de dirimir el fondo del asunto, al estar fundada en este tipo de razonamientos, por lo cual, el Despacho se plantea como problemas jurídicos a resolver:

1. ¿Se configura la excepción previa de caducidad de la acción, propuesta por los apoderados del Municipio de Miraflores y de la Aeronáutica Civil?
2. ¿Son las entidades demandadas, administrativamente responsables por los daños causados a la parte demandante, como consecuencia de la falla del servicio al omitir el control y vigilancia del ingreso de los pasajeros, permitiendo el sobre cupo de la aeronave de matrícula HK-2708 de la empresa ARLL, que conllevó su precipitación a tierra, generando la muerte de la tripulante YURI MORA CELIS, en hechos acaecidos el 12 de mayo de 2004?
3. En el evento que el problema jurídico anteriormente planteado, tenga respuesta positiva, el Despacho entrará a estudiar lo siguiente: ¿Están obligadas las entidades demandadas a reparar los perjuicios reclamados por los demandantes, conforme a lo pretendido en la demanda?

### **II. La excepción de caducidad de la acción**

El apoderado del Municipio de Miraflores argumentó que si bien los hechos ocurrieron el 12 de mayo de 2004, no fue sino hasta el 15 de mayo de 2006, que se presentó la demanda, cuando ya se había configurado la caducidad de la acción.

Por su parte el apoderado de la Aeronáutica Civil, sostuvo que la demanda debió presentarse el 12 de mayo de 2006, teniendo en cuenta el conteo de los términos en años suscitado en el artículo 121 del C.P.C.

Conforme a lo anterior, tenemos que los perjuicios reclamados por la omisión que se imputa a las entidades demandadas son solicitados en ejercicio de la acción de reparación directa, frente a la cual el artículo 136 del Código Contencioso



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

Administrativo, vigente para la época de la presentación de la demanda, establecía que *"la de reparación directa caducará al vencimiento del plazo de dos (2) años, contados a partir del día siguiente del acaecimiento del hecho, omisión u operación administrativa o de ocurrida la ocupación temporal o permanente del inmueble de propiedad ajena por causa de trabajos públicos."*

En virtud del contenido de la norma referida, el momento a partir del cual comienza a contarse el término para demandar la reparación del daño, es al día siguiente en que acaeció el hecho, omisión, operación administrativa u ocupación temporal o permanente de inmueble; en el caso de marras tenemos que el hecho derivado del accidente aéreo, data del día 12 de mayo de 2004 y, teniendo en cuenta que el conteo inicia al día siguiente de perpetrado el daño, como ya se mencionó, para este caso corresponde al 13 de mayo de 2004, así las cosas, se tiene que desde tal data hasta el 13 de mayo de 2006, los actores tuvieron para acudir a la administración de justicia.

No obstante, revisado el calendario se observa que el 13 de mayo de 2006 correspondió a un sábado, en esta circunstancia, conforme al inciso primero del artículo 121 del C.P.C., no se tomarán en cuenta los días en que permanezca cerrado el Despacho, lo que nos lleva a concluir que el término se extiende hasta el día hábil siguiente; para el caso de autos, sería hasta el lunes 15 de mayo de 2006, fecha en la que fue presentada la demanda (fls. 60 C.1); así las cosas observándose que la misma fue interpuesta en tiempo, no se tendrá por probada la excepción de la caducidad de la acción propuesta por el apoderado del Municipio de Miraflores y el apoderado de la Aeronáutica Civil, en consecuencia la respuesta al problema jurídico planteado en el numeral primero es negativa; razón por la que se continúa con el estudio del fondo del asunto.

### **III. Hechos probados:**

Para desatar los planteamientos esbozados en los interrogantes anteriormente formulados, se tendrán en cuenta la siguiente situación fáctica:

1. Se encuentra probado que YURI MORA CELIS era hija de la señora MARIA DEL TRANSITO CELIS DE MORA, hermana de KEILER MORA CELIS, LEVI YAZMIN MORA CELIS, ADRIANA MORA CELIS, ELIXANDER MORA CELIS, MARÍA DEL CARMEN MORA CELIS, RIVELINO MORA CELIS, ESTHER JULIA MORA CELIS y JAIR SINIO MORA CELIS como consta en los registros civiles de nacimiento visibles a folios 25 al 27 y del 29 al 33 del C.1.
2. También se evidencia que YURI MORA CELIS fruto de una unión matrimonial concibió a la menor ANDREA YULITZA GARZÓN MORA, tal como se avizora en el registro civil de matrimonio y de nacimiento a folios 23 y 28 del C.1.



### JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO

3. Se encuentra probado, que la señora YURI MORA CELIS, falleció el día 12 de mayo de 2004, tal como se desprende del certificado de defunción obrante a folio 22 del C.1.
4. Que la empresa ARALL LTDA, es la explotadora de la aeronave accidentada, conforme se evidencia con el informe de fecha 14 de mayo de 2004, en el que se consignó lo siguiente: "... el pasado 12 de mayo de 2004 la aeronave HK-2708, marca CESSNA, modelo U206-G, serie CU20606157 de propiedad y explotada por esta empresa, al mando del Capital CARLOS ENRIQUE CAMPO MURILLO (Q.E.P.D.), identificado con cedula No. 94.225.207 y licencia PCA 5104; aeronave que cubría la ruta entre San José del Guaviare – Miraflores- San José del Guaviare, se accidentó a 2.5 millas de San José del Guaviare, siendo aproximadamente las 11:45 a.m..." (fls. 50 de anexo de la contestación de la Aerocivil)
5. Así mismo obra en el plenario informe No. 1602-030-SAR-VV-04 del 13 de mayo de 2004, suscrito por el Jefe SCR-SAR Región LL-OO de la Aeronáutica Civil dirigido al Director Aeronáutico Regional Meta, donde se le pone en conocimiento la novedad referente al accidente aéreo acaecido el 12 de mayo de 2004 a las 11:55 en los siguientes términos: "...AVE SE DECLARA EN EMERGENCIA A LAS 16:47 UTC informando en frecuencia 118.1 de la torre de San José, procedente de Mira flores sin más notis (sic). En el radial 188 a 4NM al S E de San José, PIL al mando Carlos Enrique Campos Licencia PC 5404..." reportándose 9 ocupantes en la aeronave de las cuales resultaron heridas 4 personas y 5 fallecidos entre ellos la señora Yuri Mora Celis. (fls. 181 al 182 anexo contestación de la Aerocivil)
6. Está acreditado con el Informe No. TWR033-04 del 13 de mayo de 2004 suscrito por el Controlador Aeródromo de San José de Guaviare, lo sucedido instantes previos al accidente, veamos: "encontrándome ayer en la posición de Control de Aeródromo... se presentó una situación de emergencia con la aeronave tipo Cessna 206 matrícula HK2708 afiliada a la empresa Aerolíneas Llaneras ARALL Ltda. la mencionada aeronave finalmente se precipitó a tierra...el siguiente recuento cronológico de los hechos acontecidos desde el momento en que la mencionada aeronave ingresa a la zona de control..."

1638UTC Ingres a la Zona de control del AD el HK2708 procedente de Miraflores notificando vuelo normal a 19NM por el SE de la estación. Se le informa RWY en uso (01), viento y QNH.

1645UTC El HK2708 notifica 5NM fuera. Se le solicita proceder directo a notificar final para la RWY01.

1645UTC El HK2708 informa textualmente a la TWR: "González, tengo problemas con el avión". La TWE le solicita de inmediato notificar



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

*posición actual a lo que el piloto contesta: "Estoy 2.5NM con 2.500 pies, voy a intentar aterrizar en un potrero". La TWR pregunta si necesita alguna asistencia especial pero no se recibe respuesta..."* (fls. 185 al 187 anexo de la contestación de la aerocivil)

7. Se tiene que de acuerdo con el informe preliminar de accidente, suscrito por el Jefe Grupo Investigación de Accidentes de la Aeronáutica Civil, está acreditado que la aeronave despegó de Miraflores con destino a San José del Guaviare transportando 7 adultos y 2 niños. Que durante la fase de descenso el piloto reportó a la torre de San José que tenía problemas con la aeronave notificando que estaba a 2.5. N.M y 2.500 pies y aterrizaba en un potrero; el accidente se presentó a las 11:45 H.L y en condiciones meteorológicas apropiadas para la operación. No se presentó incendio. (fls. 212 anexo contestación de aerocivil)
8. Está acreditado que al motor continental de la aeronave HK-2708 de la empresa ARALL LTDA se le realizó prueba de funcionamiento post accidente, donde se concluyó que *"... el comportamiento del motor en el banco de prueba fue normal para cada uno de los rangos en que se probó, por lo cual se acuerda dar por terminada la diligencia..."* Lo anterior, de conformidad con el informe rendido por los inspectores de Aeronavegabilidad de la Aerocivil, el TERM-090 y el Inspector Técnico de los talleres Aeronáuticos Aciopartes LTDA, visible a folios 24 al 25 del anexo identificado contestación de la demanda de la Aeronáutica Civil.
9. Que el peso de la carga que venía a bordo de la aeronave HK-2708 era de 150kg, certificado que emitió el Coordinador de despacho de la empresa ARALL LTDA, de acuerdo a la carga entregada por la seccional de Policía Judicial e Investigación Guaviare (fls 39 del anexo de contestación de la demanda)
10. De acuerdo con el formulario de Información Técnica y Operacional Percance Aéreo, se evidencia que el ultimo chequeo de la aeronave se realizó el 29 de enero de 2004, así mismo que la última inspección técnica se realizó el día 08 de octubre de 2003 y por ultimo registra como último servicio el 06 de marzo de 2004 (fls. 64 y 65, 96, 148 Anexo contestación de la Aerocivil)
11. Que de conformidad con el certificación de habilitación anual se evidencia el cumplimiento del servicio anual o de 100 horas, donde se le confiere la condición a la aeronave HK-2708 de aeronavegable vigente para la época de los hechos (fls. 151 anexo contestación de la demanda)
12. Está probado que la aeronave contaba con certificado de aeronavegabilidad No. 001961, el cual indica que contaba con una capacidad de 6 puestos de tripulación y que el P.B.M.O (peso bruto máximo de operación) es de 1.632.96 kgs expedido por la Unidad (fls. 94 anexo contestación)



## JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO

- 816
13. Se demuestra que mediante Resolución No. 00846 del 7 de marzo de 2006, el Secretario de Seguridad Aérea de la Aeronáutica Civil emitió fallo, donde se declaró responsable a la empresa AEROLINEAS LLANERAS-ARALL LTDA en su condición de explotador de la aeronave identificada con matrícula HK-2708P marca CESSNA U206-G serie No. CU20606167 por los hechos acaecidos el 12 de mayo de 2004, al infringir los deberes, responsabilidades y obligaciones descritos el inciso 5 del literal b) del numeral 3.6.3.7.1, 4.4.1.3., literales a) y b) del numeral 4.2.1.2., literal c) del numeral 7.1.7.2.10.1 del Reglamento Aeronáutico de Colombia.
  14. Que contra la mencionada resolución se presentó recurso de reposición, el cual fue resuelto negativamente mediante Resolución No. 01889 del 10 de mayo de 2006 (fls 145 al 149 del C.1)
  15. Que en el informe de accidente de aviación realizado por el grupo de investigación de accidentes de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, se describen los acontecimientos previos al descenso de la aeronave, indicando que la misma estaba ocupada por 9 personas entre ellas el piloto, seis pasajeros adultos y dos menores de edad; y, que pese a que la aeronave contaba con una capacidad de 1632 kg, se encontró que llevaba un total de 1750 kg, es decir, un exceso de 118 kg aproximadamente, igualmente se consignó: *"... aunque el sobrepeso puede no haber ocasionado el accidente, ya que la aeronave había efectuado el despegue y el vuelo a crucero en forma normales, si pudo influir sobre la velocidad de planeo y la tasa de descenso lo cual probablemente impidió que la aeronave sorteara los árboles que estaban en su trayectoria hacia el potrero... Otra probabilidad es la falta de combustible, con el aeronave que no hubo incendio a pesar de lo severo del impacto, pero de acuerdo a los datos de tanqueo obtenidos en Villavicencio y al registro de autonomía de vuelo de dos horas que figura en el plan de vuelo, el mismo era suficiente... CAUSAS PROBABLES falla indeterminada en vuelo que llevó al piloto a intentar aterrizar en un campo no preparado, la falla estuvo posiblemente relacionada con el sistema de combustible. Sobre cupo y sobre peso de la aeronave que a la postre aumentaron su tasa de descenso durante la emergencia..."* (fls150 al 158 C.1)
  16. Que de conformidad con el folio No.6 del libro de entrada y salida de aeronaves del aeropuerto del Municipio de Miraflores, se tiene que la aeronave HK 2708 de la Aerolínea ARALL Ltda llegó a las 9:30 horas y salió a las 11:30 con destino a san José del Guaviare con 8 pasajeros, entre ellos, la señora YURI MORA CELIS (fls. 286 al 288 C.2)
  17. La Aeronáutica Civil a través de su Director de Servicios a la Navegación Aérea, informó que el Aeropuerto de Miraflores está bajo el control del Municipio de Miraflores, el cual fue autorizado por la unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica civil según la Resolución No. 21 del 30 de enero de 1957, al ser su



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

- propietario y explotador. Por otro lado afirmó que a las operaciones aéreas que salen o llegan a ese terminal, se le presta control de tránsito aéreo desde el Aeropuerto Vanguardia de Villavicencio, pues este aeropuerto al no ser controlado, no tiene controladores aéreos ni equipos de radio ayudas y de meteorológica. Lo anterior conforme al oficio No. 4100.031-2012050497 del 14 de diciembre de 2012 (fls. 605 C.3)
- 18.** Está acreditado que el aeródromo del Municipio de Miraflores estaba autorizado para operar aéreamente, solo para aeronaves hasta 12.500 kls peso bruto máximo, conforme a la Resolución No. 21 de 1957, anterior resolución fue suscrita por el Director de la Aeronáutica Civil. (fls. 387 C.2)
- 19.** Está probado que entre la señora María del Transito Celis de Mora, Esther Julia Mora Celis, Rivelino Mora Celis, María del Carmen Mora Celis, Keiler Mora Celis, y Elixander Mora Celis y la empresa ARALL Ltda se concilió por la suma de 60.000.000 de pesos por los perjuicios causados derivados del accidente aéreo donde resultó muerta la señora Yuri Mora Celis, lo anterior de conformidad con el acta de conciliación proferida por el Juzgado Cuarto Civil de Villavicencio, bajo el radicado No. 50001-3103-0042006-00031-00 (fls. 614 y del 617 al 621 C.3)
- 20.** En diligencia de testimonio rendido por la señora Ana Inés García Romero, esta manifestó conocer a la familia de la señora María del Transito Celis, desde hace más de 10 años ya que su familia se congrega en la iglesia donde es pastora, indicó que la joven Yuri Mora Celis trabajaba en una finca como ayudante de cocina junto a su esposo; manifestó que la joven Yuri Mora Celis le colaboraba económicamente a su madre, hecho que le consta porque ella acompañaba a la señora María del Tránsito a retirar dichos giros. (fls. 289 al 291)
- 21.** Del interrogatorio de parte practicado a la señora María del Tránsito Mora Celis el día 16 de febrero de 2011, se tiene que la misma es ama de casa y cuida de la menor Yulitza Andrea Garzón, sostuvo que no se encontraba con su hija Yuri desde hace un año y que pese a ello tenía comunicación con ella cada un mes o dos meses; igualmente contó que la occisa le enviaba dinero por un monto de 400.000 cada tres meses, indicó que Yuri trabajaba en una finca como ayudante de cocina, adicionalmente expresó que por el accidente aéreo recibió una indemnización por parte de la empresa ARALL, por un valor de sesenta millones. (fls. 308 al 310 C.2)
- 22.** Luego el 16 de febrero de 2011, se realizó el interrogatorio de parte al señor Elixander Mora Celis, quien aseguró que desde hace un año no se encontraba con su hermana Yuri por motivos de trabajo, indicó que él residía en el Municipio de Miraflores laborando en una finca; agregó que no le aportaba económicamente a su madre, dado que su capacidad económica la destinara para cubrir los gastos de su esposa e hijos, pero sí tenía conocimiento de que su hermana Yuri le giraba dinero a su madre (fls.311 al 312 C.2)



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

23. En el mismo sentido en diligencia de interrogatorio de parte de la señora Nelly Giovanna Mora Celis, se obtuvo que desde hace un año no se veía con su hermana Yuri, por motivos de distancia y que desde los 14 años no vive con ella; igualmente narró que era muy poca la comunicación, en razón a la mala señal; por último expresó que no ha recibido algún tipo de indemnización por su muerte. (fls. 317 al 318 C.2)
24. De igual manera el 23 de febrero de 2011, la señora María del Carmen Transito Celis rindió testimonio, quien adujo ser la hermana de la señora Yuri Mora Celis, sostuvo que en la época de los hechos vivía en el vichada, donde trabajaba en una finca, indicó que poco tenía comunicación con su hermana y que pese a ello la muerte le causó un dolor profundo teniendo en cuenta que hasta el día que vivieron juntas eran muy unidas. (fls. 324 al 326 C.2)
25. El 26 de octubre de 2011 se llevó a cabo diligencia para el recaudo del testimonio de la señora María Teresa García, quien refirió conocer a la familia Mora Celis desde hace 16 años, sostuvo que la señora María del Transito es ama de casa y que subsistía de lo que le giraba la señora Yuri Mora, expresó que la muerte de su hija le causó un gran dolor como quiera que era quien la ayudaba económicamente y encontraba respaldo moral y que pese a que no se visitaban por la distancia sí se comunicaban telefónicamente (fls. 435 al 437 C.3)
26. Así mismo el 1 de diciembre de 2011, rindió testimonio el señor Joaquín Hernando Penagos Aguilar, quien aseguró ser técnico en control de tránsito aéreo en el área de seguridad aérea de la Aeronáutica Civil, indicó lo siguiente:  
*"...la pista de Miraflores perteneciente al municipio del mismo nombre es un área destinada al aterrizaje y despegue de aeronaves sobre la cual la unidad administrativa especial aeronáutica civil no ejerce ninguna vigilancia directa y su responsabilidad se limita a autorizar su uso previo el lleno de unos requisitos de infraestructura terrestre que garantice que las aeronaves efectuando las maniobras de despegue y/o aterrizaje no vayan a ver afectada su seguridad por la presencia de obstáculos que efecten negativamente a las aeronaves y sus ocupantes, por esta pista está calificada como no controlada queriendo significar con esto que dado el bajo volumen de operaciones aéreas que allí se realizan no existe la necesidad de utilizar recursos humanos y técnicos que permitan controlar el movimiento de las aeronaves,, (sic) lo que obligaría a instalar una torre de control y dotarla con funcionarios debidamente capacitados en el control de tránsito aéreo, en que las operaciones aéreas se realicen cumpliendo los estándares de seguridad de dicha pista corresponde además del municipio de Miraflores debe garantizar que la pista y sus alrededores estén cumpliendo con los criterios de infraestructura mínimos que le validaron su permiso de operación recae puntualmente en las tripulaciones de la aeronave entendiéndose pilotos al mando de ellos en el que la operación aérea ahí realizada cumpla con los criterios establecidos por la aeronáutica civil de Colombia que están consignados en las diversas partes del reglamento Aeronáutico colombiano... la aeronáutica civil es responsable de vigilar los procesos de seguridad de las empresas aéreas, sin embargo, la ejecución de las actividades de seguridad recaen directamente sobre los operadores aéreos o empresas aéreas, el*



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

*apoyo de otras autoridades de orden nacional, departamental o municipal estarán circunscritas a la seguridad aeroportuaria es decir la vigilancia sobre las instalaciones físicas en caso que existan...PREGUNTADO: le consta en quien recae el deber de controlar la capacidad de las aeronaves que despegan de la pista de Miraflores: ... la responsabilidad recae exclusivamente en el explotador de la aeronave considerando que es el único que conoce de las limitaciones y capacidades de su avión, para el efecto se basa en las características del avión que el constructor de la maquina le ha entregado... tengamos en cuenta que en Miraflores no hay aeropuerto, no hay un terminal aéreo que permita realizar filtros de seguridad a las personas que pretendan ingresar a las aeronaves, en Miraflores solo se cuenta con una pista de aterrizaje que no está aislada del municipio y cualquier persona puede ingresar o circular en cercanía de las aeronaves y sus ocupantes, normalmente en ningún aeropuerto existe un funcionario de la aeronáutica civil que realice estas tareas, las que son ejecutadas por otras autoridades... la capacidad de carga o de número de pasajeros que aparece autorizada en el certificado de aeronavegabilidad y de operaciones de la aeronave que expide la aeronáutica civil de Colombia no puede ser excedido conforme lo ordena el reglamento aeronáutico colombiano. La parte cuarta del reglamento aeronáutica colombiano numeral 4.18.17 establece criterios sobre la carga y pasajeros que puede transportar una aeronave... de acuerdo con la definición consignada en el reglamento aeronáutico colombiano parte I, un aeropuerto controlado es aquel en donde se facilita servicio de control de tránsito aéreo a los aviones que aterrizan y despegan en una pista... un aeródromo no controlado es aquel en donde no existen funcionarios del aérea de control de tránsito aéreo para proveerles servicios a las aeronaves desde una torre de control con el objeto de organizarlos para aterrizar y despegar... conforme lo establece la parte quinta del reglamento aeronáutico colombiano en el numeral 5.2.4 el piloto al mando de la aeronave es el máximo responsable en relación con la operación del vuelo... todo piloto antes de iniciar un vuelo debe hacer lo necesario para de una parte verificar el correcto funcionamiento de la aeronave verificando que los elementos o personar (sic) que acuparan (sic) su vuelo se encuentren dentro de los límites de peso y número correspondiente al tipo de aeronave que va a volar y de otra parte el piloto debe familiarizarse con toda la información relacionada a la ruta y aeropuerto al que va a volar..." (fls. 459 al 465 C.3)*

27. Del testimonio de la señora Luz Dary Toro realizado el día 16 de febrero de 2012, se estableció que trabajaba a los alrededores del aeropuerto de Miraflores como vendedora de chance, afirmó recordar el día de los hechos, indicando que ese día en el aeropuerto se encontraba la presencia de la Policía Nacional, quienes verificaban las maletas y requisar a los pasajeros. (fls. 473 al 474 C.3)
28. Por último, el 27 de septiembre de 2012, rindieron testimonio los señores Esther Julia Mora Celis y Jair Sinio Mora Celis, quienes afirmaron que trabajaban en una finca y que poco se comunicaban con Yuri Mora por la señal, coincidieron en que sabían de ella por conducto de su otra hermana María del Carmen y que no recuerdan haber recibido alguna indemnización por su muerte (fls. 529 al 530 C.3)



## JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO

### IV. Del fondo del asunto – Del régimen de responsabilidad aplicable

Para dirimir el asunto objeto de litigio, el Despacho partirá del análisis de la existencia del **daño**, el cual ha sido considerado jurisprudencial y doctrinariamente, como el primer elemento estructural y punto de partida de los procesos de responsabilidad, pues es ante la existencia de éste que se pone en marcha el aparato social y jurisdiccional con miras a buscar la reparación de la víctima, siendo definido el daño como aquella afrenta, lesión o alteración del goce pacífico de los intereses lícitos de una persona, trátase de derechos pecuniarios o no pecuniarios, individuales o colectivos<sup>1</sup>.

El segundo elemento de la responsabilidad a estudiar, es el denominado **“imputación”** que corresponde a la identificación del hecho que ocasionó el daño sufrido por la víctima y por consiguiente del sujeto, suceso o cosa que lo produjo, al respecto se precisa que si bien en la teoría tradicional de la responsabilidad, al hacer referencia al elemento imputación, se hablaba de Nexo Causal, entendido como la relación necesaria y eficiente entre el daño provocado y el hecho dañino; sin embargo, en la actualidad dicho concepto ha sido ampliado jurisprudencialmente, entendiéndose que, al ser un criterio naturalístico de relación causa-efecto, el mismo puede quedarse corto a la hora de englobar la totalidad de consideraciones que implica un proceso de imputación, por lo que se hace necesario, analizar el contenido de dicho nexo causal con un componente fáctico y un componente jurídico, los cuales deben ser satisfechos en la construcción del juicio de responsabilidad.

Luego se pasa a analizar el tercer elemento del juicio de responsabilidad, consistente en el **fundamento del deber de reparar**, en cuyo estudio debe determinarse si en la entidad demandada se encuentra el deber de reparar el daño que le fue imputado y de resultar ello cierto, bajo qué fundamento o régimen de responsabilidad ha de ser declarada administrativamente responsable.

Lo anterior, partiendo de lo dispuesto en el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia, disposición que regula, dentro de nuestro ordenamiento jurídico, de manera general, la responsabilidad extracontractual del Estado, en los siguientes términos:

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

*En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste”.*

En este sentido, el Consejo de Estado ha señalado que los elementos que sirven de fundamento a la responsabilidad son esencialmente el daño antijurídico y su imputación a la administración entendiendo por tal, el componente que *“permite*

<sup>1</sup> Por el tratadista Dr. JUAN CARLOS HENAO.



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

*atribuir jurídicamente un daño a un sujeto determinado. 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. Una vez se define que se está frente a una obligación que incumbe al Estado, se determina el título en razón del cual se atribuye el daño causado por el agente a la entidad a la cual pertenece, esto es, se define el factor de atribución (la falla del servicio, el riesgo creado, la igualdad de las personas frente a las cargas públicas). Atribuir el daño causado por un agente al servicio del Estado significa que éste se hace responsable de su reparación, pero esta atribución sólo es posible cuando el daño ha tenido vínculo con el servicio. Es decir, que las actuaciones de los funcionarios sólo comprometen el patrimonio de las entidades públicas cuando las mismas tienen algún nexo o vínculo con el servicio público”<sup>2</sup>*

En consecuencia, respecto de las situaciones enunciadas en el acápite jurisprudencial transcrito, se tiene que el régimen bajo el cual se analizará la responsabilidad del Estado, en el caso concreto, será bajo el régimen de imputación de la falla del servicio.

Respecto del régimen de responsabilidad aplicable a casos de accidentes aéreos por fallas del servicio imputables a la Aeronáutica Civil, el Consejo de Estado ha precisado lo siguiente<sup>3</sup>:

*“Aunque el servicio del transporte aéreo es prestado por los particulares, la eficiencia tanto del equipo humano como de las aeronaves en que se presta está garantizada por el Estado, de tal manera que regularmente en Colombia no se puede realizar un vuelo sin el visto bueno del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil.*

*Igualmente, de estas consideraciones se desprende: a) Que las Empresas Aéreas cuyo reconocimiento legal emana de actos del Gobierno (Ley 89 de 1.938) sólo podrán contratar el personal que posea títulos de idoneidad expedidos por las autoridades aeronáuticas colombianas y confiarán necesariamente como todos los colombianos, en que ellos se han expedido en forma regular; y b) que los usuarios del transporte utilizan confiadamente este medio de locomoción por las garantías que el Estado les presta al inspeccionar, vigilar y controlar el personal y los equipos aéreos.*

*Por ello, siendo las obligaciones emanadas del artículo 16 de carácter fundamental y la responsabilidad surgida de su incumplimiento primario, no puede aceptarse como causal exonerativa el hecho de fallas humanas que hayan sido toleradas por las autoridades aeronáuticas al someter a los*

<sup>2</sup> Consejo de Estado; Sección Tercera; sentencia del 16 de septiembre de 1999; Exp. 10922 C.P. Ricardo Hoyos Duque.

<sup>3</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 12 de noviembre de 1997, M.P. Carlos Betancur Jaramillo, exp. 11.224, reiterada en sentencia proferida el 3 de mayo de 2013, exp. 25.774, M.P. Stella Conto Díaz Del Castillo.



## JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO

*exámenes periódicos al personal aeronáutico o que se han presentado en otros accidentes a las mismas personas. Si el transporte aéreo es, como denominan los civiles una actividad peligrosa, requiere operarios de óptima idoneidad y corresponde, por tanto, a las autoridades retirar del servicio a aquellas personas que por una o varias veces cometan fallas que pongan en peligro la vida y los bienes de los usuarios.*

*Y no se olvide que esta obligación estatal en el transporte aéreo no es prestada en forma gratuita, pues tanto los pasajeros como las aeronaves pagan tasas (no impuestos) por los servicios prestados por la aeronáutica civil.*

*De todo lo anterior se concluye que el Estado Colombiano será responsable de los daños ocasionados en el transporte aéreo, cuando quiera que ellos ocurran por falla en el servicio de aeropuertos, o en fallas humanas conocidas por las autoridades aeronáuticas o que éstas debieron conocer, o por fallas de los equipos de aeronavegación por no inspeccionarlos, y, finalmente cuando quiera que omitieren en el cumplimiento del mandato del varias veces citado artículo 16 con los usuarios del transporte aéreo”.*

Ahora bien, en lo que respecta a la prueba de la falla del servicio, debe tenerse en cuenta que también le corresponde a la autoridad aeronáutica investigar todo accidente de aviación, “con el objeto de determinar sus causas probables y la adopción de las medidas tendientes a evitar su repetición”, conforme a lo dispuesto en los artículos 1847 a 1850 del Código de Comercio<sup>4</sup>. Deber establecido igualmente en el referido Decreto 2171 de 1992, en cuanto atribuye a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil las funciones de “asegurar el cumplimiento y seguimiento de las normas sobre investigación de los accidentes de aviación y las medidas para su prevención, adelantar las investigaciones sobre accidentes aéreos y suministrar las informaciones correspondientes”, asimismo, le impuso el deber de “efectuar la investigación de los accidentes de aviación civil producidos en el país, establecer sus causas, producir los dictámenes necesarios y proponer o adoptar las medidas que se deriven de las investigaciones, para evitar que se repitan” arts. 86 y 88.

<sup>4</sup> Artículo 1847. Obligación de la autoridad aeronáutica de investigar accidente de aviación. Todo accidente de aviación deberá ser investigado por la autoridad aeronáutica, con el objeto de determinar sus causas probables y la adopción de las medidas tendientes a evitar su repetición.

Artículo 1848. Procedimiento para la investigación de accidente de aviación. Corresponde a la autoridad aeronáutica el establecimiento, por medio de los reglamentos, del procedimiento que debe seguirse en la investigación de los accidentes.

Artículo 1849. Investigación de la aeronáutica civil de accidentes de aviación. la investigación que de los accidentes de aviación se haga por parte de la autoridad aeronáutica, será sin perjuicio de las investigaciones o diligencias que deban practicar de acuerdo con las leyes y reglamentos las autoridades judiciales o policivas.



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

### **V. Análisis del caso concreto:**

A la luz de los hechos debidamente probados, los fundamentos jurídicos enunciados y las argumentaciones de las partes, encuentra el Despacho que en el caso de autos, está debidamente acreditado el daño alegado por los demandantes conforme se desprende de certificado de defunción de la señora Yuri Mora Celis, donde se evidencia que falleció el 12 de mayo de 2004; así mismo, obra en el plenario informe No. 1602-030- SAR VV04 del 13 de mayo de la misma anualidad suscrito por el Jefe SCR-SAR de la Aeronáutica Civil, del que se desprende que la víctima falleció con ocasión al accidente aéreo, al encontrarse a bordo de la aeronave identificada con matrícula HK2708 afiliada a la empresa ARALL LTDA, que había partido desde el aeródromo del Municipio de Miraflores hacia el Municipio de San José del Guaviare.

Dicho lo anterior, se procede a establecer si el daño alegado por los demandantes le es o no imputable a las entidades demandadas, el que se indica en la demanda se produjo, como consecuencia de la falla del servicio, derivada de la omisión de control, vigilancia y seguridad aérea, esto es, al no haberse impedido el sobrecupo de pasajeros y carga en la aeronave, la cual se informa fue determinante para que la aeronave precipitara a tierra.

En relación con los hechos que dieron lugar al presente juicio de imputación, el acervo probatorio permitió establecer que la señora Yuri Mora Celis y 7 pasajeros más, entre ellos dos menores de edad, el día 12 de mayo de 2004, abordaron en el aeródromo del Municipio de Miraflores la aeronave identificada con matrícula HK-2708, afiliada a la empresa ARALL LTDA a las 11:30 am, que se dirigía con destino al Municipio de San José del Guaviare; lo anterior, de conformidad con el registro en el folio 6 del libro de entrada y salida de aeronaves del aeródromo del Municipio de Miraflores que obra a folio 286 al 288 del C.2 y el informe preliminar de accidente suscrito por el Jefe del Grupo de Investigaciones de Accidentes de la Aeronáutica Civil, visto a folio 212 del anexo de la contestación de aerocivil.

Igualmente, se tiene que la empresa ARALL LTDA era la propietaria y explotadora de la aeronave HK-2708, marca CESSNA, modelo U206-G, la cual era pilotada el día del suceso por el Capitán Carlos Enrique Ocampo, cubriendo la ruta desde el Municipio de Miraflores a San José del Guaviare, a las 11:45 a.m.; lo anterior se encuentra relatado en el informe rendido por la Empresa ARALL LTDA, dirigido al Jefe de la Oficina de Control Técnico de la Aeronáutica Civil, que obra a folio 50 del anexo de la contestación de la aerocivil.

Así mismo observa el Despacho que la aeronave contaba con certificación de aeronavegabilidad No. 001961, en la cual se consignó que la misma tenía una capacidad máxima de 6 tripulantes y peso bruto de operación de 1.632.96 kg; así como también, se observa que la última inspección realizada al aeromotor se practicó el 06 de marzo de 2004 y se encontraba vigente su aeronavegabilidad en cumplimiento del servicio anual que confiere tal condición; lo anterior, conforme a



820

## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

la documental que obra en el anexo de contestación de demanda a folio 94 y 151, anexo contestación aerocivil folios 64, 65, 96 y 148.

Igualmente, obra en el plenario el informe de accidente de aviación realizado por el Grupo de Investigación de Accidentes de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, que demuestra que la aeronave el día del suceso llevaba un peso total de 1750 kg y 9 personas a bordo, entre ellas el piloto; evidenciándose un sobre cupo en peso de 118 kg y 3 pasajeros más de los autorizados para este tipo de aeronaves; indicándose que si bien el sobrepeso no fue la causa del accidente, sí influyó en la velocidad al momento de su descenso.

En el mismo documento se estableció que la causa del accidente fue una falla en el sistema del combustible, esto, en razón a que al momento del impacto la aeronave no se incendió; sin embargo, se advirtió en la documental, que una vez verificados los datos de tanqueo obtenidos en la ciudad de Villavicencio y en el registro de autonomía de vuelo, se observó que el combustible era suficiente para el plan de vuelo, por lo que se concluyó: *"Falla indeterminada en vuelo que llevó al piloto a intentar aterrizar en un campo no preparado, la falla estuvo posiblemente relacionada con el sistema de combustible. Sobre cupo y sobre peso de la aeronave que a la postre aumentaron su rata de descenso durante la emergencia..."* (fls. 150 al 158 del C.1)

Así las cosas, cabe precisar que si bien los actores alegan la omisión de control, vigilancia y seguridad aérea, por parte de las entidades demandadas, en relación con el sobrecupo de la aeronave en donde perdió la vida la señora Yuri Mora Celis; el Despacho observa que de conformidad con los numerales 3.6.3.7.1. Literal b), 4.2.1.2; 4.2.7.1; 4.3.6.1 y 4.6.1.15 del Reglamento Aeronáutico Colombiano vigente para el 2004, tal responsabilidad recae en el piloto al mando de la aeronave, al ser el responsable de la operación de vuelo y la seguridad de las personas, así como, el responsable de que el peso y balance del avión se encuentre dentro de los límites de seguridad para el desarrollo del vuelo, prescritos por el fabricante del aeromotor, lo anterior en concordancia con los artículos 1805 y 1807 y ss del Código de Comercio.

En este orden de ideas, es claro, que tal obligación legal recae exclusivamente en el comandante de la aeronave, razón por la cual, no le es atribuible la omisión en estudio ni a la Policía Nacional ni al Municipio de Miraflores; en consecuencia, se negarán las pretensiones de la demanda, siendo la respuesta al segundo problema jurídico planteado, negativa.

### **CONDENA EN COSTAS**

En consideración a que no se evidenció temeridad, ni mala fe en la actuación procesal de las partes, este Despacho se abstendrá de condenar en costas, de



## **JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO**

conformidad con lo establecido en el artículo 171 del C.C.A., modificado por el artículo 55, de la Ley 446 de 1998.

En mérito de lo expuesto, el JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO, administrando Justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

### **RESUELVE:**

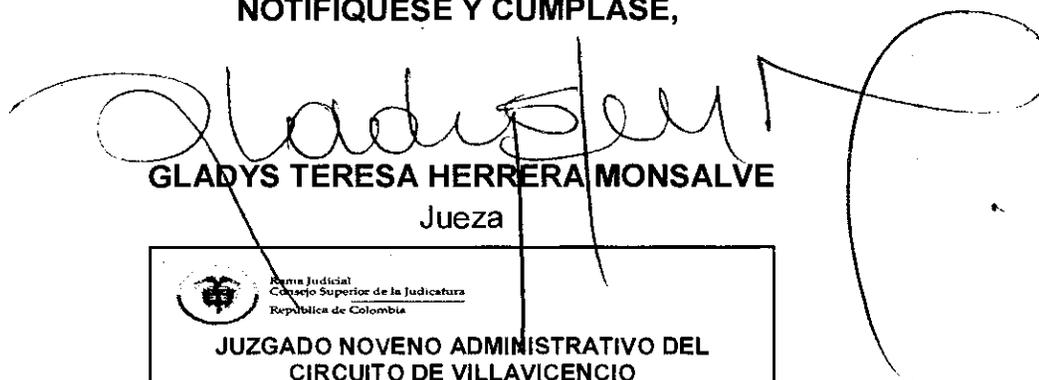
**PRIMERO.** DECLARAR no probada la excepción de caducidad de la acción, propuesta por el Municipio de Miraflores y la Aeronáutica Civil, conforme a lo expuesto en la parte motiva de esta sentencia.

**SEGUNDO.** NEGAR las pretensiones de la demanda, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

**TERCERO.** No condenar en costas. Por Secretaría, liquidense los gastos del proceso, en caso existir remanentes de lo consignado para gastos del proceso, le serán reembolsados a la parte demandante.

**CUARTO.** Una vez ejecutoriado este fallo, archivar el expediente, previas las anotaciones de rigor.

### **NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**



**GLADYS TERESA HERRERA MONSALVE**  
Jueza

 <p>Rama Judicial Consejo Superior de la Judicatura República de Colombia</p> <p><b>JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO</b></p> <p><b>NOTIFICACIÓN</b></p> <p>En Villavicencio, a los _____ se NOTIFICA PERSONALMENTE la providencia de fecha <b>29 de marzo de 2019</b>, a la Agente del Ministerio Público, Dra. ADRIANA DEL PILAR GUTIERREZ HERNÁNDEZ, en su calidad de Procuradora 94 Delegada Judicial I Administrativa.</p> <p><b>ADRIANA DEL PILAR GUTIERREZ HERNÁNDEZ</b> Procuradora 94 Delegada Judicial I Administrativa</p> <p><b>ROSA ELENA VIDAL GONZALEZ</b> Secretaria</p>
---



## JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO EDICTO.

LA SUSCRITA SECRETARIA DEL JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO DEL  
CIRCUITO DE VILLAVICENCIO META.

### NOTIFICA A LAS PARTES.

**PROCESO NO:** 50001 2331 000 2006 00556 00

**JUEZ:** GLADYS TERESA HERRERA MONSALVE.

**NATURALEZA:** REPARACIÓN DIRECTA

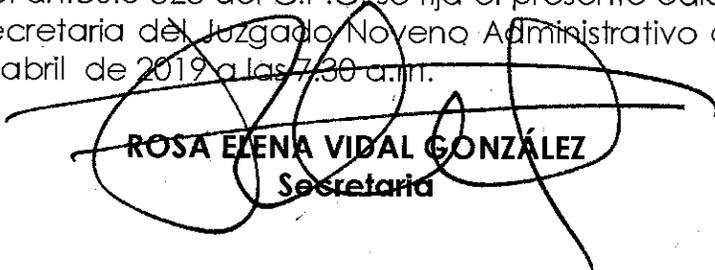
**DEMANDANTE:** MARÍA DEL TRÁNSITO CELIS MORA Y OTROS

**DEMANDADO:** NACIÓN MINISTERIO DE DEFENSA POLICÍA  
NACIONAL: UNIDAD ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
Y EL MUNICIPIO DE MIRAFLORES.

**PROVEÍDO:** VEINTINUEVE (29) DE MARZO DE 2019

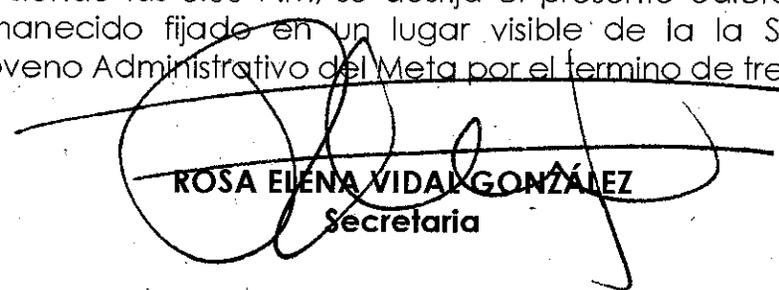
**INSTANCIA:** PRIMERA INSTANCIA.

Para notificar a las partes la anterior providencias y en cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 323 del C.P.C. se fija el presente edicto en un lugar visible de la Secretaria del Juzgado Noveno Administrativo del Meta, hoy cuatro (04) de abril de 2019 a las 7:30 a.m.

  
**ROSA ELENA VIDAL GONZÁLEZ**  
Secretaria

### DESFIJACION

08/04/2019- siendo las 5:00 P.M, se desfija el presente edicto después de haber permanecido fijado en un lugar visible de la la Secretaria del Juzgado Noveno Administrativo del Meta por el termino de tres días.

  
**ROSA ELENA VIDAL GONZÁLEZ**  
Secretaria