



**TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE ARAUCA
SALA DE DECISIÓN**

Magistrado Ponente: LUIS NORBERTO CERMEÑO

Arauca, Arauca, veintiséis (26) de marzo de dos mil veintiuno (2021)

Proceso : 50 001 2331 000 2009 00434 00
 Acción : Reparación directa
 Demandante : Mercedes Colombia Castellar, Tilcia María Suelta Boada y otros
 Demandado : Nación-Ministerio de Defensa-Ejército Nacional, Aeronáutica Civil
 Providencia : Sentencia de primera instancia

Decide de fondo el Tribunal Administrativo de Arauca el proceso de la referencia, luego de adelantado todo el trámite judicial pertinente.

ANTECEDENTES

1. La demanda

Mercedes Colombia Castellar junto con otras personas instauraron y adicionaron demanda contra la Nación-Ministerio de Defensa-Ejército Nacional y la Aeronáutica Civil, en ejercicio de la acción de reparación directa (fl. 1-109, 180-197).

Dentro de los **hechos** que se invocan, señalan que el 8 de octubre de 2007 Ronald Francisco Celedón y Elisandro Saavedra Suelta se desempeñaban en el Ejército Nacional como Suboficial y Soldado Profesional, respectivamente; que para ese día, en cumplimiento de las funciones propias del servicio junto con 15 militares más, debieron desplazarse vía aérea desde Villavicencio con destino a La Uribe-, emprendiendo vuelo a las 3:19 p. m., y que a las 3:34 p. m. sobre la zona de Acacias se realizó reporte afirmando que se volvería a reportar a las 3:50 p. m. cuando aterrizara en La Uribe. Pero la aeronave tipo LET-410 de matrícula HK 4055 comandada por el Capitán Marco Rodríguez, no aterrizó a la hora fijada, permaneció 16 horas desaparecida antes que se iniciaran las labores de búsqueda por parte del Grupo de Servicio de Rescate de Oriente integrado por la Cruz Roja, la Defensa Civil, Bomberos y la Fuerza Aérea Colombiana (FAC); que esta última inició desde el mismo momento en que se conoció el desaparecimiento del avión las labores de búsqueda con aeronaves especiales para esta clase de actividad sin obtener resultados, y también se realizaron búsquedas por vía fluvial; y que las labores fueron interrumpidas en varias ocasiones por el mal tiempo en la zona.

Mencionan que a primeras horas de la mañana del 11 de octubre de 2007, funcionarios de la Aerocivil divisaron restos de la aeronave en la cual se desplazaban los soldados Ronald Francisco Celedón y Elisandro Saavedra



Suelta; que inmediatamente se puso en conocimiento de la Fuerza Aérea Colombiana pero fue imposible que se iniciaran las labores de rescate debido a las condiciones meteorológicas. Aducen que según la información recolectada, se determinó que fue la inexperiencia e impericia del piloto la causante del trágico accidente, pues aviadores más conocedores del recorrido de la aeronave indicaron que era necesario realizar un viraje hacia el oriente para alejarse de la cordillera, evadir peligros y volar sobre terreno llano, lo que no hizo el piloto del LET-410, porque al parecer la nave chocó de frente con la montaña y se incendió; que luego de haber logrado el descenso a través de sogas por las montañas, los rescatistas encontraron todos los cuerpos sin vida de los integrantes del vuelo HK 4055, entre ellos los soldados Ronald Francisco Celedón y Elisandro Saavedra Suelta.

Como **pretensiones**, solicitan se declare responsable a las entidades demandadas por las muertes de Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta ocurridas en razón del accidente aéreo del 8 de octubre de 2007, y que se les condene al pago de perjuicios morales, materiales, daño a la vida de relación, entre otras.

2. La Contestación de la demanda

2.1. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se opone (fl. 129-179) a las pretensiones de la demanda, se pronuncia ante los hechos, y como argumentos de defensa se refiere al informe final de la investigación donde se manifiesta que la aeronave HK4055 se encontraba en buenas condiciones y por tanto aeronavegable para ser operada, diferente es que el piloto no haya obedecido las reglas de un vuelo visual; informa que si bien es cierto le expidió a Marco Aurelio Rodríguez Caro licencia de Piloto Comercial de Avión en varias modalidades y que para la fecha del accidente el piloto reunía todas las condiciones de licencia, certificado médico y entrenamiento para realizar el vuelo, en el del 8 de octubre de 2007 no operó la aeronave en las condiciones de vuelo visual, incumpliendo las reglas que ese tipo impone, generando el riesgo y por tanto el accidente.

Agrega que se evidencia que no fue la que incurrió en una falla en el servicio, pues la responsabilidad del mantenimiento y operación de la aeronave está a cargo del propietario y de su operador a través del piloto, que a la entidad le corresponde efectuar inspecciones periódicas para mantener el control sobre su aeronavegabilidad, lo cual encuentra pleno respaldo conforme al Manual de Reglamentos Aeronáuticos; que en el presente caso no se configura el daño, ya que el hecho generador no es responsabilidad del Estado y el hecho antijurídico no lo generó en ninguna de sus modalidades, esto es, ni por acción ni por omisión, porque es el propietario o explotador el responsable de la operación de la aeronave; y que en cuanto a la relación de causalidad, el riesgo fue creado por el piloto al no dar aplicación a las reglas de vuelo además, en la demanda y las pretensiones no se determina ningún hecho u omisión en que haya incurrido, lo que genera el total rompimiento del nexo causal.



Plantea las excepciones de "Indebida demanda", "Falta de legitimación en la causa por pasiva", "El hecho de un tercero", y "Accidente de trabajo".

Presenta llamamiento en garantía frente a Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., el cual fue admitido (fl. 44-49, C.LI.Gtía).

2.2. El Ejército Nacional expresa (fl. 201-214) que se opone a las pretensiones, y se manifiesta frente a los hechos. Plantea que si bien se probó el hecho de las muertes, no está probado que la conducta de falla le sea imputable, que la demanda denota que no hubo falla en el servicio al existir una causal exonerativa de responsabilidad basada en los riesgos propios de la actividad militar, de quien se sometió por su propia determinación a la prestación del servicio, condiciones aceptadas. Señala que es conocido que en esa forma de vinculación la responsabilidad por el riesgo propio de la función es a forfait, de indiscutible naturaleza laboral, por lo tanto, para que nazca la responsabilidad patrimonial la jurisprudencia sostiene que aparece la anomalía administrativa sucedida dentro de la prestación del servicio de quien resultó lesionado. Propone la causal exonerativa de responsabilidad "*Riesgo propio de la actividad militar*".

2.3. La llamada en garantía Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A. no se pronunció en esta etapa.

3. Trámite surtido

La demanda se radicó (fl. 110), fue admitida (fl. 111-113), notificada (fl. 126-127), se hizo la fijación en lista (fl. 128), y se contestó en forma oportuna (fl. 129-179); se llamó en garantía (fl. 1-43, C.LI.Gtía) y se admitió el llamamiento (fl.44-49, C.LI.Gtía). Se adicionó la demanda (fl. 180-197), se admitió (fl. 199-200), se contestó la adición (fl. 201-214); se ordenaron pruebas (fl. 229-233, 354-355) y se dio traslado para alegatos y concepto (fl. 613).

4. Alegatos de conclusión

4.1. La Aeronáutica Civil reitera (fl. 615-621), los argumentos de la contestación de la demanda; agrega que el piloto tenía 432.45 horas de vuelo en el equipo LET-410 y su edad era de 41 años, pero incumplió con la operación del vuelo visual por el hecho de la aeronave haberse estrellado contra el terreno; que el informe de investigación determinó que se presentó negligencia por parte de la tripulación respecto de la situación geográfica de la aeronave, pues perdió la noción situacional de su ubicación y por no haber tenido en cuenta las alertas que les hacía TAWS sobre la cercanía al terreno; que el piloto también incumplió las funciones encomendadas por el propietario, en este caso la Empresa Nacional de Aviación Limitada que era el explotador de la aeronave, y que dicha empresa les pagó unos valores a los demandantes con lo que se puede concluir que aceptó la responsabilidad.



Reitera las excepciones propuestas y refiere que se presentó el hecho de un tercero, pues *"se evidencia más la negligencia de la Tripulación, en el hecho de no haber tenido en cuenta las alertas que les hacía el TAWS sobre la cercanía al terreno, es más el copiloto le informa al Capitán "vamos pa arriba capi" y segundos después la aeronave colisiona con el terreno".*¹

4.2. Mapfre Seguros indica (fl. 622-640) que deberá declararse la improcedencia del llamamiento en garantía, por cuanto el auto que lo admitió fue notificado casi un año después. Propone excepciones contra la demanda principal y el llamamiento. Expresa que no existe legitimación en la causa de la Aerocivil por cuanto no tuvo ninguna relación o participación en la causación del accidente y no se evidencia ninguna falla del servicio, ni una posible relación causal entre el accidente y un supuesto incumplimiento obligacional de la Aerocivil.

Aduce que la Aeronáutica procedió con observancia de sus funciones y con los Reglamentos Aeronáuticos, el vuelo a realizarse era visual, por lo que la planeación, elección de ruta y demás aspectos de su operación eran responsabilidad y criterio del piloto, de ahí que no le es imputable falla en el servicio y tampoco puede existir un nexo causal entre la conducta y el daño antijurídico alegado; los únicos centros de imputación son la tripulación y el explotador, teniendo en cuenta que el piloto no es solo el principal responsable durante el vuelo sino que también es su máxima autoridad, pues es quien tiene el control efectivo sobre el mismo y sus ocupantes, así como la completa discrecionalidad en torno a las decisiones sobre la seguridad de su desarrollo tanto en el aeródromo de salida como en la ejecución del plan de vuelo; en consecuencia, de presentarse una falla en el vuelo, será responsabilidad del piloto y del explotador de la aeronave.

Afirma que el accidente le es imputable al piloto, que la tripulación tal vez por exceso de confianza decidió no acatar las normas sobre los vuelos VMC y por el contrario, decidió ingresar a zona con difíciles condiciones meteorológicas, y que de haberse respetado las normas en cuanto a los vuelos bajo reglas visuales, el accidente no habría tenido lugar. Agrega que las partes del contrato de seguro convinieron someter cualquier conflicto relacionado con el negocio jurídico a un Tribunal de Arbitramento por lo tanto, en virtud de tal acuerdo la jurisdicción deja de ser apta para conocer del proceso pues las partes asignaron la competencia a la arbitral; que en el evento en que se considere que Aerocivil incurrió en falla en el servicio, se debe determinar el grado de responsabilidad que le sería imputable a todos los demandados; y que la cuantificación de los daños en la demanda es exagerada, pues los rubros pedidos exceden lo razonable y lo aceptado por la jurisprudencia de lo contencioso administrativo.

¹ Las transcripciones que se incluyen en esta sentencia, así están escritas en el texto del que se tomaron; por lo tanto, los errores, imprecisiones y resaltados son del original, y con este aviso general, no se hará la advertencia específica cada vez que se amerite un (sic), para evitar su inútil y prolífica repetición; no obstante, se advierte que de algunas citas se suprimen notas de pie de página, por lo cual o no aparecen todas las del texto o las que aparecen no siempre tienen el mismo número que registra la sentencia o el documento original que se transcribe.



4.3. Los demandantes se refieren (fl. 641-664) a las pretensiones y los hechos de la demanda y a las pruebas recaudadas; señalan que se encuentra probado que la muerte de Celedón Castellar y Saavedra Suelta es imputable al Ejército Nacional, por cuanto el vuelo de la aeronave siniestrada fue contratado por esa entidad, y se ordenó por superiores el embarco de los cinco Suboficiales y 10 Soldados Profesionales dentro de los cuales se encontraban aquellos; y que se evidencia una violación al Reglamento de Responsabilidades del Piloto al Mando Tripulación en Operaciones, pues la actividad de conducción es considerada una actividad peligrosa, y por ende debe haber mayor rigurosidad y estricto cumplimiento de todas las normas que regulan la misma, debiendo en el caso cancelar el vuelo si no se daban las condiciones meteorológicas apropiadas.

Exponen que según la jurisprudencia, basta con demostrar que el daño fue producto de la actividad peligrosa, lo cual se demostró, no pudiendo constatarse por la entidad demandada ninguna de las causales excluyentes de responsabilidad, toda vez que Celedón Castellar y Saavedra Suelta no tenían a cargo la función de pilotaje, tampoco se demostró que haya sido causada por un tercero, ni mucho menos por un hecho fortuito o fuerza mayor, ya que todo lo ocurrido se enmarca en lo previsible y resistible si el piloto hubiese seguido el reglamento nada de lo narrado hubiera ocurrido, por ello las omisiones aseguran que la responsabilidad es de la entidad. Y expresan que concurren los supuestos de responsabilidad, como quiera que no se probó que el occiso hubiese estado en la obligación de soportar el daño padecido, el cual es imputable a la autoridad; y que la responsabilidad objetiva por riesgo excepcional resulta aplicable.

4.4. El Ejército Nacional no presentó alegatos de conclusión.

5. Concepto del Ministerio Público

El Ministerio Público no emitió pronunciamiento alguno en esta etapa.

CONSIDERACIONES

Cumplidos los trámites propios de la primera instancia, la Sala decidirá enseguida y de fondo, el presente proceso judicial.

1. El problema jurídico

Consiste en: ¿Son responsables las entidades demandadas -O alguna de ellas-, por los daños que según reclaman los demandantes se les causaron con las muertes de Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta, quienes perecieron en accidente aéreo cuando se encontraban al servicio del Ejército Nacional? Si la respuesta es afirmativa frente a la



Aeronáutica Civil, se analizará si en su lugar debe responder la llamada en garantía.

2. Análisis de aspectos procedimentales

2.1. Sentencia de fondo. El proceso cumple con el cometido encargado a la Administración de Justicia de dirimir la disputa puesta a su consideración².

2.2. Sobre las excepciones. Las propuestas.

i). Respecto de las planteadas por la Aeronáutica Civil (fl. 135-136) de "*Indebida demanda*" y "*Accidente de trabajo*" no se tienen como excepciones propiamente dichas, toda vez que no constituyen hecho alguno que se oponga a las pretensiones de la demanda; por el contrario, son aspectos sustanciales de derecho y argumentos de defensa que se dirimirán al momento de decidir el proceso, por cuanto precisamente, son temas objeto del debate judicial; por lo tanto, conforme con el resultado que se expondrá en las presentes consideraciones, de manera consecuencial se tendrá la respuesta a los planteamientos efectuados en tales aspectos. De ahí que no prosperan como excepciones.

ii). La de "*Falta de legitimación en la causa por pasiva*" que formuló la misma demandada Aerocivil, hace alusión a dicha institución jurídico procesal -Legitimación en la causa-, que se refiere a varios aspectos: (i). A la aptitud de una persona natural o jurídica para concurrir como parte a un litigio o proceso. Es la legitimación de hecho o procesal. (ii). A la relación directa que tenga la parte para obtener la pretensión, o para responder por ella. Es la legitimación material o sustancial.

Frente al sustento de respaldo que aduce, (i) No se trata de la legitimación de hecho o procesal, toda vez que la entidad excepcionante tiene capacidad legal para comparecer al proceso (Artículo 159, CPACA), se le notificó la demanda y ha concurrido al mismo. Por lo tanto, tiene aptitud legal para ser parte demandada, y en ese aspecto, está legitimada en la causa por pasiva. Pero (ii) sí se trataría de la legitimación material o sustancial, que no es una excepción propiamente dicha sino un argumento de defensa, pues hace referencia a si pudo tener participación en la producción de los hechos que se demandan, lo cual solo es dable decidirlo al final de la sentencia. En efecto, si se encuentra que se declarará la falla del servicio u otras de las circunstancias que se le endilgan al Estado, se analizará si tuvo incidencia para que ello ocurriera: Si se prueba la respectiva imputación en su contra, se declarará responsable a la que corresponda, y si se establece que no es partícipe de los hechos que se cuestionan, se negarán en su favor las pretensiones formuladas en la demanda.

² Significa que se controló en forma exitosa la legalidad procesal en todos sus aspectos, como jurisdicción, competencia, otros presupuestos exigidos, y sin nulidades u otros trámites por decidir.



iii). En cuanto al "Hecho de un tercero" que también propone Aerocivil, así como la planteada por el Ejército Nacional de "Riesgo propio de la actividad militar", como quiera que no se trata de excepciones sino de causales que pueden exonerar de responsabilidad, procedería su análisis más adelante si se prueban las imputaciones en contra de alguna o las dos entidades demandadas, para resolver si se acreditó la existencia de estas causas extrañas y en consecuencia si se les exime de pagar total o parcialmente la condena que podría imponerse.

Y respecto de **excepciones de oficio**, no se encuentra probada alguna para declarar (Artículo 164, C.C.A)³.

Ello por cuanto se constata que el accidente aéreo que causó las muertes de Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta ocurrió el 8 de octubre de 2007 y ese mismo día lo supieron los hoy demandantes; y la demanda se radicó el 15 de diciembre de 2009 (fl. 110) previo trámite conciliatorio entre el 8 de octubre y el 14 de diciembre de 2009 (fl. 108-109), con lo que se hizo dentro del plazo legal (Artículo 136.8, C.C.A).

2.3. Este proceso se recibió del Tribunal Administrativo del Meta para ser tramitado únicamente en cuanto a proferir la sentencia de primera instancia; todos los demás trámites, incluido el de notificación, se harán en esa Corporación Judicial remitente.

3. Principales pruebas

Del acervo probatorio allegado y valorado, se destacan las siguientes:

a. Publicación de noticias de RCN, El Tiempo, El Colombiano, La Patria y El Espectador sobre hechos que se cuestionan en el proceso (fl. 70-84).

b. Registros civiles de defunción de Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta (fl. 85-86).

c. Registros civiles de nacimiento de Ronald Francisco Celedón Castellar, Elisandro Saavedra Suelta, Carmen Cecilia Celedón Castellar, Antonio Manuel Celedón Castellar, Luz Enoé Celedón Castellar, Mercedes Colombia Castellar, Marta Ena Lobo Castellar, Alexa Andrea Celedón Montero, Tilcia María Suelta Boada, José Jesús Amado Suelta, Erika Yurley Amado Suelta y

³ C.C.A corresponde al Código Contencioso Administrativo, vigente hasta el 2 de julio de 2012 pero que se aplica en los procesos iniciados antes de esa fecha, como el presente; CPACA hace referencia al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, normativa que reemplazó al C.C.A. Cuando se escriba C. Po, se hace alusión a la Constitución Política de Colombia; C.P.C es Código de Procedimiento Civil; CGP es Código General del Proceso; al mencionar C.C, es Código Civil, CST es Código Sustantivo del Trabajo, C. Co. es Código de Comercio y E. T. Estatuto Tributario. C. P. es Código Penal y CPP se refiere al Código de Procedimiento Penal. M. P. es el Magistrado Ponente en sentencias que se citan; de otra parte, "fl" indica el número de folio o página en donde se encuentra la prueba invocada, "c" se refiere a la carpeta o cuaderno que la contiene, "a" es Anexo. Si no se cita c., se hace referencia al cuaderno principal.



Franklin Solano Suelta (fl. 87-93, 95-101) y partidas de bautismo de Antonio Francisco Celedón y Tilcia María Suelta Boada (fl. 94, 102).

d. Declaraciones extraprocesales sobre dependencia económica y gastos de manutención de Antonio Francisco Celedón y Mercedes Colombia Castellar (fl. 103-105) y Tilcia María Suelta Boada, Franklin Solano Suelta, Erika Yurley Amado Suelta y José Jesús Amado Suelta (fl. 106-108).

e. Informe preliminar de accidente e Informe técnico de accidente de aviación con fines de prevención de la aeronave HK-4055 expedido por la Aeronáutica Civil (fl. 144-177, 315-350).

f. Oficio 2009035166 del 20 de octubre de 2009 expedido por la Aeronáutica Civil sobre la propiedad de la aeronave con matrícula HK-4055 (fl. 178).

g. Oficio 5202-0008-2009035071 del 20 de octubre de 2009 expedido por la Aeronáutica Civil sobre la hoja de vida del Capitán Marco Aurelio Rodríguez Caro (fl. 179).

h. Certificación de licencias de tripulación expedida por la Aeronáutica Civil (fl. 249-251).

i. Extracto de hoja de vida del CS Ronald Francisco Celedón Castellar y certificaciones (fl. 253-255, 257).

j. Constancia de tiempo de servicios del SLP Elisandro Saavedra Suelta y certificaciones (fl. 256, 258).

k. Testimonios de Juan de la Cruz Ortiz (fl. 293-295), Ivonny Indira Suelta Quintana, Ricardo Botello Duarte (fl. 299-304), Dioselina Victoria Mendoza, Gustavo Alberto Bermúdez Chinchia, Marlene del Socorro Aragón Vega, Nuris Delfina Álvarez López (fl. 444-462CD) y Álvaro Iván Mariño Cortés (fl. 463-485CD).

l. Listado de miembros del Ejército Nacional que se encontraban con Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta el 8 de octubre de 2007 en el vuelo siniestrado (fl. 389-390).

m. Interrogatorios de Carmen Cecilia Celedón Castellar (fl. 402A-418CD), Mercedes Colombia Castellar, Antonio Francisco Celedón, Luz Enóé Celedón Palacio, Martha Ena Lobo Castellar (fl. 494-509CD), Antonio Manuel Celedón Castellar (fl. 540-542), Tilcia María Suelta Boada, Erika Yuley Amado Suelta y Franklin Solano Suelta (fl. 601-609).

n. Informes periciales de daño síquico forense No. UBVLL-DSCSR-00363-2018 y No. UBVLL-DSCSR-00383-2018 rendido por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses sobre Mercedes Colombia Castellar y Antonio Francisco Celedón (fl. 563-567).



ñ. Expediente accidente HK4055 adelantado por la Aeronáutica Civil por el accidente ocurrido con la aeronave el 8 de octubre de 2007 (fl. 398; a.1).

o. Informativo Administrativo 005-2008 de la Inspección General del Ejército Nacional sobre los hechos relacionados con el accidente aéreo del 8 de octubre de 2007 (fl. 392; a.2-3).

p. Certificado de póliza integral de aviación No. 2201000207001 y anexos (fl. 3-23, c.Li.Gtía).

4. Caso concreto

Mediante la acción de reparación directa, los demandantes reclaman la responsabilidad del Estado en cabeza del Ejército Nacional y de la Aeronáutica Civil -O de una de ellas-, porque el 8 de octubre de 2007 el Cabo Segundo Ronald Francisco Celedón Castellar y el Soldado Profesional Elisandro Saavedra Suelta en ejercicio de sus funciones como militares, abordaron un avión que los trasladaría de Villavicencio a La Uribe, pero el cual sufrió un accidente en el que perecieron.

4.1. La responsabilidad del Estado. La Constitución Política de Colombia (C. Po) establece el centro general de imputación de responsabilidad patrimonial del Estado, en el artículo 90, que consagra: *"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"*.

Así culminó por ahora, luego de un largo proceso de discusión en donde estaban involucrados los más profundos temas de la sociedad, el reconocimiento expreso y normativo de la responsabilidad patrimonial que debía asumir el Estado, cuando por algunas circunstancias, se causaran daños antijurídicos a sus asociados. De manera que luego de una inicial etapa en donde no era pensable endilgar responsabilidad al Estado, el tema se fue aceptando hasta llegar, en nuestro caso, a la consagración constitucional de 1991 que se ha transcrito. Sin duda alguna, fueron valientes Jueces de todos los niveles los que han estructurado el estado actual del asunto, por cuanto de manera especial, ha sido de plena construcción jurisprudencial el avance logrado, con excepcionales casos de consagración legislativa.

La responsabilidad patrimonial del Estado puede derivarse de múltiples causas, por lo que debe indagarse cuál produce el daño específico que se demanda, pues de ello depende el instrumento judicial de reclamo (Nulidad, nulidad y restablecimiento del derecho, contractual, grupo, reparación directa, popular, entre otros). Para cuando se aduce causa



extracontractual, se han estructurado varios regímenes o títulos de imputación que las agrupan teniendo en cuenta el tipo de acción u omisión, la naturaleza del hecho, u otras circunstancias especiales de que se trate en cada caso concreto⁴.

4.1.2. En cuanto al régimen aplicable al presente caso, se adopta el de riesgo excepcional; no se acoge el de falla del servicio ni el de daño especial, por cuanto del análisis del acervo probatorio se descarta que el accidente aéreo se haya presentado por alguna omisión o irregularidad del Ejército Nacional o de la Aerocivil, o que a los dos militares por los que se reclama se les haya impuesto una carga mayor que a otros de la tropa a la que pertenecían en octubre de 2007, o se les asignara de manera arbitraria una desigual que no debían asumir en su traslado.

Y en cambio se tiene en cuenta que en la jurisprudencia del Consejo de Estado este tipo de responsabilidad sin falta de la administración debe aplicarse, conforme a su naturaleza excepcional, únicamente cuando el daño proviene o de la realización de actividades peligrosas o de la utilización de artefactos que en su estructura son peligrosos, pero siempre y cuando, se demuestre que el riesgo fue anormalmente elevado por el obrar de la administración, de manera que excede notoriamente los riesgos que de ordinario han de soportar los asociados⁵. En ese mismo sentido ha dicho también el Alto Tribunal que en relación con los daños causados en el ejercicio de actividades peligrosas como lo es el uso de armas de fuego, redes de energía eléctrica o la conducción de vehículos automotores –a la cual agrega el Tribunal Administrativo de Arauca, la utilización de aeronaves ya sea como pasajero o como tripulante-, hay lugar a aplicar el régimen de responsabilidad objetiva, con fundamento en el riesgo que crea quien explota la actividad y, en consecuencia, quien reclama la indemnización por la ocurrencia del daño solo deberá probar la existencia de éste último y la relación de causalidad entre él y el hecho de la administración, realizado en desarrollo de la actividad peligrosa o riesgosa⁶.

Sobre esta circunstancia, el Consejo de Estado ha señalado:⁷ *"No obstante, no puede pasar inadvertido para la Sala el hecho de que -en la sentencia- el Tribunal analizó la responsabilidad del Estado, en aplicación de un régimen objetivo, por riesgo excepcional; al respecto, debe advertirse que*

⁴ Dentro de los varios regímenes existe el de riesgo excepcional, el de daño especial y el de falla del servicio, y para otro tipo de casos, el enriquecimiento sin causa, y la importancia de su adecuada selección radica en las consecuencias y obligaciones probatorias que genera cada uno para las partes. Su aplicación en cada proceso es de naturaleza compleja, pues puede darse que un mismo suceso exija que se analicen varios de los regímenes existentes, por lo que *eo iuris* (de derecho) no puede considerarse de antemano que algún tipo de hecho u omisión o actividad se enmarca *per se* (de por sí) dentro de un determinado y exclusivo régimen, como también lo precisa el Consejo de Estado, entre otras, en sentencias de M.P. Danilo Rojas Betancourth, 30 de enero de 2013, rad. 050012331-000-1997-0017601, 26201, 27 de septiembre de 2013, M.P. Ramiro Pazos Guerrero, exp. 20011345, 28711 y M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa, 12 de febrero de 2014, rad. 66001233100020060067201, 40.802.

⁵ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 15 de febrero de 2012, C.P. ENRIQUE GIL BOTERO, Exp. 20.468, Accionante: Luz Mila Galvis Grajales y otros. Ver Aclaración de voto del Consejero JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA.

⁶ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 11 de mayo de 2006, C.P. Ramiro Becerra Saavedra, Exp. Acumulados 14694 y 15640.

⁷ Sección Tercera, Sentencia de 29 de enero de 2009, expediente 16.689, sentencia de 23 de junio de 2010, expediente 17.632.



el hecho de que la víctima fuera parte de la tripulación como copiloto de la aeronave, al momento en el que se produjo el siniestro, lleva a recordar que esta Corporación ha señalado que, cuando el daño sufrido deviene como consecuencia de una actividad peligrosa ejercida directamente por la propia víctima, no resulta aplicable el régimen de responsabilidad objetiva, sino el de falla probada del servicio.

En otras palabras, se distingue entre quienes ejercen la actividad y los terceros ajenos a ésta. En el primer caso, cuando quien ejerce una actividad peligrosa sufre un daño, la decisión sobre el derecho a ser indemnizado debe adoptarse con fundamento en la tesis de la falla probada del servicio y no en la del régimen de responsabilidad objetiva por riesgo excepcional”.

4.2. De conformidad con lo anterior, encuentra la Sala que las circunstancias fácticas del caso particular conducen a que el régimen aplicable es el de riesgo excepcional; pues nótese que los militares Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta en el momento de los hechos no estaban desarrollando funciones propias de la actividad militar Operativo armado o de inteligencia u otra de la milicia-, sino que estaban siendo trasladados como pasajeros del Municipio de Villavicencio al de La Uribe eso sí en servicio activo, en una aeronave de propiedad de la Sociedad Aérea de Ibagué Ltda -SADI- pero que estaba a cargo de Nacional de Aviación.

4.3 Para decidir si se declara la responsabilidad patrimonial de las demandadas, procede analizar en esta instancia si se demostraron en el expediente los dos elementos necesarios para la estructuración del riesgo excepcional, la existencia de un (i) daño, que debe tener la connotación de antijurídico, y la (ii) La relación de causalidad entre el daño y el hecho de la administración, realizado en desarrollo de la actividad peligrosa o riesgosa, de conformidad con las exigencias anotadas en acápite anterior.

Las entidades estatales se pueden exonerar de responsabilidad si se acredita la existencia de al menos una causa extraña como causante del hecho dañoso.

4.4. El daño. Los demandantes deben probar en el proceso la ocurrencia del daño, y que este sea antijurídico, toda vez que si no se acredita, no es dable continuar con el análisis del caso⁸.

El análisis del acervo probatorio demuestra inequívocamente que Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta murieron (Registros civiles de defunción, fl. 85-86) “en misión del servicio”, en accidente aéreo (fl. 114-177, c.1; a.1) acaecido el 8 de octubre de 2007, cuando se encontraban vinculados al Ejército Nacional.

⁸ Ello por cuanto como lo considera el Consejo de Estado, es inoficioso e inocuo hacer otros análisis ante la ausencia del daño (M.P. Ramiro Pazos Guerrero, exp. 2007-00019, 37843, 29 de mayo de 2014 y M.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera, exp. 1998-01789, 31331, 28 de agosto de 2014, entre otras).



El Informe Técnico de Accidente de Aviación con fines de prevención que emitió la Aeronáutica Civil señaló que *"El accidente no tuvo capacidad de supervivencia, los dos (2) tripulantes y (15) pasajeros fallecieron a consecuencia del impacto contra el terreno. Las características del impacto no permitieron la supervivencia de ninguno de sus ocupantes"* y *"Tanto la tripulación como sus pasajeros registraron muerte por politraumatismo severo en siniestro aéreo el cual produce lesiones craneoencefálicas y viscerales internas esencialmente mortales, las cuales desencadenan la muerte de forma inmediata"* (fl. 114-177, c.1).

Así, con la muerte de sus parientes, los demandantes demostraron el daño.

Pero debe ser antijurídico.

Constituye un daño de esa naturaleza toda lesión o menoscabo de un interés legítimo protegido por el Derecho, sea patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación legal de soportar o su padecimiento no está justificado por el ordenamiento normativo.

Y la vida de un ser humano está tutelada, es decir, protegida, así como también los derechos a la dignidad humana, a la igualdad, al libre desarrollo de la personalidad y a la garantía integral del patrimonio de las personas que se vulneran con el hecho de la muerte, por el ordenamiento normativo colombiano (Preámbulo, arts. 1, 2, 11, 13, 16, 58, C. Po) e internacional (Declaración Universal de Derechos Humanos -art. 3-, Convención Americana sobre Derechos Humanos -art. 2, 4, 11; Ley 16/72-, entre otros), razón por la que cuando a una persona se le priva de la misma, se está en presencia de un daño de carácter antijurídico, como es el caso referido a los difuntos por los que se reclama.

También representa para la víctima -Que trasciende a sus parientes- una carga que no estaba obligada a soportar ni está justificado por el ordenamiento jurídico, toda vez que perder de manera abrupta, anticipada, arbitraria y absoluta su derecho a la vida, no puede tenerse como una carga normal, lícita, legítima y soportable permitida en nuestro Estado Social de Derecho. Y se debe tener en cuenta que en cambio, sí están las autoridades de Colombia obligadas a proteger la vida de todas las personas, por expreso mandato constitucional, especialmente los del inciso segundo del artículo 2 y el artículo 11 que ordena que el derecho a la vida es inviolable, y a cuya protección obligan el compromiso de civismo, de unión, de convivencia humana y de solidaridad social, así como es un deber que también impone la C. Po. (Artículos 13, 95-1-2-6).

Por lo tanto, se probó el daño que se reclama, en su materialidad y en su antijuridicidad, así como también sus partes constitutivas: Cierto, pues están demostradas y son reales las muertes que se demandan; de carácter personal, porque las sufrieron tanto la propia víctima como sus parientes demandantes; directo, en cuanto afectó a unos individuos dados, quienes



sufren la consecuencia de la desaparición de sus seres queridos; efectivo, pues los beneficios que gozaban con su cariño no eran una expectativa de tenerse. Es determinado, ya que el monto indemnizatorio puede ser establecido con precisión o estimado mediante presunciones; indemnizable, toda vez que tiene contenido económico, representado en perjuicios de distinta índole (Materiales, morales) que se prueben, entre otros; presente y también futuro, porque constituye una pérdida actual con repercusión hacia adelante en el tiempo pues además de la afectación sufrida en su momento, no se recuperará jamás; anormal, ya que no está dentro de las cuentas de alguien sufrir la muerte por causas externas al mero ciclo de la existencia humana, como tampoco el deterioro de su entorno familiar y social.

Lo cual constituye -El daño antijurídico- el primer elemento de la responsabilidad que se le endilga a la entidad demandada; pero el que por sí solo, no tiene la virtud de hacerla responsable, aún.

Es así, ya que ello no agota el estudio del caso, porque se exige abordar el análisis del segundo elemento enunciado, para determinar si se declara la responsabilidad de la Administración⁹.

4.5. La relación de causalidad en desarrollo de la actividad peligrosa o riesgosa de las demandadas. También está probado que Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta al momento de los hechos que les ocasionó la muerte, esto es el 8 de octubre de 2007, se trasladaban junto con otros militares desde Villavicencio a La Uribe por orden del Ejército Nacional (fl. 7-9, a.2).

4.5.1. Respecto de la institución militar demandada, se demostró que el avión en la cual ocurrió el fatal accidente era de propiedad de la Sociedad Aérea de Ibagué Ltda -SADI-, el explotador era Nacional de Aviación Ltda (fl 178; 183, a.1), y estaba cumpliendo el vuelo al servicio del Ejército Nacional: *"la aeronave cumplía un requerimiento de la Fuerza de Tarea Conjunta Omega"* (fl. 309-314, a.1).

Por el hecho en el cual perdieron la vida Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta no se informó que se adelantaran procesos penales ni disciplinarios dentro del Ejército Nacional; sin embargo, ello no tiene incidencia en este proceso.

Con el análisis de las principales pruebas recaudadas, se reitera que Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta al momento del accidente no estaban desarrollando una actividad propiamente militar, pues no realizaban una misión relacionada con la preservación o el mantenimiento de la seguridad nacional, sino que estaban siendo transportados desde Villavicencio a La Uribe por razones del servicio y en

⁹ Consejo de Estado, sentencia del 18 de febrero de 2010, exp. 17885, en la que expresó que solo bajo la premisa de la existencia del daño antijurídico se ha de *"realizar la valoración del otro elemento de la responsabilidad estatal, esto es, la imputación del daño al Estado, bajo cualquiera de los distintos títulos que para el efecto se ha elaborado"*. A su vez, es el requisito que exige el artículo 90, C. Po.



cumplimiento de sus funciones, y el Ejército Nacional utilizó para dicha actividad el transporte aéreo es decir, la institución fue la que asumió el riesgo al que sometió a los militares que abordaron el avión LET 410 con matrícula HK-4055.

Del mismo modo, obran en el expediente pruebas que demuestran que la actividad peligrosa se desarrollaba en beneficio del Ejército Nacional pero no era ejecutada por esta institución, pues el avión comercial LET-410 con matrícula HK-4055 cuyo explotador era Nacional de Aviación (fl. 183, a.1) y conducida por el piloto comercial Marco Aurelio Rodríguez Caro (fl. 83, a.2), efectuaba el viaje para transportar a militares en cumplimiento de un requerimiento de dicha entidad estatal (fl. 309-314, a.1), y estaba programado por la misma (fl. 41, a.2). También se probó que el Ejército Nacional ordenó el desplazamiento vía aérea de Celedón Castellar y Saavedra Suelta, entre otros militares (fl. 7-9, a.2).

Sobre estas circunstancias ha consagrado el Consejo de Estado (M.P. Stella Conto Diaz del Castillo, 27 de septiembre de 2013, rad. 050012331000 19990291501, 29259):

“4.3.2 Lo anterior, permite establecer que (i) a diferencia de lo manifestado por el a quo, la víctima no estaba desarrollando una actividad propia de la función militar, pues, no adelantaba una misión relacionada directamente con la preservación o el mantenimiento de la seguridad nacional, como ocurre, cuando se vigila el territorio o se repelen agresiones de grupos al margen de la ley y se protegen los bienes ciudadanos etc., sino que estaba siendo transportado, de un municipio del departamento de Antioquia a otro, por razones del servicio y (ii) se conoce que el Ejército Nacional utilizó para tal menester, transporte aéreo, es decir, asumió un riesgo al que sometió al soldado Pérez Foronda y a los demás uniformados que abordaron la avioneta.

4.3.2.1 Sobre este último aspecto, se debe señalar que no interesa determinar si la aeronave era de propiedad del Ejército, alquilada o suministrada por particulares, pues lo trascendente para establecer la responsabilidad tiene que ver con el beneficiario de la actividad, sin lugar a dudas la demandada. Claro está, sin perjuicio de la responsabilidad del propietario de la avioneta, asunto este ajeno a la litis, ya que es una controversia entre la Nación y el particular que según el Ejército suministró la aeronave.

4.3.2.2 Lo anterior si se considera que quien se beneficia de una actividad peligrosa como la conducción de vehículos asume la consecuencia dañosa derivada de la misma, así la actividad se desarrolle dentro de los parámetros normales que aconseja la prudencia y la diligencia.

4.3.2.3 Es dable concluir entonces, que el actor no tenía que asumir el riesgo al que fue expuesto. En cuanto, la conducción de aeronaves no corresponde a los soldados conscriptos vinculados a la prestación del servicio propio de la actividad militar”.

Igual a lo que analizó nuestra Alta Corte, la actividad surgida con el vuelo fatal fue creada por el demandado Ejército Nacional, el cual era su beneficiario. La entidad que ejecutó el vuelo que transportaba a los militares, que percibía beneficios económicos por el viaje y maniobraba la aeronave, era Nacional de Aviación, que no fue demandada en el proceso.



Igualmente, en los informes del Ejército Nacional consta que Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta se embarcaron como pasajeros en el avión LET 410 de matrícula HK4055 el 8 de octubre de 2007 al cual estaban asignados, con material de guerra, comunicaciones e intendencia, a cumplir con sus funciones de militares (fl. 7-9, a.2), por lo cual su muerte fue calificada como ocurrida "en misión del servicio" (fl. 253-256), razón por la cual no tenían que asumir el riesgo al que fueron expuestos, pues es claro que no ejecutaban la actividad de conducir la aeronave, ya que la abordaron en calidad de pasajeros, y tampoco prestaban a bordo un servicio propio de la actividad militar.

Es más, la calificación que hizo el Ejército Nacional en el extracto de la hoja de vida y en la constancia de tiempo de servicios que expidió de Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta sobre la causal de retiro, como ocurrida por "MUERTE EN MISION DEL SERVICIO", no fue desvirtuada ni cuestionada por las demandadas, ni aportaron prueba que la hayan modificado. Por lo tanto, está vigente y tiene el efecto jurídico de presunción de legalidad.

Así, el Ejército Nacional expuso a sus militares a un riesgo excesivo o anormal, en actividad que lo beneficiaba y que usó de manera unilateral frente a estos, pues les impuso el traslado en la forma que decidió, en la fecha que determinó y con la empresa y aeronave que contrató. Por ello, es responsable del daño antijurídico que se le endilga.

4.5.2. En cuanto a la responsabilidad que se le reclama a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en casos como el presente, se tiene que el Consejo de Estado (M.P. Ramiro Pazos Guerrero, 7 de septiembre de 2020, rad. 50001 2331 000 2001 10494, 41379), señaló:

"(...) Si bien es cierto la UAEAC tiene entre sus obligaciones la regulación y supervisión de la seguridad en las operaciones aeronáuticas, no lo es menos que de conformidad con los reglamentos aeronáuticos vigentes en Colombia para la época de los hechos, correspondía al propietario o explotador de la aeronave, ser el primer responsable en mantenerla en condiciones de aeronavegabilidad.

En efecto, la Convención sobre Aviación Civil Internacional adoptada por Colombia mediante Ley 12 de 1947, indica que cada Estado se compromete a observar los reglamentos vigentes sobre vuelos y maniobras de aeronaves, las que para poder operar deben contar con: i) certificado de matrícula, ii) certificado de navegabilidad, iii) licencias del caso para cada tripulante, iv) diario de a bordo, v) si el avión tiene aparatos de radio, la licencia de la estación de radio del aparato, vi) si lleva pasajeros, la lista de los nombres y lugares de embarque y puntos de destino y vii) si lleva carga, un manifiesto y declaraciones detalladas sobre la carga.

La UAEAC como autoridad pública aeronáutica se encarga de expedir los respectivos certificados; sin embargo, una vez estos son expedidos, corresponde al piloto y explotador de la aeronave mantener en óptimas condiciones la aeronave, de acuerdo con los requisitos técnicos exigidos por la autoridad aeronáutica en el chequeo anual, así como asegurarse el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad exigidos



por la UAEAC. Lo anterior, tal y como lo dispone el artículo 1805 del Código de Comercio y los reglamentos aeronáuticos.

El artículo 1805 del Código de Comercio indica que es el comandante del vuelo el responsable de la operación y seguridad de la aeronave, mientras que los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), en su versión vigente para la época de los hechos, preceptuaban que para realizar servicios aéreos comerciales de transporte público (regular o no regular), "todo interesado debía obtener previamente el certificado de operación o funcionamiento expedido por la Secretaría de Seguridad Aérea de la Aeronáutica Civil". (...)

De las pruebas aportadas al plenario, se tiene que el 15 de diciembre de 1999 el avión fue sometido a una revisión anual y que el certificado de aeronavegabilidad del avión fue expedido el 26 de mayo de 2000, por lo que para dicha fecha se tiene que el avión se encontraba aeronavegable.

Ahora bien, de conformidad con los RAC, una vez obtenido el certificado, correspondía al explotador y propietario de la aeronave, que en el caso bajo estudio era el señor Rolando Arturo Medina, cumplir con los requisitos de mantenimiento para que la aeronave continuara siendo aeronavegable. Al respecto, los RAC preceptúan: (...)

Frente a lo anterior, es pertinente señalar que las irregularidades cometidas por el señor Marmolejo no eran de conocimiento de la Aeronáutica Civil, la que no estaba obligada a conocer para el momento del vuelo de las mismas, pues como ya se indicó, el avión cumplía con los requisitos para el momento en que se expidió el certificado de aeronavegabilidad, faltaba más de seis meses para que se diera la inspección obligatoria anual y correspondía al explotador de la aeronave mantenerla en condiciones de aeronavegabilidad.

El señor Marmolejo, en una clara irregularidad, presentó a la UAEAC un plan de vuelo que no coincidía con la realidad, pues señaló que en el avión viajarían 6 personas incluyendo la tripulación, cuando en realidad transportaba a 19 personas, superando la capacidad del avión.

Ahora bien, es de señalar que no obstante las irregularidades cometidas por el explotador de la aeronave, lo cierto es, que de conformidad con el informe final del accidente, se tiene que la causa del mismo fue la operación inapropiada del piloto al efectuar el regreso del avión, momento en el cual viró a la derecha llevando a una pérdida de sustentación sobre el ala, que lo hizo perder el control sobre la aeronave.

Así pues, se tiene que no hubo un incumplimiento de las obligaciones atribuibles de la Aeronáutica Civil, y que, por el contrario, se tiene que el lamentable siniestro obedeció a las anomalías cometidas por el piloto y propietario de la aeronave HK851P".

La Aeronáutica Civil remitió al proceso el expediente del accidente ocurrido con la aeronave de matrícula HK 4055 (a.1), dentro del que obran el certificado de matrícula, el certificado de aeronavegabilidad, reportes de mantenimiento, reportes de chequeo, reportes de reparación, procedimientos de prueba del sistema TAWS, entre otros documentos.

Con lo anterior, se establece que la Aeronáutica Civil cumplió con su deber de comprobar que la aeronave que realizaba la operación cumpliera con las condiciones mínimas de aeronavegabilidad, ello se demuestra con el



Informe Técnico de Accidente de Aviación con Fines de Prevención (fl. 114-177, c.1), en el que se registró:

"La tripulación tenía vigente sus licencias médicas y no se encontró impedimento sico-físico que le impidiera desarrollar sus actividades de vuelo.

La tripulación tenía vigente sus chequeos de vuelo y cumplía con los requisitos técnicos para operar el equipo LET-410.

La aeronave tenía vigente su certificado de aeronavegabilidad.

El peso y balance estaba dentro de los límites operacionales recomendados por el fabricante.

El mantenimiento de la aeronave cumplía con los requisitos exigidos por el fabricante y la autoridad aeronáutica.

No se encontró evidencia de fallas estructurales ni de las plantas motrices".

De lo expuesto, se tiene que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil expidió el certificado de aeronavegabilidad No. 003488 del 28 de marzo de 2007 a la Aeronave con matrícula HK-4055, marca LET, modelo 410 UVP-E, serie No. 912521, el que para la fecha de los hechos se encontraba vigente; por lo tanto, una vez emitido dicho certificado, le correspondía al piloto y al propietario y al explotador de la aeronave, Sociedad Aérea de Ibagué Ltda y Nacional de Aviación Ltda, garantizar sus óptimas condiciones y realizar las actividades para mantenerla Aeronavegable, así como asegurarle a los usuarios de su servicio de transporte la debida operación del aeroplano por parte de la tripulación que también era de su exclusiva selección y asignación.

Por lo tanto, no se demostró en el expediente responsabilidad en contra de Aerocivil por lo hechos cuestionados en este proceso, ya que no tuvo injerencia alguna para que se produjeran; de ahí que se negarán las pretensiones que se plantearon en su contra.

4.6. Causales de exoneración. Como se planteó en acápite anterior, las entidades estatales pueden quedar eximidas de responsabilidad si se demuestra que el hecho dañoso se produjo por una causa extraña.

De las planteadas por las demandadas, se descarta la de "*Riesgo propio de la actividad militar*", pues como se expuso y demostró, ni Ronald Francisco Celedón Castellar ni Elisandro Saavedra Suelta, se encontraban en ejercicio de una función de milicia, esto es, no estaban protegiendo ni en defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional ni del orden constitucional (Artículo 217, C. Po), ni en posición de ataque o de defensa ante agresión alguna, ni se encontraban en la aeronave siniestrada como artilleros o en labor de inteligencia.

En consecuencia, no se acreditó esta causal de exoneración de "*Riesgo propio de la actividad militar*" que se adujo.



En cuanto a la de "Hecho de un tercero", se analiza a continuación.

Se probó que la causa del accidente aéreo fue "Ejecucion de un vuelo bajo Reglas Visuales en Condiciones Meteorológicas deterioradas, basado en una navegación errónea llegando a producirse un accidente de (CFIT) Vuelo Controlado Contra el Terreno. // Baja conciencia situacional en lo referente a la orientación geográfica al inicio y durante el vuelo y la no observancia de las alertas de cercanía con el terreno que durante tres minutos emitió el equipo TAWS", con el Informe Técnico de Accidente de Aviación con Fines de Prevención (fl. 114-177); a ello se suma que también se mencionó en dicho informe que:

3.1 CONCLUSIONES

La tripulación tenía vigente sus licencias médicas y no se encontró impedimento sico-físico que le impidiera desarrollar sus actividades de vuelo.

La tripulación tenía vigente sus chequeos de vuelo y cumplía con los requisitos técnicos para operar el equipo LET-410.

La aeronave tenía vigente su certificado de aeronavegabilidad.

El peso y balance estaba dentro de los límites operacionales recomendados por el fabricante.

El mantenimiento de la aeronave cumplía con los requisitos exigidos por el fabricante y la autoridad aeronáutica.

No se encontró evidencia de fallas estructurales ni de las plantas motrices.

El vuelo correspondía a un vuelo bajo Reglas Visuales (VFR) en Condiciones Meteorológicas Visuales (VMC) y este no fue ejecutado de esta forma.

La tripulación desde el inicio del vuelo no tuvo conciencia situacional respecto a la ubicación geográfica del vuelo a cumplir.

Las actuaciones del ATS de acuerdo al tipo de vuelo (VFR) y espacio aéreo donde se desarrollaba, fueron correctas.

La tripulación usó para el desarrollo del vuelo el TAWS, no siendo un equipo para ser utilizado para navegación.

El TAWS alertó a la tripulación durante 03:06 minutos del acercamiento contra el terreno sin realizarse ninguna acción correctiva efectiva por parte de la tripulación.

No hay evidencia alguna de haber ocurrido algún tipo de emergencia en vuelo.

Una vez se perdió toda comunicación con la aeronave las comunicaciones iniciales de notificación del accidente se dieron de acuerdo a las fases establecidas para los accidentes aéreos".

También registró dicho documento:

1.7 INFORMACIÓN METEREOLÓGICA



A continuación se transcriben el METAR de la zona de Villavicencio (aeródromo de salida) de las 20:00, 21:00 y 22:00 UTC ya que en el aeródromo de la Uribe no se cuenta con estación meteorológica. (...).

Villavicencio mantuvo condiciones meteorológicas buenas, sin ningún fenómeno especial de desarrollo vertical que pudiera afectar el vuelo, su visibilidad era mayor a 10 kilómetros y solamente se presentaban algunas nubes pocas (1 a 2 octas) a una altura de 2.200 ft., nubes dispersas (3 a 4 octas) entre 2.000 y 2.300 Ft. y fragmentadas (5 a 7 octas) a 9.000 Ft.

De acuerdo al reporte de otra aeronave en el área el HK-3286 que despegó de la Uribe a las 15:20 H.L., reportó que el tiempo en la Uribe estaba bueno.

En el sitio del accidente de acuerdo a las comunicaciones obtenidas de la cabina de pilotos del HK 4055 las condiciones de ruta estaban muy deterioradas y los pilotos en repetidas ocasiones hicieron referencia a intentar mantener condiciones visuales, a evitar entrar en formación de mal tiempo que observaban y volar rodeando la misma, a volar efectuando virajes para mantenerse visual y finalmente referirse al avistamiento de un cerro. En general existió en cabina preocupación por mantener el vuelo visual con relación a las condiciones meteorológicas en las cuales se desarrollaba el vuelo.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

El vuelo se efectuó bajo reglas de vuelo visual (VFR), sin embargo, a bordo de la aeronave existían equipos para la navegación como eran VOR, DME, ADF, y en tierra transmisores VOR que pudieron ser utilizados como apoyo para el desarrollo del vuelo, no obstante, éste se debía desarrollar bajo condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC), de acuerdo a la solicitud del plan de vuelo, es decir bajo continua referencia visual con el terreno.

Aunque estos equipos de abordo y en tierra se encontraban disponibles y muy seguramente eran utilizados por el piloto como ayuda para su navegación, es importante entender que el vuelo, teniendo en cuenta las reglas propuestas en el plan de vuelo presentado, debía desarrollarse en su totalidad mediante la navegación con permanente referencia visual con el terreno a menos que la tripulación hubiera solicitado el cambio de su plan a reglas de vuelo por instrumentos (IFR).

1.9 COMUNICACIONES

Las comunicaciones entre la aeronave y las agencias de tránsito aéreo fueron normales y la tripulación no reportó tener problemas de carácter técnico hasta las 15:35 HL donde el control le solicita estimado la Uribe reportándole el piloto estimado a la Uribe para las 15:50 HL el control le solicita notificar final la Uribe, sin embargo esta última nunca fue notificada.

Las comunicaciones en cabina entre piloto y copiloto no revelan la existencia de ningún problema técnico y fueron muy importantes para el desarrollo de la presente investigación.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

El accidente se presentó en zona montañosa y distante del aeropuerto de la Uribe durante el vuelo en fase de crucero. (...)

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO



La aeronave impactó contra el Cerro Caños Blancos ubicado en el Páramo El Nevado a 11.800 pies sobre el nivel medio del mar en las coordenadas N-03°54'103" W-74°06'896" quedando totalmente destruida y sus restos concentrados en un radio de 20 metros.

No hay evidencia de falla de las plantas motrices como tampoco algún tipo de emergencia antes del impacto de acuerdo con la grabación de voces (...).

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA PATOLÓGICA

La tripulación tenía vigente sus certificados y no se presentaron evidencias de factores psico-físicos que los haya afectado antes o durante el vuelo para la ocurrencia del accidente (...).

1.18 INFORMACION ADICIONAL

El vuelo VFR, se define de acuerdo a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Parte Quinta (Reglamento del Aire) como aquel que se realiza de forma que la aeronave vuela en condiciones de visibilidad y de distancia libre de las nubes y con vista de la superficie del terreno. (...).

2.2.1. CALIFICACION DE LA TRIPULACIÓN

El piloto de acuerdo a su registro de horas contaba con una adecuada experiencia de vuelo tanto general como en el equipo, su último chequeo de vuelo estaba vigente hasta el 01 de Marzo de 2008 y su continuidad de vuelo en los últimos 90, 60 y 30 días era igualmente adecuada. El Copiloto contaba con escasa experiencia tanto general como en el equipo, su último chequeo de vuelo estaba vigente hasta el 27 de Mayo de 2008, su continuidad de vuelo en los últimos 90, 60 y 30 días era igualmente adecuada.

El copiloto contaba con escasa experiencia general de vuelo y esta a su vez esta directamente relacionada con el criterio aplicado. No se presentó anticipadamente una acción o comentario proactivo que pudiera aumentar positivamente la alerta situacional con relación al vuelo hacia el terreno montañoso en condiciones meteorológicas deterioradas hasta que finalmente se presentaron los avisos repetitivos de proximidad con el terreno que estaba emitiendo el equipo TAWS (Terrain Awareness and Warning System) a bordo de la aeronave, como lo evidencian los datos de voces de cabina acá registrados.

2.2.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES

El vuelo en su parte inicial se desarrolló en forma correcta siendo autorizados para proceder hacia la "Uribe" vía la ruta normalizada VFR "Bravo" (Villavicencio-Acacias-Mesetas-La Uribe).

En 02 ocasiones se encuentran en la grabación de voces comentarios de datos de referencia de distancia y rumbos hacia el destino incorrectos (posterior al despegue distancia a La Uribe de 24 NM y posterior rumbo de referencia de 306 grados) lo cual podría señalar programación inadecuada, funcionamiento inadecuado del equipo o mala interpretación de los datos por parte de la tripulación.

Por otra parte de acuerdo también al grabador de voces, se evidencia que gran parte del vuelo fue soportada en referencia a la información del equipo TAWS (Terrain Awareness and Warning System), elemento de alerta de terreno que no debe ser utilizado como referencia para la navegación. Adicionalmente no existe evidencia o antecedente que a pesar de lo anterior pudiera indicar que el equipo estuviera



funcionando inadecuadamente o que la programación de la ruta de referencia GPS para la realización del vuelo de acuerdo a las reglas VFR fuera equivocada.

El sistema TAWS toma información de los sensores de la aeronave relacionados con la posición y trayectoria de vuelo y los combina con su propia base de datos del terreno, obteniendo información del mismo y así proporcionar advertencias con suficiente antelación de los peligros potenciales, lo que permite al piloto la posibilidad de tomar las medidas necesarias para maniobrar evitando de esta manera el terreno; es así, como el equipo de TAWS advirtió durante los últimos tres minutos al accidente la proximidad con el terreno en requerimiento de una maniobra específica para obtener el máximo rendimientos de ascenso inmediato y de la cual no existe evidencia clara de su realización.

Las comunicaciones en cabina evidencian del deterioro de las condiciones para la realización de un vuelo bajo las reglas VFR, desplazamiento de la aeronave hacia el terreno montañoso de mayor altitud (occidente de la ruta a volar), sin conciencia clara de la posición con relación a la navegación efectuada y con relación al terreno (...).

2.2.3 CONDICIONES METEOROLÓGICAS

Esta no fue la causa del accidente, sin embargo, se convirtió en una condición determinante para la ocurrencia del mismo. Las adversas condiciones meteorológicas reinantes durante el vuelo crucero en el área del accidente aumentaron la carga de trabajo en la cabina de pilotos, quienes efectuaban el vuelo bajo las Reglas de Vuelo Visual en condiciones atmosféricas deterioradas. (...)

2.2.4. CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

(...) Las anteriores dos situaciones no fueron causa ni factores contribuyentes dentro del accidente al no existir riesgo de presencia de otras aeronaves en ruta y por tratarse de un vuelo de acuerdo a las reglas de vuelo VFR donde es responsabilidad del piloto permanecer en dichas condiciones y garantizar la separación con el terreno.

Si bien la aeronave de acuerdo al plan de vuelo se estableció a una altitud de crucero de 9.500 FT; ésta ascendió sin notificarlo a la dependencia ATS de Villavicencio Información Norte y la cual tampoco realizó ninguna observación a la aeronave al respecto ni de su trayectoria de vuelo hacia el occidente de la derrota visual de vuelo de acuerdo a la observación radar que pudo haberse presentado. Esta situación no es obligatoria ni de responsabilidad del ATS y tampoco es factor contribuyente en el accidente de acuerdo al tipo de espacio aéreo clase "D" donde se desarrollaba el vuelo, en donde entre sus características se encuentra aquellas en la cual no se proporciona separación para los vuelos VFR y donde se puede brindar por parte de control asesoramiento anticolidión solamente si existe una solicitud al respecto por parte de la tripulación.

Finalmente teniendo en cuenta lo anterior, el informe de análisis de las condiciones presentadas elaborado por el grupo de Asesoramiento de la Calidad en el Servicio ATS; de acuerdo al cumplimiento del vuelo según las reglas VFR; estas determinan que el piloto debe garantizar la propia separación y observación con el terreno y por lo tanto no hay en este accidente influencia directa ni es contribuyente la actuación del servicio de tránsito aéreo (...).

2.2.6 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

El vuelo se efectuó bajo reglas de vuelo visual (VFR), sin embargo, a bordo de la aeronave existían equipos para la navegación como eran VOR, DME, ADF, y en tierra transmisores VOR que pudieron ser utilizados como apoyo para el desarrollo del



vuelo, no obstante, éste se debía desarrollar bajo condiciones meteorológicas de vuelo visual (VFR).

En el registro de comunicaciones no se evidencia el uso, fallas o comentarios con relación a posiciones de la aeronave con referencia o relación a las radioayudas (...).

2.4.1. FACTORES SICOLÓGICOS Y FISIOLÓGICOS QUE AFECTABAN AL PERSONAL.

No se encontraron aspectos sicológicos ni fisiológicos en la tripulación que pudieran haber influido en el presente accidente. Sin embargo las comunicaciones de cabina registraron como el vuelo se realizaba bajo las reglas de vuelo visual con condiciones meteorológicas deterioradas, lo cual absorbió la atención de la tripulación en el desarrollo del mismo (...).

Así mismo, el informe final del accidente concluyó que si bien la aeronave se encontraba en óptimas condiciones para ser aeronavegable y cumplía con los requisitos para realizar el viaje del 8 de octubre de 2007 en el que murieron Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta, el vuelo no fue operado o conducido en debida forma (fl. 144-177).

Con lo anterior, se encuentra probado que se presentaron irregularidades en la ejecución del viaje por parte de la tripulación de la aeronave HK-4055.

En consecuencia y de conformidad con el informe final, dictamen que no fue tachado, ni desvirtuado, el accidente se originó por causa directa de las irregularidades cometidas por la tripulación en la ejecución del vuelo, por la inapropiada operación del piloto al no ejecutarlo en debida forma, al no tener conciencia situacional respecto de la ubicación geográfica, al usar el TAWS cuando no es un equipo para ser utilizado en la navegación, pero aun así al no realizar las acciones correctivas efectivas frente a las alertas que emitió dicho equipo, que indicaban el acercamiento al terreno contra el cual finalmente impactó y posteriormente se incendió.

Por lo tanto, el Ejército Nacional será exonerado de responsabilidad, por cuanto se demostró que el accidente se produjo por las acciones erróneas cometidas por la tripulación de la aeronave con matrícula HK-4055, respecto de la cual la entidad estatal no tenía dominio durante el vuelo.

El consejo de Estado (M.P. Jaime Enrique Rodríguez Navas, 29 de abril de 2019, rad. 73001233100019990237101, 36103), sobre esta circunstancia, señaló:

“Pues bien, el decreto 410 de 1971, por el cual se expide el Código de Comercio, radicó en cabeza de la autoridad aeronáutica la determinación de las funciones que deben ser cumplidas por el personal aeronáutico, las condiciones y requisitos necesarios para su ejercicio, y la expedición de las licencias respectivas, advirtiendo que cuando una determinada materia no esté específicamente prevista en dicha normativa, se acudirá a los principios generales de derecho aéreo, a los principios generales del derecho común, y así sucesivamente.

Al respecto, esta Corporación ha sostenido que: (...)



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" (subrayado fuera de texto).

Sin embargo, la misma providencia advirtió que

"Distinta de las anteriores responsabilidades, cuya fuente es siempre un contrato, es la surgida del artículo 1.860 del reseñado estatuto, según el cual la "autoridad aeronáutica", es decir, el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (art. 1.782), tiene la función de reglamentar y clasificar los servicios aéreos, los explotadores y las rutas y las condiciones que deben llenarse para obtener los respectivos permisos de operación, "con la finalidad de lograr la prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos..." es una meta, una obligación de medio no de resultado, de reglamentación, control y vigilancia, en cuya prestación sólo se responde por la "falta del servicio" o falla de la administración, que da lugar a la responsabilidad extracontractual del Estado, en su caso. En este último evento, se exonera de responsabilidad el Estado, cuando la causa del insuceso sea la culpa de la víctima, el hecho de un tercero, la fuerza mayor o el caso fortuito" (subrayado fuera de texto).

Con sujeción a los anteriores criterios, que esta Subsección acoge, se debe entender que la función de la autoridad aeronáutica de desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo, entraña unas obligaciones de medio y no de resultado, y que las funciones de control que despliega para garantía de la seguridad de los usuarios del servicio de transporte aéreo no implican por tanto, el examen y la vigilancia *ex ante* de todos y cada uno de los elementos y de las actividades que lo componen. Así, por ejemplo, hay ámbitos aéreos controlados y no controlados, como hay, también, vuelos autorizados bajo control del piloto en condiciones visuales y vuelos autorizados bajo sistemas instrumentales de control. En tratándose de los vuelos a desarrollar bajo control visual, (y no por instrumentos), la obligación de garantizar el cumplimiento de los mínimos de visibilidad, más aun cuando las aeronaves se dirigen a espacios aéreos no controlados que se caracterizan, precisamente, por la ausencia de servicios de control de tránsito aéreo durante el vuelo, no es válida la pretensión de hacer pesar sobre la autoridad aeronáutica la responsabilidad de controlar las decisiones que sólo aquel puede adoptar cuando se producen alteraciones de las condiciones de visibilidad del vuelo por causa de factores climáticos o atmosféricos que solo al piloto compete controlar en tales circunstancias".

Circunstancias que precisamente, fueron las que se presentaron en el fatal vuelo: Las condiciones en que se realizó autorizaron que fuera bajo las reglas visuales, y las existentes al momento de comenzar su operación, el área de despegue y de ascenso inicial esto es, en Villavicencio, era óptimas, pues como lo registró el Informe, "Villavicencio mantuvo condiciones meteorológicas buenas, sin ningún fenómeno especial de desarrollo vertical que pudiera afectar el vuelo, su visibilidad era mayor a 10 kilómetros y solamente se presentaban algunas nubes pocas (1 a 2 octas) a una altura de 2.200 ft., nubes dispersas (3 a 4 octas) entre 2.000 y 2.300 Ft. y fragmentadas (5 a 7 octas) a 9.000 Ft" (fl. 144-177).



El consejo de Estado (M.P. María Adriana Marín, 16 de diciembre de 2020, rad. 76001 2331 000 2009 0096001, 51457), sobre este aspecto precisó:

"Al respecto, cabe aclarar que la jurisprudencia ha considerado que, para que se configure alguna de las causales de exoneración de responsabilidad como son la fuerza mayor y el hecho exclusivo y determinante de un tercero, se requiere la concurrencia de tres elementos: i) su irresistibilidad; ii) su imprevisibilidad y iii) su exterioridad respecto de la demandada. Además, en punto de la segunda, es necesario que también se pruebe que la conducta del tercero constituyó la causa exclusiva del daño.

Así mismo, cabe precisar que a quien corresponde acreditar la presencia de la excepción del hecho exclusivo y determinante de un tercero es al extremo demandado en virtud de la regla del *onus probandi* o carga estática de la prueba, contenida en el artículo 177 del Código de Procedimiento Civil, el cual dispone que "*Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen*".

En el caso concreto, se evidencia y reitera que ante la existencia de la prueba suficiente e idónea, se cumplen los presupuestos establecidos para que se configure el eximente de responsabilidad planteado, teniendo en cuenta que el avión LET-410 con matrícula HK-4055 en el que murieron Ronald Francisco Celedón Castellar y Elisandro Saavedra Suelta no era propiedad ni explotado ni conducido por la Institución militar, estaba piloteado por Marco Aurelio Rodríguez Caro quien no tenía vinculación alguna con el Ejército Nacional, lo que constituyó hechos externos a dicha entidad, la que tampoco tenía ni la guarda material ni el dominio sobre la aeronave ni respecto de la ejecución del vuelo, es decir, ni sobre la actividad ni la cosa peligrosa, ni tampoco faltó a su posición de garante pues durante el vuelo no la ejercía, por lo que la ocurrencia de este accidente le resultó irresistible e imprevisible y totalmente ajeno a su acción y manejo, pues sobrevino en razón del hecho exclusivo de un tercero, y se descartó que en su producción intervino algún agente de la demandada.

De ahí que se declarará probado dicho eximente de responsabilidad -El hecho exclusivo de un tercero- y en consecuencia, se exonerará a la demandada Nación-Ministerio de Defensa-Ejército Nacional del pago de indemnización.

Es de resaltar que el "tercero", la propietaria y la explotadora de la aeronave accidentada, la Sociedad Aérea de Ibagué Ltda y Nacional de Aviación Ltda, no fue demandado y por lo mismo, no es viable abordar el análisis de su posible responsabilidad en el caso.

4.7. Por lo tanto, ante la pregunta que se formuló en el problema jurídico, se responde que la Nación-Ministerio de Defensa-Ejército Nacional es responsable del daño antijurídico que se reclamó en el proceso, pero se le eximirá de pagar los perjuicios causados al demostrarse que estos se produjeron por el hecho exclusivo de un tercero.



5. Otras decisiones

5.1. Costas. No se condena en costas, toda vez que de la conducta de las partes, no se evidencia que hayan incurrido en mala fe ni temeridad en sus intervenciones, ni son constitutivas de abuso del derecho.

5.2. Comunicación y remisión. Se ordenará que por Secretaría del Tribunal Administrativo de Arauca, se remita copia de esta sentencia por correo –Electrónico si aparece registrado o postal- a las partes y al Ministerio Público en carácter de mera información; y el expediente al Tribunal Administrativo del Meta para que prosiga esa Corporación Judicial con los trámites procesales correspondientes y subsiguientes, incluido el de notificación de la sentencia.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Administrativo de Arauca, administrando Justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

PRIMERO. DECLARAR la responsabilidad de la Nación-Ministerio de Defensa-Ejército Nacional por el daño antijurídico que se reclamó en el proceso; pero **EXIMIRLA** de pagar los perjuicios causados por el daño antijurídico que se declara, al demostrarse que este se produjo por el hecho exclusivo de un tercero.

SEGUNDO. NEGAR las demás pretensiones de la demanda.

TERCERO. DECLARAR que no hay condena en costas.

CUARTO. ORDENAR que por Secretaría del Tribunal Administrativo del Meta, se liquiden los gastos del proceso y si lo hubiere, devolver a la parte demandante el saldo respectivo.

QUINTO. ORDENAR que previas las anotaciones de rigor, por Secretaría del Tribunal Administrativo de Arauca:

(i) Se remita copia de esta providencia por correo –Electrónico si aparece registrado o postal- a las partes y al Ministerio Público con carácter de mera información, y

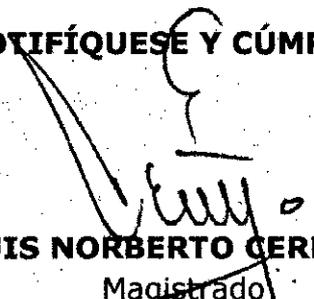
(ii) Se devuelva el expediente al Tribunal Administrativo del Meta, para que prosigan los trámites procesales que correspondan, incluido el de notificación de la sentencia.



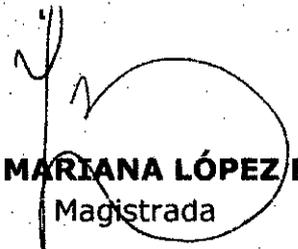
SEXTO. ORDENAR que en firme en el Tribunal Administrativo del Meta esta decisión, se archive el expediente, previos los registros que correspondan.

La presente providencia fue aprobada por la Sala en sesión de la fecha.

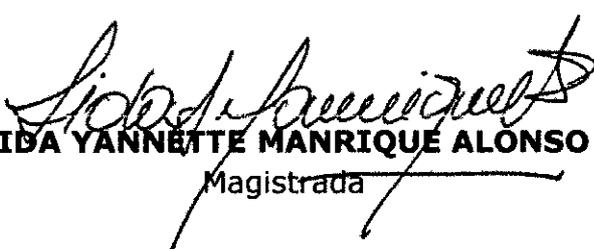
NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


LUIS NORBERTO GERMEÑO

Magistrado


YENITZA MARIANA LÓPEZ BLANCO

Magistrada


LIDA YANNETTE MANRIQUE ALONSO

Magistrada