

Señor
José Ignacio Manrique Niño
Juez Treinta y Cinco (35) Administrativo del Circuito
Bogotá D. C.

Referencia:

Asunto: Escrito de contestación de demanda y formulación de excepciones de mérito

Tipo de proceso: Ordinario administrativo

Tipo de acción: Reparación directa

Radicado No. 11001333603520180037500

Parte Actora: María Fabiola Arango de Quinchía y otro

Partes demandadas: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Escuela de Aviación de los Andes – AEROANDES S. A.

Luis Alfonso Leal Núñez, abogado titulado e inscrito, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi firma, actuando en esta oportunidad como representante judicial de la firma **Escuela de Aviación de los Andes- AEROANDES S. A.**, persona jurídica de derecho privado en ejecución del acuerdo de reestructuración e identificada con **N. I. T. 860048909-7** y **número de matrícula mercantil No. 00077361** inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá con fecha de cinco (5) de agosto de mil novecientos setenta y seis (1976) la cual se encuentra legalmente representada por el señor **Edgar Fernando Crespo Jiménez**, quien es mayor de edad, de este domicilio e identificado como aparece en el respectivo poder especial, respetuosamente me dirijo a usted con el fin de presentar para su consideración y ulteriores decisiones escrito de contestación de demanda y formulación de excepciones de mérito dentro del proceso judicial de la referencia.

En ese contexto, procedo a desarrollar los siguientes numerales conforme al artículo 175 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo:

1. SOLICITUDES

1.1. DECLARAR probada la excepción previa que hace parte de la presente contestación.

1.2. DECLARAR probadas las excepciones de mérito que hacen parte del presente documento.

1.3. DENEGAR las pretensiones de la demanda.

1.4. CONDENAR en costas procesales y agencias en derecho a la parte actora.

Las precedentes solicitudes se elevan con fundamento en los siguientes pronunciamientos:

**2. PRONUNCIAMIENTO EN RELACIÓN CON LAS
PRETENSIONES DE LA DEMANDA**

Desde ahora, me permito manifestarle al despacho judicial que resolverá este asunto, que me opongo a todas y cada una de las pretensiones que fueron consignadas en los numerales 5) y 6) del líbello introductor de la demanda.

**3. PRONUNCIAMIENTO EN RELACIÓN CON LOS
HECHOS Y OMISIONES QUE HAN SIDO
CONSIGNADOS EN EL ESCRITO DE DEMANDA**

Con el fin de tener una mejor comprensión sobre los hechos y omisiones que han sido narrados en la demanda, procedo a desarrollar la respuesta de cada uno de ellos en el siguiente cuadro:

HECHO	RESPUESTA	OBSERVACIÓN
1.	Es cierto	
2.	Es cierto	
3.	Es cierto	
4.	Parcialmente cierto, y aclaro:	En lo relacionado con que el piloto Raúl Antonio Quinchía Arango trabajaba con la empresa ACAHEL LTDA, no me consta, se presume que así era porque iba piloteando la aeronave.

		Ahora bien, respecto de las cualidades y desempeño en que señala la parte actora, no me consta.
5.	No me consta	Como quiera que tal como señalé en el hecho anterior, se desconoce igualmente el salario que devengaba en dicha empresa.
6.	Es cierto	
7.	No me consta	
8.	No me consta	
9.	No me consta	
10.	No me consta	
11.	Concurren varios hechos y una interpretación sobre los mismo por cuenta del apoderado de la parte actora	Los supuestos de hecho allí relatados obedecen a las apreciaciones equívocas de parte del apoderado de la parte actora. Y si por el contrario omite el desarrollo formal y material que se debe demostrar conforme lo reglado por el Código Civil en su título XXXIV.
11.1.	No es un hecho	Se evidencia que el apoderado de la parte actora, esta realizando una transcripción de algún lado (copia y pegue)
11.2.	No es un hecho	Igual, que en el numeral anterior esta realizando una copia y pegue.
11.3.	No es un hecho	Esta realizando copia y pegue
11.4.	No me consta y aclaro:	Que me atengo a lo que se llegue a demostrar en el proceso.
11.5	No es cierto y aclaro:	La instructora de AEROANDES S. A. , estaba cumpliendo rigurosamente con el plan de trabajo, en ese contexto se puede afirmar que al momento en que se le dio la instrucción a la nave de ACAHEL de incorporarse al circuito tuvo que tener en cuenta que su plan de entrenamiento correspondía a zona y no de circuito de tráfico.
11.6.	No es cierto y aclaro:	Igual que en el punto anterior, la instructora se encontraba cumpliendo con el plan de trabajo.

11.7.	No es cierto y aclaro:	Quien iba al mando de la nave era la instructora de vuelo y no como afirma el apoderado de la parte actora, el alumno.
12.	No es cierto y se aclarara:	Las instrucciones que dio la torre de control eran claras de acuerdo con el RAC y a las Reglas de Vuelo Visual; la instructora de AÉROANDES cumplió con dichas reglas y es de aclarar que los turnos asignados eran para maniobras de aterrizaje no para toque y despegue con se aclaró en el hecho No. 13.

4. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS NORMAS VIOLADAS INVOCADAS Y EL CONCEPTO DE VIOLACIÓN DESARROLLADO EN LA DEMANDA

Sobre el particular, me permito fundamentar la posición jurídica de la entidad que represento y respecto de los numerales tercero (3º) denominado **fundamentos jurídicos** y séptimo (7) denominado por el apoderado de la parte actora **razones de derecho en que se basa la acción de medio de control de reparación directa** lo siguiente:

4.1. La competencia de la jurisdicción contenciosa administrativa

Sobre el particular me permito manifestar que la legislación y la jurisprudencia permiten que la jurisdicción de lo contencioso administrativo pueda conocer de la responsabilidad extracontractual de los particulares a través de la figura denominada fuero de atracción.

En efecto, el párrafo cuarto de la prescripción normativa consagrada en el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, autoriza a la jurisdicción de lo contencioso administrativo para conocer de demandas dirigidas de manera concurrente contra una autoridad pública y una particular.

A su vez, el órgano de cierre se ha referido a esta competencia en los siguientes términos:

“Esta jurisdicción tiene competencia para vincular y juzgar a los particulares o personas de derecho privado en virtud del fuero de atracción, aun cuando al momento de realizar el análisis

probatorio del proceso se establezca que la entidad pública, también demandada, no es responsable de los hechos y daños que se le atribuyen en el libelo. Sin embargo, el factor de conexión que da lugar a la aplicación del fuero de atracción y que permite la vinculación de personas privadas que, en principio, están sometidas al juzgamiento de la jurisdicción ordinaria, debe tener un fundamento serio, es decir, que en la demanda se invoquen acciones u omisiones que, razonablemente, conduzcan a pensar que su responsabilidad pueda quedar comprometida. Se resalta que para que opere el fuero de atracción es menester que los hechos que dan origen a la demanda sean los mismos, postura que ha sido reiterada por la Sala en pronunciamientos más recientes que le permiten compartir la decisión del a quo de fallar en relación con la persona de derecho privado”¹

Descendiendo al caso concreto, se tiene que el apoderado de la parte actora realizó en lo que el denomino ***“Fundamento de derecho y razones de derecho en que se basa la acción de medio de control de reparación directa”***

De la atenta lectura del discurso jurídico elaborado por el apoderado, se evidencia que se refiere a la fundamentación jurídica mediante la cual pretende persuadir a los señores jueces que conocerán de este asunto sobre las presuntas omisiones en que pudo incurrir la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Ahora bien, centrándose en la parte denominada ***4.2. omisiones por parte de la empresa aerandes S. A.***, la parte actora solo se remite a hacer apreciaciones subjetivas de la piloto Ana Milena Sepúlveda Mosquera, sin que obre prueba en el sumario que demuestre lo allí señalado.

No obstante, lo anterior, el señor apoderado de la parte actora no hizo un examen respecto de las normas del Código Civil que regulan la responsabilidad civil de los particulares, por un lado, y mucho menos, se refirió con los mandatos relacionados con la conducta culposa de las entidades privadas tal como lo exige la jurisprudencia relacionada con la materia objeto de análisis.

¹ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección “A”. M. P. Marta Nubia Velásquez Rico. Radicación No. 05001-23-31-000-2006-02696-01 (43269). De Primero (1°) de marzo de dos mil dieciocho (2018).

Sobre el particular, se pueden analizar entre otras decisiones la línea jurisprudencial sistematizada en la sentencia del Consejo de Estado con radicación No. 05001-23-31-000-2006-02696-01 (43269) de primero (1º) de marzo de dos mil dieciocho (2018).

Por lo tanto, frente al análisis normativo de la parte actora no se logra vislumbrar un nexo causal conforme lo predica el Código Civil en su título XXXIV, y sí lo toma como un hecho (véase numeral 2.12. del libelo de demanda).

5. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS PRUEBAS INCOPORADAS EN LA DEMANDA

5.1. En relación con las pruebas trasladadas

En relación con las pruebas citadas en los numerales 9.1.1., 9.1.8., 9.1.9., 9.1.10., 9.1.11., 9.1.12., 9.1.13., 9.1.14., 9.1.15., 9.1.16. y 9.1.17 no deben ser tenidas en cuenta por entre otras las siguientes razones:

- Las señaladas en los numerales 9.1.8., 9.1.9., 9.1.10., 9.1.11., 9.1.12., 9.1.13., 9.1.14. y 9.1.16., son inconducentes, impertinentes, innecesarias e inútiles; por no ser objeto del problema jurídico en el presente asunto.
- Las indicadas en los numerales 9.1.1 y 9.1.15 no cumplen con los requisitos establecidos en el artículo 174 del Código General del Proceso toda vez que no fueron objeto de contradicción ni intervención por parte de mi representada dentro de las actuaciones que dieron origen a las mismas.
- En lo que tiene que ver con la distinguida con el numeral 9.1.17., no es una prueba.

Por lo anterior, me permito relacionarlas de la siguiente manera:

EPÍGRAFE DE PRUEBA	CONTENIDO	AUTORIDAD QUE INTERVIENE EN LA PRODUCCIÓN DE LA PRUEBA	FINALIDAD DE LA PRUEBA	FOLIO

9.1.1	Informe sobre el siniestro aéreo-solicitud de análisis de EMP o EP- FPJ-12-	Policía Judicial DIJIN	No han sido objeto de contradicción ni de intervención por parte de mi representada	24-29
9.1.4.	Registro Civil de Nacimiento de Álvaro León Quincha Arango.		Sin finalidad, como quiera que el señor cuenta con 53 años de edad.	32
9.1.8.	Declaraciones extra juicio de testigos		Sin finalidad	38-39
9.1.9	Declaración extrajuicio de María Fabiola Arango de Quinchia		Sin finalidad, suficiente es con el Registro Civil de Nacimiento	40
9.1.10	Certificado de existencia y representación de la aseguradora Mapfre		No es una prueba.	41-43
9.1.11.	Certificado de existencia y representación legal de AEROANDES		No es una prueba.	44-47
9.1.12.	Constancia de agotamiento de requisito de procedibilidad	Procuraduría Judicial II Delegada para Asuntos Administrativos.	No es una prueba.	48-49
9.1.13.	Información del estado de la investigación penal que obra con radicado No. 7327561990582016-80055	Fiscalía seccional de Girardot (Cundinamarca) 5	Es una prueba, sin embargo mi representada no figura como parte dentro del trámite penal.	50
9.1.14.	Copia de póliza		No es una prueba.	51-53
9.1.15.	Informe final accidente COL-16-31-GIA. Colisión en		No han sido objeto de contradicción ni	61-126

	vuelo entre aeronaves		de intervención por parte de mi representada	
9.1.16	Escrito derecho de petición- solicitud de información estado de actuación penal, elevado por la señora Claudia Juliana fuentes Sanchez.		Estado de la actuación penal.	54-55

En efecto, la empresa **AEROANDES** no participó como sujeto procesal en las indagaciones que adelanta la Fiscalía General de la Nación con ocasión de los hechos que aquí se han narrado.

Finalmente, dentro del expediente entregado, se observó que las pruebas no obran en su orden indicado en el capítulo 9 de pruebas, por un lado, y de otro, se echan de menos con extrañeza los folios 56 a 60, saltando la numeración del folio 55 al folio 61.

6. EXCEPCIÓN PREVIA

6.1. Excepción previa: ineptitud sustancial de la demanda

6.1.1. Presentación de la excepción previa

El enunciado normativo consagrado en el numeral 5° del artículo 100 del Código General del Proceso consagra la excepción previa denominada ineptitud de la demanda por falta de los requisitos formales o por indebida acumulación de pretensiones, la cual tiene fundamento en la garantía nodal conocida como "el respeto a las formas propias de cada juicio" y consagrada tanto en el artículo 29 de la Constitución Política como también en los artículo 8° del Pacto de San José de Costa Rica y 11 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos los cuales hacen parte de nuestro sistema normativo por remisión expresa fijada en el artículo 93 del Ordenamiento Superior.

6.1.2. Desarrollo de la excepción previa y conclusión

La demanda que aquí se responde, adolece de los requisitos formales y materiales exigidos por el legislador en el artículo 152 del Código de

Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, entre otras razones por las siguientes:

6.1.2.1. El demandante no cumplió con el requisito establecido en el numeral 4° del artículo 162 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

De conformidad a la prescripción normativa prevista en el numeral 4° de la precitada decodificación, se desprende la obligación que tiene la persona que acude ante la jurisdicción administrativa en calidad de demandante de presentar las normas violadas y el concepto de violación de manera tal que guarden absoluta armonía lo uno y lo otro.

Sobre el particular el Consejo de Estado ha precisado que, al ser la justicia administrativa rogada, se debe tener presente que la carga es de quien acude ante ella con el fin de exponer de manera clara, las razones por las cuales estima que existe una trasgresión dentro del cargo desarrollado, ello con el fin de cumplir con el mandato establecido según el cual se deben indicar las normas violadas y explicar el concepto de violación.

En ese sentido, sin desconocer que las insuficiencias técnicas en la formulación de los cargos de una demanda no pueden inhibir al juez administrativo de resolver de fondo un asunto, no es menos cierto, que no se guarda una armonía entre lo presuntamente violado y en efecto las razones en que fundamenta la acción del medio de control, impidiéndole al accionado ejercer correctamente el ejercicio pleno del derecho de contradicción y defensa.

De esa manera, el concepto de violación debe desarrollar unos cargos claros, certeros, específicos, pertinentes y suficientes a partir de los cuales exista una mínima carga argumentativa que, sin caer en los excesivos actos de rituales manifiestos, formalismo técnicos, ni rigorismos procesales puedan tornar el medio de control de reparación directa en un asunto inviable, mas bien y en su lugar busca hacer un uso adecuado, racional y responsable del servicio público de administración de justicia.

Al cotejar la fundamentación con el libelo introductor de la demandada se observa lo siguiente:

El apoderado de la parte actora sostiene el ejercicio de esta acción de reparación directa de manera textual: *“en los artículos*

1,2,4,5,24,42,44,90,22 de la Constitución nacional, ley 105 de 1993, ley 276 y 335 de 1996, ley 1437 de 2011(CPACA), artículos 10,103,104,106,124,125,140,155,156,157,161,162,163, 164 numeral 2 literal i, ley1285 de 2009. Código nacional de tránsito (ley 769 de 2002)², Adicionalmente desarrolla un numeral denominado omisiones por parte de la empresa aeroandes S. A. y más adelante indica razones de derecho en que se basa la acción de medio de control de reparación directa donde expone únicamente los artículos 2º y 90 constitucionales, cita como fundamento jurisprudencial una sentencia del año 1989 y cita como doctrina aplicable la obra responsabilidad extracontractual del Estado.

Al cotejar las disposiciones de orden constitucional, legal y reglamentario citadas por el apoderado de la parte actora como fundamento, con el análisis antes expuesto se evidencia una proposición silogística incompleta, entre otras razones por las siguientes:

- El apoderado judicial no realiza ningún esfuerzo argumentativo que permita entender o interpretar disposiciones aplicables al caso que hoy nos ocupa.
- Igualmente, no resulta claro como el libelista desarrolla la fundamentación en derecho, ni mucho menos las razones que arguye como suficientes e indicadas para hablar de omisiones y para terminar el desarrollo en derecho invoca la acción de medio de control de reparación directa.

Puestas, así las cosas, la bancada de la defensa no puede ejercer técnicamente el derecho de defensa y contradicción toda vez que no se sabe a ciencia cierta como invocó las razones de derecho en que se basa la acción de medio de control de reparación directa, que conlleva necesariamente a una imposibilidad de responder adecuadamente el libelo introductor de la demanda.

Conclusión

Corolario con todo lo anterior, la jurisprudencia administrativa ha precisado en forma reiterada y pacífica que el requisito denominado "concepto de la violación" le impone al actor una carga no simplemente

² Folio 7 del escrito de demanda

formal, sino de orden material, en el sentido de exigir por lo menos la formulación del concepto de violación, el cual por lo demás, habrá de ser claro, cierto, específico pertinente y suficiente, con miras por un lado, de permitir al demandado, un adecuado ejercicio del derecho de defensa, y por el otro lado, a racionalizar el uso de los recursos judiciales, que siempre serán precarios.

7. EXCEPCIONES DE MÉRITO

7.1. Primera excepción de mérito

7.1.1 Presentación de la Primera Excepción de mérito

Improcedencia de la declaración de responsabilidad en contra de mi representada por no estar acreditado el nexo causal entre la ocurrencia del hecho y la conducta de la Escuela de Aviación de los Andes - AEROANDES S. A.

7.1.2 Desarrollo de la primera excepción y conclusiones

Durante el debate probatorio, se demostrará que ni la empresa **AEROANDES**, ni sus trabajadores hayan tenido algún grado de responsabilidad en la colisión que se presentó entre las dos (2) aeronaves de instrucción.

En efecto, se entrará a demostrar que la ocurrencia del siniestro fue una causa imputable a las víctimas del accidente aéreo.

En ese contexto, se entrará a demostrar que contrario a las afirmaciones aquí expuestas por la parte actora, la empresa **ACAHEL** no cumplió ni cumple con los estándares mínimos que se encuentran consignados en la legislación y en los diferentes reglamentos aeronáuticos.

También se probará que no hubo indiligencia en la actuación de la instructora de vuelo de **AEROANDES**, ni existe un nexo causal entre sus actuaciones previas como instructora de vuelo.

De igual manera, se debe tener presente que el artículo 2341 del Código Civil, por vía jurisprudencial exige la existencia de un nexo causal.

Sin embargo, el nexo causal al que se refiere la nueva jurisprudencia de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia no puede ser acreditado desde la causalidad sino conforme a la ciencia de lo probable.

Sobre el particular dicho cuerpo colegial razonó recientemente así:

“La imputación civil –se reitera– no excluye el concepto de causalidad (cualquiera que sea su significado filosófico o científico); simplemente acepta la evidencia de que las relaciones causales no se dan en todos los casos (como en la responsabilidad por omisiones o por el hecho ajeno); y siempre es insuficiente, dado que las condiciones relevantes para el derecho no pueden seleccionarse sin criterios de adecuación de sentido jurídico. Únicamente a partir de este contexto de sentido jurídico pueden elaborarse enunciados probatorios de tipo causal, los cuales, por necesidad lógica, tienen que ser razonamientos hipotéticos o abductivos (sea por acciones o por omisiones)”³

De conformidad con los lineamientos jurisprudenciales precedentes, tal como se dijo al inicio de la presente excepción no basta simplemente demostrar o acreditar el hecho generador del daño y el perjuicio causado sino, además probar que el comportamiento de la firma que aquí represento tuvo tal trascendencia que si ello no se hubiera dado no se hubiera presentado el accidente entre dos naves de instrucción.

Sobre el particular recalco que si bien estamos frente a una actividad peligrosa como es la aviación, no es menos cierto que la colisión se produjo entre naves de instrucción situación que de una u otra forma debe ser analizada de manera diferente al momento de valorar la prueba.

Es decir, cada uno de los miembros de las dos aeronaves que colisionaron estaba en el deber denominado de autocuidado lo cual significa que cada uno de los tripulantes conocía plenamente las consecuencias factuales y jurídicas que se puedan derivar de cualquier desatención como en efecto ocurrió.

En consecuencia, la primera excepción se encuentra llamada a prosperar.

³ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. M. P. Ariel Salazar Ramírez. Radicación No. 11001-31-03-027-2010-00578-01. Doce (12) de enero de dos mil dieciocho (2018).

7.2. Segunda excepción de mérito

7.2.1 Presentación de la segunda excepción

Culpa exclusiva de la víctima

7.2.2 Desarrollo de la segunda excepción y conclusiones

Conforme a lo desarrollado en la legislación y la jurisprudencia del estado colombiano una de las formas llamadas a prosperar como exoneración de responsabilidad en materia extracontractual, es la que tiene que ver con la culpa exclusiva de la víctima.

En ese sentido, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia ha señalado lo siguiente:

“[...] Esta reflexión ha conducido a considerar, en acercamiento de las dos posturas, que la “la culpa de la víctima” corresponde - más precisamente- a un conjunto heterogéneo de supuestos de hecho, en los que se incluyen no sólo comportamientos culposos en sentido estricto, sino también actuaciones anómalas o irregulares del perjudicado que interfieren causalmente en la producción del daño, con lo que se logra explicar, de manera general, que la norma consagrada en el artículo 2357 del Código Civil, aun cuando allí se aluda a “imprudencia” de la víctima, pueda ser aplicable a la conducta de aquellos llamados inimputables porque no son “capaces de cometer delito o culpa” (art.2346 ibídem) o a comportamientos de los que la propia víctima no es consciente o en los que no hay posibilidades de hacer reproche alguno a su actuación (v.gr. aquel que sufre un desmayo, un desvanecimiento o un tropiezo y como consecuencia sufre el daño”⁴

A su vez, el órgano de cierre se ha referido a la culpa exclusiva de la víctima en los siguientes términos:

La culpa exclusiva de la víctima, como factor eximente de responsabilidad civil, ha sido entendida como la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, que por sí sola

⁴ Corte Suprema de Justicia. Sala Civil. Dos (2) de mayo de dos mil siete (2007). Radicado No. 1997-03001-01.

resultó suficiente para causar el daño. Tal proceder u omisión exime de responsabilidad si se constituye en la única causa generadora del perjuicio sufrido, pues de lo contrario solo autoriza una reducción de la indemnización, en la forma y términos previstos en el artículo 2357 del Código Civil.

La participación de la víctima en la realización del daño es condición adecuada y suficiente del mismo y, por tanto, excluyente de la responsabilidad del demandado, cuando en la consecuencia nociva no interviene para nada la acción u omisión de este último, o cuando a pesar de haber intervenido, su concurrencia fue completamente irrelevante, es decir que la conducta del lesionado bastó para que se produjera el efecto dañoso o, lo que es lo mismo, fue suficiente para generar su propia desgracia.⁵

En el caso concreto, se entrará a demostrar entre otras cosas lo siguiente:

- **Raúl Antonio Quinchía Arango (Q. E. P. D.)**, en pleno conocimiento del grado de instrucción del alumno **Nicolás Ruiz Chamorro (Q. E. P. D.)**, delego el pilotaje de la nave al segundo.
- Que el grado de instrucción que tenía **Nicolás Ruiz Chamorro** no le permitía hacer el tipo de maniobras que realizó el día del accidente.

Lo anterior, se hace necesario por que se debe aclarar que el vuelo de instrucción que se encontraba desarrollando **ACAHEL LTDA.**, correspondía a la segunda hora de vuelo del alumno, evidenciándose una violación al Manual General de Operaciones, debido a que la maniobra realizada (toque y despegue) requiere de habilidades que se adquieren luego de varias horas prácticas de vuelo.

Aunado a lo anterior, como se probará en el desarrollo de la actuación, luego del despegue la aeronave HK2092G prolongó el tramo de despegue sobrepasando los puntos de referencia en tierra y desconoció el "derecho de paso" que tenía la aeronave HK1328G, situación que llevó a que se ocasionara la colisión.

Por lo anterior, una vez se evacuen las pruebas que aquí se solicitaran la precitada excepción tiene vocación de prosperidad.

⁵ Corte Suprema de Justicia Sala Civil M.P. Ariel Salazar Ramírez 7534-2015 Radicación No. 05001-31-03-012-2001-00054-01

7.3. Tercera excepción de mérito

7.3.1 Presentación de la tercera excepción.

Culpa exclusiva de un tercero

7.3.2 Desarrollo de la tercera excepción y conclusiones

De conformidad con la construcción del caso objeto del presente litigio a cargo de la bancada de la defensa de **AEROANDES S. A. S.**, se entrará a demostrar que la empresa **ACAHEL LTDA.**, Incumplió entre otros aspectos, con los siguientes:

- El comandante a cargo de la nave de la mencionada academia modificó el plan de vuelo.
- No se encontraba regularizada la situación del estudiante **Nicolás Ruiz Chamorro** con dicha academia.
- No se suscribió ningún tipo de matrícula que regularizara la situación del mencionado estudiante.
- Se pretermitió el programa académico del estudiante.
- No se tuvo en cuenta que el estudiante no había cursado las horas necesarias para realizar las maniobras de toque y despegue.
- El instructor fallecido sabía del estado de preparación del alumno que no le permitían realizar las maniobras desarrolladas y que ocasionaron dicho acontecimiento.

Al respecto, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia como órgano de cierre, ha sido muy asertiva en disponer lo siguiente:

En esa hipótesis, respecto del hecho de un tercero no convocado al proceso, la destrucción del nexo causal por quienes aparecen como demandados debe ser absoluta. Ningún grado de participación contra ellos, por lo tanto, cabe quedar en pie, porque de ser así perviviría la solidaridad in integrum, al margen,

desde luego, de la colisión de responsabilidad interna derivada precisamente de la coautoría.⁶

Por lo anterior, la presente excepción se encuentra llamada a prosperar.

8. MEDIOS DE PRUEBA

8.1. Oficios

8.1.1. Se oficie a la **Academia de Pilotaje y Helicópteros ACAHEL LTDA.**, con el fin que allegue los siguientes documentos y certificados:

1. Hoja de vida del instructor fallecido de **ACAHEL** junto con sus anexos.
2. Hoja de vida del estudiante fallecido de **ACAHEL** junto con sus estudios y horas realizadas.

8.2. Testimoniales

8.2.1. Luis Enrique Gómez Bobadilla

C.C. No. 79626716

Licencia No. PCA10203IVA2A67

Dirección: carrera 67 No. 169^a-8.3, torre 3 apto 1506, Bogotá D. C.

8.2.2. Hugo Marcel Carrasco Ruiz

C. C. No. 19241040

Licencia No. IVA 966

Dirección: Carrera 23 No. 187-09, interior 2 apto 102 Bogotá D. C.

Con el fin de absolver las dudas e interrogantes que surgen a partir de los hechos objeto de debate, en calidad de instructores de vuelo, contando con la experiencia y experticia necesaria para ilustrar sobre lo acontecido el día del accidente.

9. ANEXOS

⁶ Corte Suprema De Justicia Sala De Casación Civil MP. Luis Armando Tolosa Villabona SC13594-2015 Radicación No. 76001-31-03-015-2005-00105-01

9.1. Certificado de existencia y representación.

10. CITACIONES, COMUNICACIONES Y/O NOTIFICACIONES

El suscrito las recibirá en los siguientes puntos:

- **Dirección:** Km 1.5 vía Cajicá - Chía, vereda Calahorra. Centro Empresarial NOU, oficina 602.
- **Correo electrónico:** luisleal39@hotmail.com
- **Celular:** 3208124590
- **Fijo:** 815 1279

Cordialmente,



Luis Alfonso Leal Nuñez
C. C. No. 19 410 390 [Bogotá D. C.]
T. P. No. 38 355 [C. S de la J.]

Señores
Juzgado Treinta y Cinco (35) Administrativo
Circuito Judicial de Bogotá
Sección Tercera



Edgar Fernando Crespo Jiménez, mayor, de este domicilio, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en esta oportunidad como representante legal de la firma **Escuela de Aviación de los Andes – AEROANDES S. A.** según obra en el certificado de existencia y representación expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, con N. I. T. 860048909-7, y debidamente autorizado por los estatutos de la empresa, me permito manifestarles que confiero poder especial, amplio y suficiente a **Luis Alfonso Leal Núñez**, quien en su condición de abogado titulado e inscrito e identificado como aparece en este documento, actuará como nuestro representante judicial dentro del proceso distinguido con el Radicado No. **11001333603520180037500** que promueve **María Fabiola Arango de Quinchía y otros** contra la **Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Escuela de Aviación de los Andes (AEROANDES)** en ejercicio del medio de control de reparación directa.

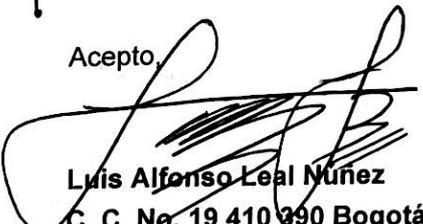
Otorgo las siguientes facultades especiales: sustituir, reasumir, conciliar, transigir, presentar demanda de reconvenición y todos los demás actos procesales que beneficien los intereses de la empresa que represento, por un lado, y de otro, no otorgo ninguna facultad para recibir o cobrar ninguna suma de dinero o título judicial.

Sírvase reconocerle personería.

Cordialmente,


Edgar Fernando Crespo Jiménez
C. C. No. 80 411 643

Acepto,


Luis Alfonso Leal Núñez
C. C. No. 19 410 990 Bogotá
T. P. No. 38 355 C. S. de la J.



AUTENTICACIÓN FIRMA REGISTRADA
 El suscrito Notario Primero del Circuito de Chía, da fe de que la firma puesta en el anterior documento es similar a la que:

CRESPO JIMENEZ EDGAR FERNANDO
 Identificado con C.C. 80411643
 registró ante mí, lo que hago previa confrontación de los documentos. Art. 73 decreto 960/1970.

256-cdc98e9a
 CHIA 2020-02-08 10:41:31

NOTARIA PRIMERA
 CIRCULO DE CHIA
 Documento autenticado por insistencia de (el) (la) (los) (las) interesado (a) (os) (as)
 Art. 6 Decreto 960/1970

NOTARIA
 CIRCULO DE CHIA

QR Code: 
 Cod Validation 5465

JUAN ANTONIO VILLAMIZAR TRUJILLO
 NOTARIO PRIMERO DEL CIRCULO DE CHIA

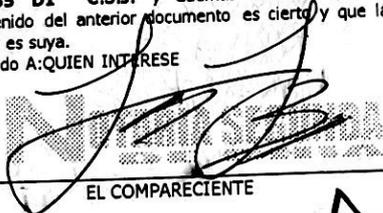


NOTARIA SEGUNDA
 CIRCULO DE CHIA

PRESENTACION PERSONAL

El anterior escrito dirigido a su destinatario fue presentado personalmente ante el suscrito Notario Segundo de Chía por:

LEAL NUÑEZ LUIS ALFONSO quien se identificó con: C.C. No. 19410390 y la Tarjeta profesional No.: 38355 D1 C.S.J. y además certifico que el contenido del anterior documento es cierto y que la firma es suya.
 Dirigido A: QUIEN INTERESE


 EL COMPARECIENTE

Chía Cundinamarca. 12/02/2020 12:11:53

LUIS ALEXANDER ARIAS
 NOTARIO(E) SEGUNDO DE CHIA CUNDINAMARCA

Func.º: ANDREA





6/2

Bogotá D.C.,

OF APROVA...INTE ADMITTUN

Doctor
JOSE IGNACIO MANRIQUE NIÑO
Juez Treinta y Cinco Administrativo
Circuito Judicial de Bogotá

R3751 11-MAR-20A R=17

Referencia: Medio de control de reparación directa
Radicado: 11001333603520180037500
Demandante: María Fabiola Arango de Quinchía y otro
Demandado: UAE AERONAUTICA CIVIL
Asunto: Contestación de la demanda

Respetado señor Juez:

CAROLINA VELÁSQUEZ BURGOS, identificada con la CC 51.633.011 de Bogotá, portadora de la Tarjeta Profesional No. 36.105 del Consejo Superior de la Judicatura, por medio del presente escrito, y en calidad de apoderada de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, en adelante Aerocivil, encontrándome dentro del término previsto por el ordenamiento jurídico en los artículos 199 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en adelante CPACA, procedo a **contestar la demanda** y proponer excepciones, dentro del proceso de la referencia, promovido en ejercicio del medio de control de reparación directa, en los siguientes términos:

I. A LAS PRETENSIONES

Me opongo a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones de la demanda por carecer de fundamentos jurídicos y elementos de prueba que demuestren la responsabilidad patrimonial de la Aerocivil, de manera solidaria, para reconocer los daños y perjuicios morales y materiales derivados del fallecimiento del señor Raúl Antonio Quinchía Arango ocurrido en accidente aéreo

A



el 15 de septiembre de 2016, en jurisdicción del municipio de Flandes, Tolima, cuando piloteaba la aeronave HK1328G como instructor de vuelo por horas, tal y como se demostrará en el curso del proceso.

II. A LOS HECHOS

Como apoderada de Aerocivil me permito dar respuesta a los hechos de la demanda, así:

Al hecho 1.- Es cierto. El día 15 de septiembre de 2016, en jurisdicción del municipio de Flandes Tolima se presentó un abordaje en vuelo entre las aeronaves HK 2092G comandada por el Capitán Raúl Antonio Quinchía Arango y la aeronave HK1328G al mando de la Capitán Ana Milena Rodríguez Sepúlveda.

Al hecho 2.- No es cierto. En el suceso se vieron implicadas las aeronaves de matrícula HK 2092G de propiedad de la empresa de Acahel, explotada por el Centro de Instrucción Aeronáutica (CIA) Aeroandes S.A. y la Aeronave HK1328G de propiedad de la Escuela de Aviación de los Andes AEROANDES, explotada por esta misma compañía.

A los hechos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 Deben ser probados por la parte demandante. Debe acreditarse la identidad del piloto quien se afirma falleció en el accidente, que, si era persona productiva, si trabajaba como instructor de vuelo con la empresa Acahel Ltda, el sueldo devengado mensualmente y el parentesco con los demandantes. Si proveía el sustento a su señora madre, mediante el apoyo económico que se afirma por la demandante le suministraba, así como la relación existente entre ellos.



613

Al hecho 11.- No es admisible en tanto la demandante no cita la fuente de donde provienen sus afirmaciones, como quiera que se hace una cita textual no se indica su procedencia ni autoría.

En cuanto a los hechos y omisiones en que afirma la demandante incurrió la Aerocivil y la Empresa Aeroandes, numeral 4 de la demanda, se anota:

Al hecho 4.1.1 Es cierto parcialmente pues si bien al momento de producirse el siniestro aéreo el Controlador de Tránsito Aéreo daba instrucción a las aeronaves para autorizar la maniobra de toque y despegue por la pista 20 cuando se encontraban en tramo con el viento a favor e iniciando el tramo básico, se afirma no se dio instrucción a los pilotos del tráfico o tránsito aéreo de las aeronaves que se acercaban al terminal, afirmación que deberá probarse, establecerse a quien correspondía ejercer dicho control y si las instrucciones impartidas por el controlador aéreo fueron las establecidas en los protocolos del aeródromo.

Al hecho 4.1.2 Debe probarse si el Controlador de Tránsito Aéreo dio instrucciones de turno 1 a la aeronave HK2092G y turno 2 a la aeronave HK1328G y si el procedimiento para estos turnos fue respetado y si ello obedeció a una falta de supervisión por parte del ATC como se afirma en la demanda.

Al hecho 4.1.3. No es cierto. En la Torre de Control del aeropuerto de Flandes (Tolima) había un controlador aéreo. Si no estaba en el puesto de trabajo como lo afirma la demandante deberá probarse, así como en qué medida incidió en el accidente aéreo.

Al hecho 4.1.4. La afirmación según la cual el aeródromo SKGI (aeropuerto Santiago Vila) no presenta tráfico aéreo denso, traída en comillas no es admisible en tanto proviene de una fuente humana que lo reporta sin citar la fuente.

2



Al hecho 4.1.5. No es de recibo. Se trata de una cita traída de un documento que no es referido de la fuente humana de la que proviene.

Al hecho 4.1.6 Es cierto que el aeródromo presta servicio de torre de control, control de tránsito aéreo, servicio de información aeronáutica y servicio de información meteorológica (ATC, AIS y MET), si ellos conllevan una carga adicional para los funcionarios que laboran allí o constituyó una carga adicional para el controlador deberá ser probado por la demandante, porque de lo contrario, constituye una afirmación meramente subjetiva.

4.1.7 Apreciación subjetiva que deberá probarse, esto es, si es cierto que el ATC no mantuvo continua vigilancia sobre las aeronaves en el circuito de acuerdo con las funciones asignadas y el reglamento.

III. RAZONES DE LA DEFENSA

En primer lugar, debe precisarse que las **aeronaves involucradas en el Abordaje no son explotadas por mi Poderdante**¹, que precisamente sus comandantes, por estar al frente del mando de las aeronaves² en el momento del abordaje, ejecutaban una actividad peligrosa por decisión de los explotadores de las aeronaves y por ello, responden por los daños derivados de esa actividad, como actividad peligrosa en sí misma y por expreso mandato legal³.

En este sentido debe recordarse que los comandantes de aeronave son dependientes del explotador de la aeronave, quien tiene la guarda y cuidado de esta y acorde con el artículo 1804 del Código de Comercio, ese explotador los

¹ Artículo 1851 de Código de Comercio

² Artículo 1804 de Código de Comercio

³ Artículo 1842 del Código de Comercio



614

selecciona y contrata de forma unilateral y autónoma sin injerencia alguna de mi poderdante, razón por la cual **no gozan de la calidad de funcionarios públicos al servicio de la Aerocivil** y como tal, **no pueden tenerse como empleados o servidores públicos.**

En cuanto a la pretensión principal de la demanda donde se solicita declarar a mi poderdante **como corresponsable** de “... haber causado el hecho dañoso y antijurídico en forma solidaria y mancomunada”, a título de “*falla en la prestación del servicio aeronáutico*”, desde ya se manifiesta al Despacho que tal solicitud carece de fundamento fáctico y legal, pues entre la Comandante **Ana Milena Sepúlveda Mosquera** -persona contra quien se pide la condena y mi poderdante, **no existe vínculo o relación alguna** -subordinación, dependencia o relación legal- que fundamente una condena como la solicitada y en la remota eventualidad en que llegue a prosperar ese *petitum*, en nada puede gravarse a mi poderdante pues la norma especial que reguló el abordaje, ya definió con absoluta claridad el sujeto responsable⁴ y monto de la indemnización⁵; luego, pretender trasladar esa responsabilidad a la Autoridad Aeronáutica Colombiana resultaría a toda luces contrario a lo previsto en el Código Aeronáutico Colombiano⁶.

De otra parte, pretenden los demandantes imputar una corresponsabilidad a mi poderdante arguyendo “... *falla en la prestación del servicio público aeronáutico, por parte del controlador aéreo que estaba asignado el día y hora de los hechos en turno en la torre de control del aeropuerto Santiago Vila del municipio de Flandes(Tolima)*”, sin acreditar los requisitos concomitantes al supuesto hecho dañoso como son: que el servicio no se prestó, que se prestó tardíamente o que se prestó deficientemente y visto que la Falla del Servicio, equivale a la

⁴ Artículo 1842 del Código de Comercio

⁵ Artículo 1842 (1) del Código de Comercio

⁶ El Código Aeronáutico Colombiano se encuentra inmerso en el Libro Quinto, Parte Segunda del Código de Comercio.

3



responsabilidad subjetiva con culpa, que es tanto como decir -según quiere hacerse entender en la demanda-, que Aerocivil, a través de su funciones aeronáuticas y aeroportuarias, en este caso del Servicio de Tránsito Aéreo (ATS por sus siglas en idioma ingles), con sus acciones y omisiones antijurídicas presunta o supuestamente llevó a la muerte al señor Raúl Antonio Quinchía Arango (Q.E.P.D), manifestación que resulta contraria a la realidad fáctica y jurídica razón por la cual mi poderdante y esta defensa también se oponen de forma rotunda, por carecer de veracidad y porque los mandos de vuelo de la aeronave HK-2092G estaban en manos del Comandante Quinchía Arango en el momento del abordaje, además ese Comandante había planificado y estaba ejecutando un Vuelo Bajo Reglas Visuales VFR (Plan de Vuelo), tipo de vuelo donde las separaciones (horizontal y vertical) están a cargo del Comandante de la aeronave, como lo establece el reglamento para este específico plan de vuelo.

Sobre este punto, resulta importante destacar que no es cierto que el comandante (instructor de vuelo) de la aeronave de matrícula HK-2092G, antes y en el momento del accidente, se encontraba cumpliendo con todos sus deberes que le incumbían como comandante de esa aeronave, pues descuidó aspectos esenciales del control de la aeronave y no atendió las instrucciones impartidas por el controlador aéreo para respetar el turno asignado y la distancia.

De otra parte, corresponde a la explotadora de la aeronave HK-2092G, Academia de Pilotaje de Aviones y Helicópteros (ACAHEL) y al operador de la aeronave HK-2092G asumir la responsabilidad por tratarse de una actividad peligrosa motivo por el cual, la ley y la jurisprudencia **presumen la culpa de quien tripula la aeronave**, pues al tenor de lo dispuesto en el artículo 1841 del Código de Comercio, *“se entiende por **abordaje toda colisión o interferencia** entre dos o más aeronaves en vuelo o sobre la superficie”* en concordancia con el artículo 1842 ibídem, *“El **explotador que cause un abordaje será responsable de la muerte, lesiones o retrasos causados a personas a bordo** de otras aeronaves*



6/3

y de la destrucción, pérdida, daños, retrasos o perjuicios a dichas aeronaves y a los bienes a bordo de las mismas, de conformidad con los artículos 1834 y 1839” **(Subrayas y resaltado fuera del texto)**, nótese entonces que la norma apunta al explotador de la aeronave como único responsable de los daños derivados del abordaje.

Así las cosas y, con el debido respeto, el comandante e Instructor de Vuelo capitán Raúl Antonio Quinchía Arango (Q.E.P.D.), se encontraba al mando de la operación de vuelo, actividad que por sí misma conlleva riesgo e implica, por lo tanto, mayor diligencia y cuidado por estar de por medio la vida y la integridad de las personas que la operan y sus demás tripulantes.

En esta oportunidad, tratándose de la operación de una aeronave (Cessna C-152) corresponde al operador asumir sus deberes legales, reglamentarios, técnicos, operacionales, de seguridad y del circuito de aeródromo los cuales deben observarse en todo momento por los comandantes de las aeronaves (en este caso HK-2092G y HK-1328G) para evitar incurrir en los peligros que dicha actividad conlleva.

Bastaría una lectura rápida de los artículos 1804 y 1805 del Código de Comercio para concluir sin esfuerzo alguno que la responsabilidad del Explotador de aeronave además de ser **objetiva**, se origina desde la misma designación del comandante de la aeronave a quien se confía la operación de esta y se refuerza, cuando ese explotador tiene el control de la operación, la programación del vuelo y, la guarda y custodia de la aeronave.

Bajo estas consideraciones, la responsabilidad en la producción del hecho dañoso que causa el abordaje (colisión) de dos (2) o más aeronaves en vuelo por la actividad peligrosa para la vida y la integridad de las personas en la operación de

4



una aeronave, por **disposición legal corre por cuenta de sus tripulantes y explotadores.**

Ello significa que, cuando no se logra un aterrizaje exitoso de la aeronave a causa de la inobservancia o inaplicación de obligaciones y deberes por parte de sus dependientes comprende la responsabilidad por los daños y perjuicios causados por tratarse de una actividad peligrosa frente a la cual no procede análisis subjetivo alguno y sólo se podrá exonerar, demostrando una causal eximente de responsabilidad: la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero.

Así las cosas, desde el punto de vista de la responsabilidad, esta es predicable de los operadores y explotadores de las aeronaves que dieron lugar a la ocurrencia del siniestro, su responsabilidad es objetiva.

De otra parte y en aras de la discusión, si bien a la Aerocivil le corresponde la vigilancia y control del Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) acorde con lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), y como tal, suministra los medios para que dicha operación se realice en condiciones de seguridad, la responsabilidad por la operación de la aeronave y la seguridad del vuelo en sí mismo, como se dejó establecido, es una responsabilidad exclusiva del Comandante como se previene en el ya citado artículo 1805 del Código de Comercio máxime si este planifica y ejecuta un VFR (vuelo visual).

Para que le sea imputada responsabilidad a la Aerocivil, debe probarse que se produjo un daño causado por la acción u omisión de la entidad pública, (falla del servicio) y que no existió una eximente de responsabilidad que rompa el nexo causal.



616

En relación con el daño que originó la presente acción, esto es, la muerte del señor Raúl Antonio Quinchía Arango, ocurrida el 15 de septiembre de 2016, según el registro civil de defunción de la referida persona allegado al proceso.

No obra dentro de las pruebas allegadas con la demanda prueba que acredite las circunstancias en que ocurrió la muerte del señor Raúl Antonio Quinchía Arango, se allegó necropsia de la persona quien respondía al nombre de Nicolás Ruiz Chamorro, no así la inspección técnica del cadáver del señor Raúl Antonio Quinchía Arango, luego no se acreditó la causa de muerte.

3.1. Respecto de los elementos de la responsabilidad patrimonial del Estado

3.1.1.- El daño

El señor Raúl Antonio Quinchía Arango falleció en accidente aéreo ocurrido el 15 de septiembre de 2016 en la localidad de Flandes (Tolima).

3.1.2.- Imputación del daño a la Aerocivil

Respecto de la imputación del daño para determinar la responsabilidad patrimonial cabe hacer las siguientes precisiones de hecho y de derecho:

En cuanto a las circunstancias en las que se produjo el accidente aéreo y la muerte del piloto Raúl Antonio Quinchía Arango, se aportó al proceso el "*informe de accidente de aviación*", realizado por el Grupo de Investigación de Accidentes e Incidentes aéreos de la Aeronáutica Civil Col-16-32-GIA Colisión en vuelo entre las aeronaves (MAC) Cessna 152/Piper 28-140, Matrícula HK2092G/HK1328G, ocurrido en la localidad de Flandes Tolima el 15 de septiembre de 2016, del cual resulta pertinente citar los siguientes apartes:

5



“Durante la ejecución de un tráfico visual izquierdo en el aeródromo Santiago Vila (OACI: SKGI) por la pista 20, las aeronaves Cessna 152 (HK2092G) y Piper 28 (HK1328G) colisionaron en vuelo mientras efectuaban vuelo de entrenamiento local.

En el evento, la aeronave HK2092G se precipitó al cauce del río Magdalena y la aeronave HK1328G logró dirigirse al aeródromo SKGI donde aterrizó por la pista 02 con desprendimiento de tren de nariz. Los ocupantes de la aeronave HK2092G perecieron a consecuencia del impacto contra la superficie del río y los ocupantes de la aeronave HK1328G no sufrieron lesiones.

[...]

“1.8 Ayudas para la navegación

No fueron relevantes para la ocurrencia del accidente.

[...]

“1.17.1 Información del Centro de Instrucción Aero andes

[...]

Las especificaciones de operación vigentes correspondían al 17 de junio de 2016 con revisión N° 33 Tenía vigente un Manual General de Operaciones (MGO) de revisión N° 15 de julio de 2016.

Cuenta en su estructura organizacional con un jefe de seguridad operacional que depende directamente de la gerencia del centro de instrucción.

Dentro de su MGO, se encontró lo siguiente relacionado con los circuitos y entrenamiento de pista:

“... 2.25.13.2.4. Circuitos y entrenamiento en pi(s)ta

...c. El piloto al mando (Instructor si es doble comando o alumno piloto si está en vuelo solo) será responsable por mantener la alerta situacional y posicional, conservando a la vista los demás tráficos que haya en el circuito, mantener la debida separación y acatar la ampliación de los circuitos cuando le sea notificado por la Torre de Control o utilizando y aplicando su criterio por propia consideración...

K. Para el entrenamiento de pista, se deberá considerar siempre lo siguiente:

[...]



612

- *Deberá respetarse siempre el turno de aterrizaje sin cortar el tráfico de las demás aeronaves. Es responsabilidad del Instructor de Vuelo insistirle al alumno piloto repartir la atención y mantener la conciencia situacional, La velocidad de las aeronaves por ser de bajo performance, no deberá exceder los 80 nudos indicados (KIAS) en cualquier tramo del circuito.*

[...]

Tras consultar el centro de instrucción, posterior a la ocurrencia del accidente, acerca de las características de entrenamiento en SGKI, se dieron las siguientes directrices:

“... CARACTERÍSTICAS DE ENTRENAMIENTO DE ACAHEL EN SGKI

*ACAHEL opera el circuito con una altitud de 2000 pies con QNH en la estación. La distancia y proyección a la pista es de 1.2 a 1.4 NM, el instructor y el alumno deben mantener escucha permanente con la torre de control y es responsabilidad del piloto al mando (instructor si es vuelo doble comando o alumno piloto si es en vuelo solo), **esclarecer el área antes de iniciar virajes, mantener separación suficiente y contacto visual con el tráfico que le precede**, en ACAHEL se establecen todos los tramos con velocidad de 70KT indicados, se hacen ajustes de potencia necesarios para no alcanzar el tráfico que le precede o dar alcance al tráfico anterior. Se realizan los virajes con 20° de banqueo como el circuito es rectangular en los tramos de circuito efectúan con rumbo 90° respecto al tramo anterior según la pista en uso.*

En este sentido se anotó que el MGO (Manual General de Operaciones) se encontraba al momento del accidente desactualizado y no existía carta de aprobación reciente, actividad de la cual es responsable el explotador de la aeronave.

3.1. Conclusiones

Las aeronaves se encontraban aeronavegables y cumplían con todos los requisitos reglamentarios y técnicos para la ejecución del vuelo.

6



Los pilotos instructores y pilotos alumnos, se encontraban aptos para la realización del vuelo y contaban con toda la documentación técnica y operacional vigente.

Dos aeronaves de diferentes centros de instrucción colisionaron durante un vuelo de entrenamiento de circuito de aeródromo en cumplimiento del entrenamiento de la fase presolo.

[...]

No existió malfuncionamiento de las plantas motrices de las aeronaves que constituyera factor contribuyente en el accidente.

Las condiciones meteorológicas se encontraban aptas para la realización de los vuelos VFR. No existió deslumbramiento o afectación por rayos solares en las tripulaciones.

No se presentaron defectos en la transmisión y/o recepción de las comunicaciones entre las aeronaves y el ATC.

[...]

La tripulación de la aeronave HK1328G incumplió lo establecido en su MGO (Manual General de Obligaciones). No se establecieron procedimientos estandarizados de circuito de aeródromo en SKGI por parte del centro de instrucción de la aeronave HK2092G.

[...]

La tripulación de la aeronave HK1328G no mantuvo conciencia situacional para identificar el tráfico de la aeronave HK2092G, desconociendo su ubicación y haciendo prematuro el viraje en el tramo de viento cruzado, llevando a la aeronave a trayectoria de colisión. [...]"

Del informe de investigación de accidente aéreo se puede inferir que el señor Raúl Antonio Quinchía Arango falleció a causa del accidente aéreo por la colisión de dos aeronaves.

Ahora bien, en cuanto hace a la imputación del aludido hecho dañoso, el mismo es atribuible de manera directa y compartida (hecho de la víctima y culpa de un



618

tercero) a las dos tripulaciones involucradas en el abordaje por *“pérdida parcial de conciencia situacional entre las tripulaciones de las aeronaves HK1328G y HK2092G”*, así como al *“exceso de confianza por parte de la tripulación del HK1328G al ejecutar una maniobra, asumiendo una posición probable de la aeronave HK2029G en el circuito sin tenerla a la vista”*, adoptando una decisión individual no respaldada por la normatividad (MGO) que conlleven a descuidar lo escrito y adoptar decisiones que influyen negativamente en los procedimientos generando situaciones de riesgo, como lo ocurrido en esta oportunidad.

De otra parte, la actora sostuvo que el accidente aéreo en el que perdió la vida el señor Raúl Antonio Quinchía Arango se ocasionó por una conducta imputable al controlador aéreo del aeródromo de Flandes SKGI, afirmación que dista totalmente de la realidad, pues no solo su conducta se ajustó a los reglamentos en cuanto impartió las instrucciones en la oportunidad correspondiente, las cuales no fueron acatadas por los operadores aéreas, sino que además las presuntas omisiones endilgadas no concurrieron con las causas directas del accidente aéreo, y por ende no resulta posible atribuir el aludido daño a la Administración Pública, de acuerdo con las siguientes razones:

En primer término, cabe señalar que la jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado⁷ ha precisado que, tratándose de daños causados en accidentes aéreos, a la autoridad aeronáutica -Aeronáutica Civil- le pueden ser atribuibles bajo el régimen de falla del servicio, siempre que se acredite el incumplimiento de los deberes de seguridad aérea a su cargo.

Así las cosas, como se demostrará más adelante, la Aerocivil adoptó los protocolos de seguridad previstos para el aeródromo de Flandes, no obstante por

⁷ CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN A, consejera ponente: MARÍA ADRIANA MARÍN, Bogotá D.C., veintiuno (21) de junio de dos mil dieciocho (2018), Radicación número: 68001-23-31-000-2003-00847-01(42541), Actor: YOLIMA HERNÁNDEZ JAIMES

7



la conducta de los operadores de las aeronaves el hecho se presentó por las acciones y omisiones de la propia víctima (culpa de la víctima) el Comandante e Instructor de vuelo capitán Raúl Antonio Quinchía Arango (Q.E.P.D) y la Tripulación de la aeronave HK-2092G al mando de la capitán Ana Milena Sepúlveda Mosquera y su alumno José Luis Rodríguez Cardona, quienes tenían a su cargo la operación (vuelo) y la instrucción de vuelo propiamente dicha, en concurrencia con las compañías explotadoras, en este caso: la sociedad Academia de Pilotaje de Aviones y Helicópteros Limitada - ACAHEL LTDA y la sociedad Escuela de Aviación de los Andes - AEROANDES S.A. a quienes por virtud de la ley les corresponde responder administrativa, civil y pecuniariamente por los daños derivados del abordaje objeto de esta controversia.

En relación con la situación fáctica procede precisar que la tripulación del HK-1328G al **recortar el circuito** que para el aeropuerto había diseñado su explotador la sociedad AEROANDES S.A., **sin guardar la visual y separación de vuelo, aceleró el accidente**; empero, la **conducta desplegada por el Comandante de la aeronave de matrícula HK-2092G** -explotada por Centro de Instrucción Aeronáutica ACAHEL- que por mano propia dio lugar al siniestro desde el momento en que no guardó su visual de vuelo, la separación entre las aeronaves, ni respetó su propio circuito, a pesar de habersele asignado por el controlador el Turno 1, descuidó su trayectoria de vuelo e invadió el circuito de la aeronave de HK-2092G desconociendo su circuito de vuelo, errores imperdonables de experimentadas tripulaciones, que por sí solos, denotan una operación negligente de sus aeronaves.

Conclusión a las pretensiones: Vista las razones expresadas en los párrafos anteriores, se solicita al despacho se declare probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva de la Aerocivil en tanto la responsabilidad recae en los explotadores y operadores de las aeronaves con ocasión del abordaje de las aeronaves siniestradas en el evento de que el hecho se impute a



619

título de riesgo excepcional que excluye de responsabilidad por el hecho de un tercero. De estudiarse la responsabilidad de la Aerocivil a título de falla del servicio, se exonere de responsabilidad en tanto la entidad obró ajustada a las exigencias establecidas por el ordenamiento jurídico y su proceder en relación con las funciones asignadas se satisfizo a cabalidad.

Toda vez que en el presente caso concurrieron en el accidente aéreo la culpa de la víctima y el hecho de un tercero y que no se ha demostrado la falla del servicio por la Aerocivil, en tanto el siniestro obedeció a que la tripulación de la aeronave HK1328G no mantuvo conciencia situacional para identificar el tráfico de la aeronave HK2092G, desconociendo su ubicación y haciendo prematuro el viraje en el tramo de viento cruzado, llevando a la aeronave a trayectoria de colisión.

De acuerdo con el informe de accidente aéreo, si bien hubo varias causas que pudieron contribuir con el accidente, lo cierto es que, finalmente, la causa determinante del siniestro fueron las decisiones individuales no respaldadas por la normatividad (MGO) que influyeron en forma determinante en el resultado final que produjo la colisión de las aeronaves.

3.1.3 - El nexa causal

La controladora del aeródromo obró correctamente en cuanto notificó en dos puntos clave para garantizar la seguridad de los vuelos, teniendo en cuenta la carga de trabajo en cabina y la delicadeza del vuelo. Igualmente, desde el inicio del vuelo asignó los turnos y creó la separación. El segundo turno era responsable de no perder de vista al turno 1, sin embargo, ambas aeronaves perdieron la visual y por exceso de confianza ninguna de las aeronaves respetó su circuito lo cual dio lugar al abordaje. La lista de chequeo corresponde al piloto, así como el Plan de Vuelo por tratarse de un vuelo visual.

8



Bajo este entendido se puede concluir:

i) De conformidad con los procedimientos operacionales (pg. 47 del informe de accidente):

- Ambas aeronaves se encontraban realizando vuelos de circuito de aeródromo izquierdo en cumplimiento del entrenamiento de fase presolo. Ese tipo de entrenamiento requiere la compañía en vuelo al alumno por parte de un instructor de vuelo, el cual supervisa, corrige, y evalúa los procedimientos operacionales que realiza el alumno piloto durante la ejecución de tráficos en la pista.
- Las aeronaves operaban en reglas de vuelo visuales (VFR) debiendo respetar las reglas establecidas en la normatividad para el desarrollo de este tipo de vuelos que debían ser encabezadas por el instructor a bordo.
- De acuerdo con las declaraciones proporcionadas por el APA (alumno piloto de avión) de la aeronave HK1328G, después de visualizar la aeronave HK2092G en la maniobra de despegue, se perdió la referencia con respecto a la aeronave y se centró la atención en el control del avión y en los parámetros de velocidad, rumbo y altitud para la maniobra de toque y despegue.
- A este punto, el instructor debió percatarse además de evaluar los procedimientos inherentes a la instrucción de mantener el contacto con la aeronave HK2092G, y si se perdió el mismo, concentrar la atención en escanear y buscar la aeronave para tenerla como referencia.
- Es claro durante la investigación, que la tripulación de la aeronave HK1328G avistó la aeronave HK2092G cuando ésta realizaba la maniobra de toque y despegue, y que después de esto, no hay evidencia de haberla avistado durante la fase de ascenso inicial y durante el tramo de viento cruzado.



620

- La tripulación de la aeronave HK1328G realizó la detección e identificación de la aeronave HK2092G, manteniendo la aeronave a la vista hasta el momento en que se realizó la maniobra de toque y despegue, sin embargo, hubo falencias en la tripulación del HK1328G en la búsqueda, detección e identificación de la aeronave HK2092G durante el despegue y el viraje para iniciar el tramo de viento cruzado.
- Existió un exceso de confianza por parte de la tripulación de la aeronave HK1328G, que pudo haber tenido una defensa si durante la ejecución del circuito la tripulación de la aeronave HK2092G mantenía el turno 1 y la aeronave HK1328G el turno 2.
- Se evidenció un claro incumplimiento por parte de la tripulación de la aeronave HK1328G a su MGO (Manual General de Operaciones) donde se encontraba establecido "...2.25.13.2.4. CIRCUITOS Y ENTRENAMIENTO EN PISTA

...c El piloto al mando (instructor si es doble comando o alumno piloto si está en vuelo solo) será responsable por mantener la alerta situacional y posicional, conservando a la vista los demás tráficos que haya en el circuito, mantener la debida separación y acatar la ampliación de los circuitos cuando le sea notificado por la Torre de Control o utilizando y aplicando su criterio por propia consideración ...".

- La tripulación de la aeronave HK2092G, también debió mantener la vigilancia en el tráfico, sin embargo, se generó un exceso de confianza durante el vuelo, toda vez que el ATC dio instrucciones de asignar turno 1 a su aeronave. Sin embargo, dicha tripulación debió también mantener la conciencia situacional en mantener una vigilancia constante del tráfico en el círculo y de esta forma realizar una maniobra evasiva.

ii) Las aeronaves involucradas en el abordaje operaban bajo reglas de vuelo visual (VFR) en un circuito no estándar y, por lo tanto, sus tripulaciones tenían la

A



obligación de separarse de terreno y de las otras aeronaves que volaban en el círculo del aeropuerto, independientemente de su orden de precedencia, conforme se establece en las siguientes normas vigentes en el ordenamiento colombiano:

- (i) Anexo 2 -Reglamento del Aire- al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago en 1944
 - Capítulo 4 -Reglas de vuelo visual y su Tabla 3-1.
- (ii) Anexo 11 -Servicios de tránsito Aéreo al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago en 1944
 - Numeral 2.6 (Clase G) - Clasificación del espacio aéreo.
 - 4.1 Servicio de información al vuelo
 - 4.2 Alcance del servicio de información al vuelo
 - 4.2.1(b) y Nota (1) Alcance del Servicios de información al vuelo
 - 4.2.2 (b) Aplicación del Servicios de información al vuelo - Peligros de colisión para aeronaves según la clase de espacio aéreo.
- (iii) Documento OACI 4444 - Gestión de Tránsito Aéreo
 - Numeral 2, Nota (2) del preámbulo, objetivos del control de tránsito
 - Numeral 5.9, Notas 1 al 3, Cuidar su separación su propia es responsabilidad del piloto en un vuelo VFR.
- (iv) Reglamentos aeronáuticos de Colombia - RAC
 - RAC 5 -Reglamento del aire
 - Numeral 5.4 Reglas de vuelo visual
 - Numeral 5.3.9 (Tabla 3.1) Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes
 - Numeral 6.4.1.1 Inciso final. La separación es una responsabilidad especial del piloto
 - Numeral 6.4.2. Alcance del servicio de información de vuelo
 - Numeral 6.4.2.2. (b) Aplicación del Servicios de información al vuelo - Peligros de colisión para aeronaves según la clase de espacio aéreo.



621

- RAC 6

- Numeral 6.2.7 (Apéndice D) Clasificación del espacio aéreo,

(v) Publicación de información aeronáutica AIP – Colombia

- AIP ENR.2-1 Reglas de vuelo visual.

Estas disposiciones por ser del orden nacional no requieren de prueba y pueden ser consultadas en la página de la Aerocivil, normativa.

Las anteriores disposiciones especiales son coincidentes en establecer, sin dejar lugar a dudas, que la separación del terreno y de otras aeronaves en un vuelo operado bajo reglas de vuelo visual (VFR) constituyen una responsabilidad del piloto al mando.

iii) Las condiciones meteorológicas reinantes al momento de la ocurrencia del accidente no tuvieron incidencia en el accidente. El abordaje se produjo de manera frontal (ángulo menor de 45°) y en esas condiciones, la tripulación del HK1328G también faltó a su deber de observar su horizonte y descartar la presencia de otras aeronaves (exceso de confianza y deficiente evaluación del riesgo numeral 3.2 (4) del informe de accidente).

iv) Conforme con lo previsto en el artículo 1842 del Código de Comercio, el explotador que cause un abordaje es responsable de la muerte, lesiones y retrasos causados a personas a bordo de otras aeronaves.

iv) En el presente caso se trató de un accidente de trabajo en el cual perdió la vida un dependiente del CIA Acahel y corresponde a la escuela de aviación responder por su dependiente.

10



Bajo las anteriores consideraciones no se encuentra demostrado el nexo causal, entre la conducta endilgada y el daño causado, por el contrario, el daño es atribuible al hecho de la víctima en concurrencia con el hecho de un tercero, lo que constituye eximente de responsabilidad frente a la Aerocivil. (UAE Aeronáutica Civil).

En estos términos se solicita muy respetuosamente se declaren probadas las eximentes de responsabilidad por concurrencia de la víctima (piloto de la aeronave HK2029G) y el hecho de un tercero (piloto de la aeronave HK1328G).

De otra parte, y en aras de discusión se solicita se nieguen las pretensiones por inexistencia de prueba en que se fundamentan los hechos base de las pretensiones.

4. EXCEPCIONES

Falta de legitimación en la causa por pasiva en tanto el hecho y la pretensión de responsabilidad patrimonial no son atribuibles a la Aerocivil.

5. LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

Solicito al Honorable Despacho Judicial se decrete y tenga como llamado en Garantía en los términos del escrito que se presenta en cuaderno separado del Llamado en Garantía a la compañía aseguradora Generali Colombia, Seguros Generales S.A. con NIT con fundamento en la póliza N° 4000084, tomador Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil y asegurado el mismo, NIT 860-004875-6.

6. PRUEBAS

Me permito solicitar, decretar y tener como tales las siguientes:



622

1.- Testimoniales

- Se escuche en audiencia de testimonios: al investigador de accidentes aéreos de la Aeronautica Civil quien participó en la elaboración del informe final de accidente COL-16-32-GIA, Colisión de vuelo entre aeronaves (MAC) Cessna 152/Piper 28-140, Matrícula HK2092G/HK1328G de 15 de septiembre de 2016, Flandes Tolima Colombia y al Inspector de Seguridad (PIO) del aeródromo de Flandes, Tolima, con el objeto de que depongan sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió la colisión de las aeronaves.
- Se escuche en declaración a los señores **DANIEL RANGEL PALOMINO**, Supervisor Control de Tránsito Aéreo, Licencia CTA 275 y **JAIME AUGUSTO DIAZ TORRES**, Supervisor Control de Tránsito Aéreo, Licencia CTA 097, con el objeto de que ilustren las circunstancias que rodearon el abordaje desde el punto de vista técnico con fundamento en el informe final de accidente y un análisis de la actuación de la agente de la Aerocivil que cumplía funciones de Controlador de Tránsito Aéreo ATC, en el momento del abordaje, así como el papel desarrollado por ésta y su incidencia o no en el siniestro.

2.- Documentales

- Requerir mediante oficio a la Aerocivil, Avenida El Dorado 103-15 de esta ciudad informe final de accidente, Grupo de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación GRIAA, COL-16-32-GIA, Colisión de vuelo entre aeronaves (MAC) Cessna 152/Piper 28-140, Matrícula HK2092G/HK1328G de 15 de septiembre de 2016, Flandes Tolima Colombia.
- Solicitar los diseños de las directivas de vuelo vigentes para la fecha de los hechos, 15-09-2016

11



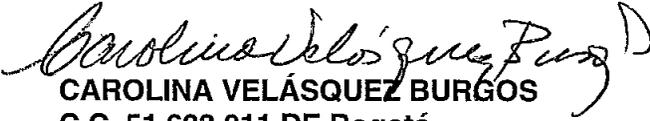
7. NOTIFICACIONES

Recibo notificaciones en la Avenida El Dorado 103 -15 Oficina Asesora Jurídica
Representación Judicial.

Correo Electrónico a la dirección de notificaciones judiciales de la entidad
Notificaciones_juridc@aerocivil.gov.co carolina.velasquez@aerocivil.gov.co
carolvela2018@gmail.com

Solicito a ese Despacho judicial me sea reconocida personería para actuar en los
términos y para los efectos del poder allegado en la oportunidad correspondiente,

Del señor Juez, atentamente,


CAROLINA VELÁSQUEZ BURGOS
C.C. 51.633.011 DE Bogotá
T.P. 36.105 del CSJ