



**JUZGADO TREINTA Y CUATRO ADMINISTRATIVO
CIRCUITO DE BOGOTÁ
Sección Tercera**

CIUDAD Y FECHA	Bogotá D.C., diecinueve (19) de mayo de dos mil veintitrés (2023)
REFERENCIA	Expediente No. 11001333603420210029300
DEMANDANTE	EMIGDIO CORTECERO TORRES Y OTROS
DEMANDADO	NACION - MINISTERIO DE DEFENSA - FUERZA AEREA
MEDIO DE CONTROL	REPARACIÓN DIRECTA
ASUNTO	FALLO DE PRIMERA INSTANCIA

Agotado el trámite procesal sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, se procede a dictar sentencia en el proceso de REPARACIÓN DIRECTA iniciado por EMIGDIO CORTECERO TORRES Y OTROS contra la NACION - MINISTERIO DE DEFENSA - FUERZA AEREA.

1. ANTECEDENTES:

1.1. La DEMANDA

ACTOR	CALIDAD
EMIGDIO CORTECERO TORRES	Padre
MARIA DEL ROSARIO ARRIETA HERNANDEZ	Madre
EMIGDIO CORTECERO ARRIETA	Hermano
MIGUEL EKNNED CORTECERO ARRIETA	Hermano
EMIGDIO CORTECERO ROBLES	Abuelo
MARIA TEODOSIA HERNANDEZ DE RODELO	Abuela

1.1.1. PRETENSIONES

“Declárese a la NACIÓN COLOMBIANA (MINISTERIO DE DEFENSA - FUERZA AÉREA COLOMBIANA), ADMINISTRATIVAMENTE responsable del fallecimiento del Técnico III de la Fuerza Aérea Colombiana GERSON DAVID CORTECERO ARRIETA y por consiguiente de la TOTALIDAD de los daños y perjuicios ocasionados a cada uno de los demandantes enunciados en este escrito.

1. POR PERJUICIOS MORALES. De conformidad con lo estipulado en el artículo 16 de la Ley 446 de 1998, y en consonancia con los planteamientos de la última sentencia de unificación, se solicita por este daño las siguientes indemnizaciones:

- a). Para EMIGDIO CORTECERO TORRES (padre), CIEN (100) SMLMV a la fecha de ejecutoria de la sentencia, los que al momento de presentación de este escrito cuestan \$90.852.600.00*
- b). Para MARÍA DEL ROSARIO ARRIETA HERNÁNDEZ (madre), CIEN (100) SMLMV a la fecha de ejecutoria de la sentencia, los que al momento de presentación de este escrito cuestan \$90.852.600.00*
- c). Para EMIGDIO CORTECERO ARRIETA (hermano), CINCUENTA (50) SMLMV a la fecha de ejecutoria de la sentencia, los que al momento de presentación de este escrito cuestan \$45.426.300.90*
- d). Para MIGUEL EKNNED CORTECERO ARRIETA (hermana), CINCUENTA (50) SMLMV a la fecha de ejecutoria de la sentencia, los que al momento de presentación de este escrito cuestan \$45.426.300.00*
- e). Para EMIGDIO CORTECERO ROBLES (abuelo paterno), CIEN (1 00) SMLMV a la fecha de ejecutoria de la sentencia, los que al momento de presentación de este escrito cuestan \$90.852.600.00*
- f). Para MARÍA TEODOSIA HERNÁNDEZ DE RODELO (abuela materna), CIEN (100) SMLMV a la fecha de ejecutoria de la sentencia, los que al momento de presentación de este escrito cuestan \$90.852.600.00*

Se ruega aplicar los siguientes PRECEDENTES JURISPRUDENCIALES; (i) SALA PLENA DE LA SECCIÓN TERCERA DEL HONORABLE CONSEJO DE ESTADO DEL 06 DE MARZO DE 201 31 ; (ii) sentencia del 07 de septiembre de 201 5 2 , en la que se reiteró PRECEDENTE DE LA SALA PLENA DE LA SECCIÓN TERCERA DEL 23 DE AGOSTO DE 2012, ordenando reconocer la indemnización con fundamento en las presunciones derivadas del parentesco y las reglas de experiencia; (iii) SENTENCIA DE UNIFICACIÓN APROBADA MEDIANTE ACTA DE 28 DE AGOSTO DE 2014, EXPEDIENTE: 32.988.

2. **POR INTERESES.** Se cancelarán a cada uno de los demandantes, o a quien o quienes sus derechos representaren al momento de la sentencia o del auto aprobatorio de la conciliación, los intereses que se generen a partir de la fecha de su ejecutoria.

De conformidad con el art. 1 653 del C.C. todo pago se imputará primero a intereses.

En cuanto a los intereses se observarán las siguientes normas: el art. 195 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, dispone "Las sumas de dinero reconocidas en pro videncias que impongan o liquiden una condena o que aprueben una conciliación, de vengarán intereses moratorios a una tasa equivalente al D TE desde su ejecutoria. No obstante, una vez vencido el término de los diez (10) meses de que trata el inc. 2 del art. 192 de este código o el de los cinco (05) días establecidos en el numeral anterior, lo que ocurra primero, sin que la entidad obligada hubiese realizado el pago efectivo del crédito judicialmente reconocido, las cantidades líquidas adeudadas causarán un interés moratorio a la tasa comercial' (inc. 4 art. 195); y el art. 192 de La misma codificación que señala que las cantidades líquidas reconocidas en la sentencia o en el auto que apruebe conciliación "devengarán Intereses moratorios" a partir de la ejecutoria de la sentencia o del auto (inc. 3 art. 192).

3. **CONDENA EN COSTAS.** De conformidad con el artículo 188 del Código Contencioso Administrativo y de Procedimiento Administrativo, condénese al ente público demandado, si resultare vencido en la presente litis, a cancelar las costas correspondientes en los términos del art. 361 del Código General del Proceso.

La Corte Interamericana de Derechos Humanos/ en el caso "Valle Jaramillo y otros vs. Colombia", del 27 de noviembre de 2008, condenó a la Nación Colombiana al pago de costas y gastos debidamente probados, tomando en consideración las especiales características del caso, por cuanto éstas "están comprendidas dentro del concepto de reparación consagrado en el art. 63. 1 de la Convención Americana¹ puesto que la actividad desplegada por las víctimas, sus [am/llares o sus representantes con el fin de obtener justicia, tanto a nivel nacional como Internacional, implica erogaciones que deben ser compensadas cuando la responsabilidad internacional del Estado es declarada mediante una sentencia condenatoria" (Negrilla fuera de texto).

Por consiguiente, corresponderá al operador jurídico que conozca en primera y segunda instancia "...apreciar prudentemente su alcance, el cual comprende los gastos generados ante las autoridades de la jurisdicción interna...", apreciación que puede ser realizada con base en el principio de equidad "y tomando en cuenta los gastos señalados por las partes siempre que su quantum sea razonable 13

Al fijar la cuantía en equidad, se tendrán en cuenta el monto de los gastos futuros relativos al cumplimiento de la sentencia, como, por ejemplo, las costas en caso de un proceso ejecutivo.

4. **CUMPLIMIENTO DE LA SENTENCIA.** El ente público demandado, dará cumplimiento a la sentencia o auto aprobatorio de la conciliación, dentro de los diez (10) meses siguientes de su ejecutoria, de conformidad con el inc. 2 del art. 192 del Código Contencioso Administrativo y de Procedimiento Administrativo, que determina: "Las condenas impuestas a entidades públicas consistentes en el pago o devolución de una suma de dinero serán cumplidas en un plazo máximo de diez (10) meses contados a partir de la fecha de le ejecutoria de la sentencia", quedando la parte demandante, obligada a la presentación de la solicitud de pago correspondiente.

De igual manera, se recuerda que "el incumplimiento a las disposiciones relacionadas con el reconocimiento de créditos judicialmente reconocidos y con el cumplimiento de la totalidad de los requisitos acarreará las sanciones penales, disciplinarias y fiscales a que haya lugar' (Parágrafo 1 art. 195)".

1.1.2. Los HECHOS sobre los cuales basa su petición son en síntesis los siguientes:

1.1.2.1. El señor GERSON DAVID CORTECERO ARRIETA, se desempeñaba como Militar Técnico III de la Fuerza Aérea Colombiana, adscrito al CACOM 4, para el 27 de febrero de 2020.

1.1.2.2. En la fecha enunciada en el numeral anterior, el mencionado militar, en cumplimiento de una orden impartida, sale de la Unidad CACOM 4 con el propósito de prestar apoyo técnico a la aeronave FAC4529, ubicada en CATAM utilizando como medio de transporte el Helicóptero HUEY 11, con matrícula FAC4420, orden de vuelo 102123, emitida en la misma fecha, con ruta Melga r- Bogotá-Cundinamarca-Melgar, cumpliendo con misión de transporte aéreo "Delta 311, conforme a requerimiento del grupo técnico del CACOM 4 para transporte de personal y carga.

1.1.2.3. Desplazándose la aeronave hacia las 11:20 horas, se conoce la noticia de su colisión en el área de Bojacá (Cundinamarca), conforme a información suministrada por el sobreviviente del accidente, el TII. MAURICIO BOCANEGRA PEÑA, perdiendo la vida el Tul. GERSON DAVID CORTECERO ARRIETA.

1.1.2.4. El Informe Final de Seguridad Operacional, es un documento que refleja las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se produjo el accidente, con sus posibles causas y consecuencias, cuyo objetivo final es la prevención de accidentes futuros, apoyándose en: (i) el Manual de Investigación de Accidentes Aéreos de la Fuerza Aérea Colombiana; (ii) el Manual de Gestión en Seguridad Operacional Fuerza Aérea Colombiana; (iii) el Reglamento Aeronáutico Colombiano; y (iv) la Convención Internacional de la Aviación Civil.

1.1.2.5. De los Hallazgos del accidente, relacionados en el Informe Final de Seguridad Operacional, se retiene:

1.1.2.5.1 La salida sufrió demoras por la presentación de un pasajero, generando en la tripulación, motivación inapropiada por el cumplimiento de la misión.

1.1.2.5.2 Las condiciones meteorológicas, para vuelo visual "La Mesa" - "Bojacá", se encontraban deterioradas por visibilidad reducida y nubosidad baja, sugiriendo que probablemente podría ingresar a "La Sabana" de Bogotá vía Soacha.

1.1.2.5.3 Conforme a la información meteorológica de tiene que el Piloto del FAC4420, destruyó el plan de vuelo inicial, diligenció un nuevo plan de vuelo ruta Nilo-Viotá-La Mesa-Madrid, desconociendo que las condiciones meteorológicas no eran óptimas (Numeral 5).

1.1.2.5.4 EL plan de vuelo tramitado Nilo-Viotá-Soacha, con 11 .500mt, no se ajustó a la configuración de los diferentes espacios aéreos a sobrevolar, por cuanto a partir de los 100.500fr, ese espacio se convierte en categoría A, sin existir sistemas que permitan identificar de forma oportuna este tipo de inconsistencias (Numeral 6).

1.1.2.5.5 Durante el planeamiento y desarrollo del vuelo, el comandante se encontraba cumpliendo actividades como alumno del curso de piloto, dificultando en consecuencia la supervisión permanente, delegando esta función en otro Oficial del Escuadrón (Numeral 7).

1.1.2.5.6 Durante la ejecución del BRIEFING de la misión, la tripulación no describió un planeamiento detallado de la ruta, elevaciones significativas del terreno, radio ayudas, ruta de escape y procedimientos de aproximación, instrumentos bajo condiciones meteorológicas imprevistas (CMI). Esta condición no permitió prever cursos de acción apropiados al enfrentar condiciones meteorológicas, instrumentos (IMC), que pudieran evitar la incorrecta tendencia intuitiva de buscar condiciones meteorológicas visuales (VMC) al perder referencia visual." (Numeral 8).

1.1.2.5.7 La grabación de voz registrada por el Centro de Control Bogotá, mientras el FAC4420 volaba en frecuencia ATS 126, 9MHZ Bogotá, permitieron establecer que la tripulación había sido autorizada para mantener un nivel de vuelo crucero 9.500ft (qnh30.39) a las 16:02:39, presentando dificultades para continuar el vuelo bajo condiciones meteorológicas visuales mientras volaba con 10.700ft, solicitando ascenso a 11 .500ft por techo de nube, sin incluir mensaje de urgencia. Por consiguiente, no fue autorizada por la dependencia ATS, indicándole que debía cambiar la ruta, notificándole que el límite de operación en el sector era de 1 0.000ft, observándolo en la pantalla del radar con 10.700ft (Numeral 10).

1.1.2.5.8 La enmienda 52 de septiembre de 2017, modificó el CTR EDR estableciendo la zona del espacio aéreo como categoría A, con límites verticales entre 1 0500ft y 11 500ft, donde se encuentra el sector por el cual la tripulación planeaba ingresar a "La Sabana" de Bogotá, significando que el límite de operación del sector era de 10. 500ft y no 1 0.000ft, como lo manifestó el controlador al limitar el ascenso de la aeronave (Numeral 11).

1.1.2.5.9 La tripulación del FAC4420 realizó una inadecuada evaluación del riesgo, violó los procedimientos establecidos por la Fuerza Aérea, ingresando en condiciones meteorológicas adversas (IMC), que imposibilitaban continuar bajo reglas de vuelo visual (VFR), de acuerdo a los mínimos descritos en el ALP Colombia, ENRI .2-1 del 15 de agosto de 201 9 (Numeral 13), por consiguiente, no ejecutó el procedimiento 3.31 (Ejecutar o describir procedimientos de condiciones meteorológicas imprevistas descrito en el manual de tareas HUEY117UH1HFAC2.2102, al no anunciar la condición, ajustar altitud, velocidad, potencia de ascenso

y rumbo de escape) (Numeral 14).

1.1.2.5.10 El análisis de la modelación de datos del vuelo, permitió establecer que al perder referencia visual en el terreno, el piloto, descuidó los instrumentos de vuelo, siguió una inadecuada tendencia intuitiva buscando referencias visuales, redujo completamente el control colectivo, generó valores mínimos de torque (1 1%-TQ), con un excesivo descenso hasta de 2.556ft1min, con gran pérdida de altitud (1.095ft), descendiendo de 10.117 ft (9.647ft alt.press), a 9.022ft (8.552ft alt.press), imposibilitando librar los obstáculos del terreno (árboles) (Numeral 15).

1.1.2.5.11 Así mismo, al reducir completamente el control colectivo, no aplicar el procedimiento de condiciones meteorológicas imprevistas y dada la inherente inestabilidad del tipo de helicóptero, el piloto descuidó los instrumentos de vuelo, experimentando momentáneamente una desorientación espacial tipo 2 (reconocida), evidenciándose en los movimientos anormales de la aeronave de hasta 190 alaveo (izquierda) 14.60alaveo (derecha) y 8.40de nariz abajo, registrados en los datos de vuelo. Sin embargo, 14 segundos antes del impacto, retomó y mantuvo el control de la aeronave, niveló las alas (horizonte nivelado) llevó el ángulo de nariz levemente arriba (50 aprox.), ajustó la velocidad de ascenso (entre 70-80kt), aplicó potencia hasta valores de 40% de torque, obteniendo un leve ascenso que no fue suficiente para evitar el accidente (Numeral 16).

1.1.2.5.12 Conforme al análisis de los datos de vuelo registrado a bordo del FAC4420 y de la dinámica de impacto en el sitio del accidente, permitieron determinar que la aeronave golpeó contra árboles de aproximadamente 1 50ft de altura, en inmediaciones de la Vereda "Barro Blanco", área rural del municipio de Bojacá (Cundinamarca) (Numeral 17).

1.1.2.5.13 El ajuste de los controles de vuelo antes del impacto contra los obstáculos (árboles), ocurrió cuando el Piloto fue alertado por los Técnicos tripulantes, quienes, por su ubicación en la aeronave, informaron acerca de la proximidad crítica del terreno (Numeral 18).

1.1.2.5.14 El análisis de datos de vuelo del sistema de aviónica y los restos de la aeronave, confirmaron la inexistencia de falla o mal funcionamiento de los sistemas de control, navegación, rotores, motor o tren de potencia, que pudiera ser asociado como causa del accidente (Numeral 19).

1.1.2.5.15 El análisis de datos obtenidos de los registros psicológicos, de la evaluación por competencias, del comité FLIR y entrevistas a terceros, permitieron identificar pautas de comportamiento individual en el Piloto del FAC4420, compatibles con una actitud reactiva ante situaciones críticas, disminuyendo su capacidad de reflexión, deficiente capacidad de planeamiento, inadecuada toma de decisiones, no pudiendo determinar y evaluar con precisión los riesgos del entorno de la operación (Numeral 21).

1.1.2.5.16 El Piloto del FAC4420 no había completado el requisito mínimo mensual de horas de vuelo (04:00), para reconocimiento del pago de la prima durante el mes de febrero de 2020, por cuanto hasta el día del accidente había volado solamente 02:15 horas, generando probablemente una presión autoimpuesta por cumplir la misión (Numeral 22).

1.1.2.5.17 Fueron identificados hechos generadores de presiones auto impuestas por el Piloto, que lo impulsaron a elegir durante el vuelo, acciones con alto nivel de riesgo, violatorias de las regulaciones establecidas, ignorando condiciones meteorológicas adversas en la ruta, con el claro objetivo de no pernoctar en dicha Unidad, por afectar los planes personales del piloto (Numeral 23).

1.1.2.5.18 El análisis de los registros de entrenamiento del Piloto, dejó ver dificultades en sus hábitos de estudio y destrezas, con calificaciones insatisfactorias en algunas misiones y comités de vuelo por bajo rendimiento (Numeral 24).

1.1.2.5.19 La encuesta a Pilotos CACOM 4, permitió establecer la existencia de una subcultura operacional que genera impacto negativo en la seguridad, por la tendencia al no seguimiento del procedimiento CMj, así como una valoración negativa y temerosa a reportar sucesos relacionados ocurridos con anterioridad (Numeral 28).

1.1.2.6 Los Hallazgos del factor causal, quedaron sintetizados así: (i) utilización de procedimientos no establecidos; (ii) inadecuada evaluación del riesgo; (iii) violación de procedimientos establecidos al ingresar en ciertas condiciones meteorológicas (IMC); (iv) ejecución del vuelo bajo reglas visuales adversas; (y) omisión en el cumplimiento de procedimientos establecidos en el Manual de Tareas HUEYII-UH-1H- FAC 2.2.102 TAREA

3.31 "Ejecutar o describir procedimientos de condiciones meteorológicas imprevistas C'MI (vi) el Piloto de la aeronave descuidó los instrumentos de vuelo, generando un excesivo régimen de descenso (hasta menos 2.556 FT - mm.) y una gran pérdida de altitud (1.095ft), que le imposibilitó librar los obstáculos del terreno (árboles).

1.1.2.7 El Informativo Administrativo por Muerte, elaborado por el Coronel ROBERT ZAMBRANO LOZANO, Comandante Aéreo No. 4, determinó conforme a los diferentes informes, que el fallecimiento del señor Técnico Tercero GERSON DAVID CORTECERO ARRIETA se produjo en cumplimiento de una orden de servicio, calificándose su muerte "...en misión de/servicio, ocurrida por actos del servicio".

1.1.2.8 Al señor GERSON DAVID CORTECERO ARRIETA, le fue practicado protocolo de necropsia, concluyendo el forense: (i) que presenta múltiples lesiones de tipo contundente, heridas abiertas, abrasiones, equimosis y hematomas localizados en diferentes partes del cuerpo; (ii) al examen interno presenta fractura conminuta de base de cráneo y de huesos en cara, hemorragia subaracnoidea difusa, edema cerebral; (iii) en tórax presenta fractura de reja costal, con hemotórax bilateral y laceración y contusiones pulmonares; (iv) en extremidades presenta fractura de humero izquierdo y fractura de cúbito y radio derecho; (y) concluye que el fallecimiento se debió a hemorragia intracraneal secundaria a trauma cráneo encefálico por politraumatismo en accidente de tránsito.

1.1.2.9 Indudablemente, el sensible fallecimiento del Técnico 111 de la Fuerza Aérea Colombiana, es atribuible a la NACIÓN COLOMBIANA (MINISTERIO DE DEFENSA - FUERZA AÉREA COLOMBIANA), tal como se desprende de los documentos a que hacen referencia los hechos relatados anteriormente, por tratarse de una falla humana no atribuible al tripulante.

1.2 La CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA:

DEMANDADO	CALIDAD
NACION – MINISTERIO DE DEFENSA – FUERZA AEREA	Demandado principal

"Me permito presentar oposición a todas y cada una de las pretensiones de la demanda por existir una latente falta de los requisitos legales y probatorios que permitan establecer la responsabilidad del Estado de conformidad con los parámetros jurisprudenciales y constitucionales. En el presente asunto no se encuentra probada la responsabilidad de la Institución Fuerza Aérea Colombiana".

La entidad demandada no propuso excepciones.

1.3 ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

1.3.2 **Demandante:** "Suplico la declaratoria de responsabilidad conforme a las pruebas que inicialmente fueron aportadas por la parte demandante, entre los que se encuentra una prueba excepcional suscrita por el Mayor General Donall Humberto Tascón y en segundo término por las pruebas que fueron trasladadas con el carácter de reserva constitutivas del proceso penal y disciplinario las cuales pueden ser valoradas sin limitación alguna aunque se nos haya impuesto la reserva porque esta no opera para quienes hacemos parte de este proceso y especialmente para la directora jurídica de este debate. Este apoderado se apega al informe final de seguridad operacional que fue elaborado con apoyo en el manual de investigación de accidentes aéreos, de gestión de seguridad operacional, el reglamento aeronáutico colombiano destacando lo siguiente: 1. Condiciones meteorológicas se encontraban deterioradas por nubosidad. 2. El piloto FAC 4420 destruyó el plan de vuelo desconociendo condiciones meteorológicas que no eran óptimas. 3. No se ajustó a los espacios aéreos que debía sobrevolar. 4. No describió el planeamiento detallado de la ruta. 5. No previó la acción apropiada al enfrentar condiciones meteorológicas adversas. 6. La grabación de voz de Bogotá indica que varió la altura sin incluir un mensaje de urgencia y que tal circunstancia no fue autorizada por la dependencia ATS. 7. Que la tripulación 4420 realizó una inadecuada valoración o evaluación del riesgo violando los procedimientos establecidos por la FAC ingresando en condiciones meteorológicas adversas. 7. Que la tripulación del 4420 no ejecuto procedimientos meteorológicos establecidos en esas condiciones imprevistas. 9. Que el piloto descuido los instrumentos de vuelo siguiendo una inadecuada tendencia intuitiva. 10. Que el piloto ajustó los controles de vuelo antes del impacto cuando fuera alertado por los tripulantes, pero ya era tarde. 11. Que las presiones autoimpuestas al piloto lo impulsaron a elegir acciones con alto nivel de riesgo ignorando las condiciones meteorológicas adversas. 12. Concretó la

investigación los hallazgos del factor causal así: utilización de procedimientos no establecidos, inadecuada valoración del riesgo, violación de procedimientos al ingreso de condiciones meteorológicas adversas, omisión en el procedimiento establecido, descuido de los instrumentos de vuelo, excesivo descenso que imposibilitó librar obstáculo. Compareció mi general Donal Humberto Tascón ratificando el contenido del documento antes relacionado, destacando principalmente que se trató de un error humano porque el descenso debió ser concertado con la torre de control toda vez que no se podía transgredir el límite de altura que el piloto debió administrar el riesgo conforme a los manuales. Vino a declarar mi capitán Oswaldo Flórez Martínez en el disciplinario y luego ante el contencioso tal como lo escuchamos en el día de hoy concluyendo más o menos lo mismo, las condiciones meteorológicas desfavorables en el sector donde ocurrió el accidente, el cambio de ruta, las condiciones adversas que incluso imposibilitaron o dificultaron el aterrizamiento de dos aeronaves para el rescate luego del accidente. Aunque, la prueba en general se encuentra sometida a reserva y mientras no se diga lo contrario no puede este apoderado hacer referencia expresa tal como lo impuso la operadora jurídica tenemos que decir que, de lo arrojado al proceso especialmente de la prueba testimonial se retiene en general, uno, que fue cambiada la ruta por el capitán comandante, dos, las condiciones meteorológicas eran favorables por el sector de La Mesa – Cundinamarca, pero el capitán Amaya (q.e.p.d.) cambio la ruta, tres, que el punto donde se registró el accidente se encontraba completamente cubierto sin visual condiciones que debían evitarse cuando se está haciendo un vuelo visual, que las condiciones de emergencia deben asumirse conforme a los manuales de tarea y a los que digan los protocolos de la escuela de helicóptero, que la entrada más favorable era La Mesa porque las otras estaban deterioradas habiéndose cambiado, se insiste, la ruta por el señor capitán que los tripulantes se dieron cuenta de la pérdida de altura cuando estaban a punto de chocar y que al entrar en esa condición debieron utilizar los protocolos. Solicita se declare la responsabilidad estatal y para los actores suplico condenar tal como se suplicó en el escrito de demanda, habida consideración de la presunción del daño establecida en sentencias de unificación y hoy recepcionados dos testimonios que dieron cuenta del daño, de la relación, del impacto, elementos alternativos más que suficientes”.

- 1.3.3 **NACION - MINISTERIO DE DEFENSA - FUERZA AEREA:** “Como está probado en el proceso el señor Técnico III Cortecero Arrieta Gerson David pertenecía a la Fuerza Aérea Colombiana, contaba con 11 años 4 meses de pertenecer a nuestra institución, como determino la orden de operaciones el señor Cortecero se encontraba relacionado para cumplir una misión de transporte de un equipo especial de la ciudad de Melgar a la ciudad de Bogotá aeropuerto CATAM y SATENA para llevar repuestos a otra aeronave que estaba fuera de servicio. Como podemos determinar toda la documentación obrante en el proceso y en su hoja de vida determina que por su profesión y experiencia como técnico operativo en mantenimientos de aeronaves, como técnico operario en mantenimiento de equipos, de helicópteros como además había realizado bastantes cursos de mantenimiento de aeronaves, de los equipos UH60, también relacionan bastantes cursos, entre ellos, también determina que el era instructor de operación de equipos especiales, por ello y como bien se dijo en los respectivos testimonios, esos repuestos tenían que ser transportados en aeronaves militares oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana, no se podían transportar en otro tipo de mensajería por tierra por lo especial de los mismos equipos y por lo mismo especial de esos equipos se debía designar a una persona para que los llevara por su condición y costo de los mismos equipos por eso fue que se delegó por su capacitación y su entrenamiento y su conocimiento en la parte técnica al señor Técnico III Cortecero Gerson, de igual manera vemos que en su hoja de vida registra más de 986 horas de vuelo el señor Suboficial, ello es relacionado por su experiencia como tripulante en aeronaves de ala rotatoria. De igual manera se determina en la documentación allegada que el piloto encargado de la aeronave, el señor Capitán Amaya tenía más de 1586 horas de vuelo en equipos de ala rotatoria y 283 horas de simulador, ello determina que tenía la experiencia, la capacitación y el entrenamiento idóneo para pilotear ese tipo de aeronaves y como bien se decía en simulador tenía 283 horas donde ensayaban y simulaban los diferentes tipos de emergencia, además de ello brindaban otro tipo de capacitación para la experticia y la pericia del señor oficial. También en la documentación allegada se relaciona un resumen de todas las autonomías y equipos que volaban el señor oficial, piloto, copiloto y los diferentes tripulantes de la aeronave, ahí se puede encontrar todo lo relacionado con la experiencia, capacitación y entrenamiento que tenía esa tripulación para realizar la misión de vuelo del 27 de febrero de 2020. De igual manera, vale la pena reiterar todos los argumentos hechos en la contestación de la demanda, es importante adicionar que la aeronave FAC 4420 para la fecha de los hechos se encontraba Aero navegable, tanto del punto de vista técnico, administrativo, operacional. En la parte técnica se puede determinar en todos los manuales, en libros de

mantenimiento de la aeronave, la aeronave no presentaba anotaciones de mantenimiento abiertas, esto quiere decir, que si bien cuando las aeronaves presentan alguna falla o se prende algún sensor entran en una fase de mantenimiento y eso queda registrada en esos libros de mantenimiento, como se puede indicar, lo que indicaba el señor general de batalla la aeronave estaba disponible ese día para realizar esa misión es por ello que contaba con su certificado de aeronavegabilidad, eso es lo que ratifica que la aeronave está disponible a salir a vuelo y ese certificado es expedido por la autoridad de aviación de estado, que en este caso, sería la misma Fuerza Aérea Colombiana que vía decreto nacional fue designada por el estado como autoridad aeronáutica nacional de estado. La capacitación del personal, se encontraba sus entrenamientos, sus autonomías se encontraban vigentes para desarrollar la misión, inclusive en la parte física y de salud para esa día se encontraban completamente aptos por eso se diligencio una tarjeta de riesgo y esa tarjeta de riesgo da un nivel bajo y esa tarjeta de riesgo mide el estado anímico, psicológico, de salud de los tripulantes y lo mismo la complejidad de la misión y esa tarjeta de riesgo determino que era riesgo bajo para adelantar esa misión. Se determino en los manuales de mantenimiento y en el historial de la aeronave que esa aeronave hacia poco habia sido remodelada, tenía configuraciones distintas, habia sido completamente reparada y estaba actualizada todos sus sistemas de cartografía, de comunicaciones y prueba de ello es que hubo comunicaciones con la torre de control. Reitero que, si bien es cierto que el General Tascón hablo y la Fuerza Aérea adelanto una investigación, bien como dijo mi general Tascón ese informe final del accidente es de manera ilustrativa y para prevenir futuros accidentes y no es que en ningún momento sea prueba para endilgar cualquier tipo de responsabilidad a mi endilgada. Es oportuno indicarle que desafortunadamente está probado que hubo un daño que es el fallecimiento del técnico III Cortecero, esta profesión militar lleva intrínseco esos riesgos, esos daños sufridos se originaron con exposición a estos riesgos inherentes a su actividad laboral, que era militar y por la misión que debía cumplir dentro de la aeronave. Los daños sufridos por los demandantes ya fueron resarcidos, los beneficiarios cuentan con una pensión. Su muerte fue declarada como muerte en servicio”

- 1.3.4 **CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO:** *“El art. 90 Constitucional dispone que 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 presente caso se tiene según certificación del Jefe del Departamento de Desarrollo Humano de la Fuerza Aérea que el suboficial Gerson David Cortecero Arrieta se desempeñaba para la época de los hechos como técnico operativo de talleres de apoyo ESMAN CACOM 4, hora registro de defunción del señor Gerson David Cortecero Arrieta de 27 de febrero de 2020 según informe del Instituto Nacional de Medicina Legal la conclusión pericial es que fallece por hemorragia intracraneal secundaria trauma craneoencefálico por politraumatismo en accidente aéreo teniéndose así por demostrado el daño. Ahora bien, de acuerdo a la jurisprudencia del Consejo de Estado si se trata de determinar la responsabilidad frente aquellas personas que ingresan voluntariamente al servicio el daño se asume como un riesgo propio de la actividad militar o policial siempre que se haya causado durante y con ocasión del mismo por la que la reparación que en justicia les corresponde deberá cubrirse por el sistema de indemnización predeterminado o automática a for fait establecida en las normas laborales para el accidente de trabajo, no obstante, si el daño se produce por una falla del servicio o por la exposición de la víctima a un riesgo excepcional en comparación con el que debieron enfrentar sus demás compañeros de armas, la víctima tiene derecho a recibir una reparación integral de los perjuicios causados, pues de otra forma se rompería el principio de igualdad de los ciudadanos ante la ley. La jurisprudencia también ha manifestado que en los eventos en que las personas que ejercen funciones de alto riesgo relacionados con la defensa y seguridad del estado sufren daños derivados de la conducción de aeronaves, por tratarse esta última de una actividad peligrosa no es necesario que se pruebe la existencia de una falla del servicio en cuanto opera un régimen de responsabilidad objetiva que implica de un lado que el demandante solo tiene que probar la existencia del daño y el nexo de éste con el servicio y que el demandado solo se podrá exonerar de responsabilidad cuando prueba una causa extraña como la fuerza mayor o el hecho exclusivo y determinante de la víctima o de un tercero. Según informe administrativo por muerte el técnico Gerson David Cortecero Arrieta militar en servicio activo el día 27 de febrero de 2020 en cumplimiento de una orden se dispone a salir de la unidad con el propósito de llevar un apoyo técnico hasta SATENA para la aeronave 4529 siendo los medios dispuestos para su desplazamiento HUEY 2 con numero de cola FAC 4420 según orden de vuelo 102123 del 27 de febrero de 2020 en la ruta Melgar – Bogotá (Cundinamarca) – Melgar en calidad de pasajero. Siendo las 11:20 horas se conoce que la aeronave HUEY 2 FAC 4420 colisiono en el área de Bojacá, muerte calificada en misión del servicio ocurrida por actos del servicio. En el informe final de evento de seguridad nacional con ocasión del accidente de la aeronave FAC 4420 se indica que la tripulación del FAC 4420 realizo una*

inadecuada evaluación del riesgo, violó los procedimientos establecidos por la fuerza e ingreso en condiciones meteorológicas instrumentos IMC condiciones adversas que imposibilitaron continuar el vuelo bajo las reglas de vuelo visual de acuerdo a los mínimos descritos en las normas aplicables y fuera del espacio aéreo controlado, visibilidad mínima en vuelo de 1500 metros distancia de las nubes, libre de nubes y a la vista de superficie, indica este informe también que se pudo establecer en el análisis de modelación de datos de vuelo que al ingresar en condiciones meteorológicas instrumentos la tripulación del FAC 4420 no ejecuto el procedimiento 331 ejecutar o describir procedimientos de condiciones meteorológicas imprevistas SMI descrito en el manual de tareas HUEY 2 UH1H FAC 22102 al no anunciar la condición ajustar altitud, velocidad, potencia de ascenso y rumbo de escape. Señala el mismo informe que el análisis de modelación de datos de vuelo permitió determinar que al perder referencia visual con el terreno el piloto actuando en los controles descuido los instrumentos de vuelo y siguió la inadecuada tendencia intuitiva de buscar referencias visuales al tiempo que redujo completamente el control colectivo y genero valores mínimos de torque lo que implico “un excesivo régimen de descenso de hasta menos de 2556 pies por minuto y gran pérdida de altitud 1995 pies descendiendo de 10117 pies a 9022 pies lo que impidió librar los obstáculos del terreno arboles”, finalizo su señoría la cita del informe indicando que este también refiere que 14 segundos antes del impacto retomo y mantuvo el control de la aeronave niveló las alas horizonte nivelado, llevo el ángulo de nariz levemente arriba 5° aproximadamente ajustó la velocidad de ascenso entre 70 y 80 km y aplicó potencia hasta valores de 40% de torque obteniendo un leve ascenso que no fue suficiente para evitar el accidente, concluye el informe indicando como factor causal del accidente: factor humano violación utilizando procedimientos no establecidos. De igual manera, el general Donall Humberto Tascón quien suscribió el informe final del evento del 27 de febrero de 2020, señalo en audiencia de pruebas que acudió al sitio del siniestro con el grupo de investigación hallando que la aeronave impacto contra un grupo pequeño de árboles que en el sector del accidente, es un sector donde las aeronaves de la fuerza aérea circulan mucho que conecta al comando de combate 4 sede de Melgar con la sabana de Bogotá y sus dos comandos, uno en Bogotá y el otro en Madrid, lo cual es una ruta familiar para los pilotos de helicóptero de la fuerza aérea. Expresa que la aeronave impacta contra árboles de 50 metros de altura, por lo cual la nave se acelera el golpe inicial es con las hélices del rotor principal, por lo que desacelera y se da una transferencia de energía por lo cual el fuselaje que es donde iban los ocupantes cae al terreno, indica que las causas del accidente se determinan por factor humano por factor piloto, manifiesta que la aeronave estaba en buenas condiciones, contaba con mantenimiento al día, era apta para cumplir el vuelo, la tripulación contaba con toda la documentación, el piloto y copiloto contaba con sus fases de entrenamiento y con sus simuladores de vuelo de acuerdo con las normas de la fuerza aérea colombiana. Señala que el capitán Amaya piloto de la aeronave además era instructor de simulador de vuelo, en el comando de combate 4, luego, tenía la experiencia para cumplir con la orden de vuelo de transporte de personal o carga, en este caso, un repuesto desde el comando 4 de Melgar hasta CATAM. Señala que además habia un copiloto pero que estableció que era el capitán Amaya quien llevaba el mando y control de la aeronave al momento del impacto y que se identificó error humano porque el piloto, que es la persona encargada de mantener la separación segura con el terreno no siguió las normas establecidas por la fuerza aérea y el control de tráfico aéreo de mantener una altura segura y una visibilidad que le permitiera observar y franquear obstáculos porque se determinó que la última fase del vuelo el piloto estaba dentro de nubes, o sea no se veía el terreno y el piloto trata de maniobrar para volver a tener contacto con el terreno y allí es cuando impacta, aclara que para la misión dada el piloto inicialmente la planificación del vuelo, el piloto coloca la ruta que es en este caso la más usual desde Melgar, Mesa, Sabana de Bogotá vía municipio de Bojacá Madrid y la meteorología cuando la tripulación verifica las condiciones meteorológicas al momento del vuelo le informan que las condiciones han cambiado a pasar 700 metros del nivel del mar a una altura entre 9.000 a 10.000 pies, entonces es un ascenso abrupto de más o menos 2.000 metros señala el testigo, en los que se ubican vientos y formaciones de nubes y niebla, entonces le informan que por esa ruta hay formación de nubes por lo cual le impide hacer el control de terreno en forma visual para hacer el cruce, por lo cual, el piloto modifica la ruta, el plan de vuelo y decide irse por Soacha para poder visualizar el cruce de la Sabana para ingresar a Bogotá precisando que para cambiar de ruta no requiere autorización, es autónomo. Explico además, que la decisión del piloto de acercarse al terreno sin estar controlando el terreno por la nubosidad que se encontraba lo que deriva en el accidente de la aeronave que es contrario a lo que se debe hacer como piloto cuando ingresa a una nube y que la primera actitud que debe asumir, es una actitud de ascenso cuando ingresa en nube y que las evidencias lo que determinan es lo contrario, es descender de 10.000 a 9.000 pies durante los últimos 30 segundos de vuelo lo que tilda de una mala decisión porque no está de acuerdo a la norma de vuelo por condiciones meteorológicas imprevistas. Explica que el descenso que experimento

la aeronave al final del vuelo fue un descenso prolongado por fuera de las normas, indico que el copiloto ni la tripulación advirtieron de condiciones de seguridad adversas al piloto. En el presente asunto y de acuerdo a lo evidenciado por la fuerza aérea en sus investigaciones así como el testimonio en audiencia del general Tascón quien dirigió el informe final del evento del 27 de febrero de 2020, se puede arribar a la conclusión que los daños sufridos por la aeronave y por ende de los pasajeros de la misma se debe a la actuación negligente y por fuera de las normas de vuelo del piloto del helicóptero FAC 4420, por lo cual y en criterio de esta agencia atendiendo al régimen aplicable al presente asunto de riesgo excepcional se solicita acceder a las pretensiones de la demanda.

2. CONSIDERACIONES

2.1. LAS EXCEPCIONES PROPUESTAS:

La entidad demandada no propuso excepciones.

2.2. LA RAZÓN DE LA CONTROVERSIA:

Conforme a lo señalado en la FIJACIÓN DEL LITIGIO, se busca establecer si la entidad demandada NACION – MINISTERIO DE DEFENSA – FUERZA AEREA es o no administrativamente responsable de los presuntos perjuicios causados a los demandantes con ocasión de la muerte del Técnico III de la Fuerza Aérea Gerson David Cortecero Arrieta.

Surge entonces el siguiente problema jurídico:

¿Es o no responsable la entidad demandada Nación – Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea de los presuntos perjuicios causados a los demandantes con ocasión de la muerte del Técnico III de la Fuerza Aérea Gerson David Cortecero Arrieta?

Para dar respuesta a esta pregunta debemos tener en cuenta lo siguiente:

El régimen de responsabilidad patrimonial del Estado al que obedece tal acción tiene su fundamento Constitucional en el artículo 90 de la Carta, el cual le impone a aquel el deber de responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas, es decir que el elemento fundamental de la responsabilidad es la existencia de un daño que la persona no está en el deber legal de soportar.

Se observa entonces que no importa si el actuar de la Administración fue legal o no, para efectos de determinar la responsabilidad, puesto que la antijuridicidad no se predica de su comportamiento sino del daño sufrido por el afectado, que bien puede provenir de una actuación legítima de aquella; no obstante, la jurisprudencia continúa aplicando los regímenes de imputación de responsabilidad que de tiempo atrás ha ido decantando, ya que ellos facilitan el proceso de calificación de la conducta estatal y la determinación de la existencia del daño y del nexo causal de éste con aquella.

El principal régimen de imputación de responsabilidad es el de la tradicional falla del servicio, dentro del cual la responsabilidad surge a partir de la comprobación de la existencia de tres elementos fundamentales:

- 1) el daño antijurídico sufrido por el interesado,
- 2) la falla del servicio propiamente dicha, que consiste en el deficiente funcionamiento del servicio, porque no funcionó cuando ha debido hacerlo, o lo hizo de manera tardía o equivocada, y finalmente,

3) una relación de causalidad entre estos dos elementos, es decir, la comprobación de que el daño se produjo como consecuencia de la falla del servicio.

2.3. ANÁLISIS CRÍTICO DE LAS PRUEBAS:

2.3.1 Conforme al material probatorio aportado, se encuentran **probados los siguientes hechos**:

- Emigdio Cortecero Torres y María del Rosario Arrieta Hernandez eran los padres de Gerson David Cortecero Arrieta.
- Emigdio Cortecero Arrieta y Miguel Eknned Cortecero Arrieta eran los hermanos de Gerson David Cortecero Arrieta.
- Emigdio Cortecero Robles y María Teodosia Hernandez de Rodelo eran los abuelos de Gerson David Cortecero Arrieta.
- El 27 de febrero de 2020 falleció el señor Técnico III de la Fuerza Aérea Gerson David Cortecero Arrieta¹.
- El señor Gerson David Cortecero Arrieta prestó sus servicios a la Fuerza Aérea Colombiana durante 11 años, 4 meses y 13 días.
- En el informe administrativo por muerte N.º 4 se calificó el deceso del señor Técnico Tercero CORTECERO ARRIETA GERSON DAVID como *“MUERTE EN MISION DEL SERVICIO, OCURRIDA POR ACTOS DEL SERVICIO”*
- El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en informe pericial practicado sobre el cadáver del señor GERSON DAVID CORTECERO ARRIETA concluyó pericialmente que la muerte se debió a una hemorragia intracraneal secundario a trauma cráneo encefálico por politraumatismo en accidente aéreo.
- El señor Donall Humberto Tascón Cárdenas quien realizó el informe final de accidente de seguridad operacional y quien para esa fecha se desempeñaba como Inspector General de la Fuerza Aérea Colombiana, inició su relato indicando que estuvo presente en el lugar de los hechos, que el accidente ocurrió cuando la aeronave impacto contra el terreno, específicamente contra unos árboles de aproximadamente 50 metros de altura y como consecuencia de ese choque la aeronave desacelera, el golpe inicial es con las palas del rotor principal y, el fuselaje que es donde iba la tripulación cae al terreno en una posición en donde el piloto, el técnico de vuelo y el pasajero que iba a bordo pierden la vida. Indico que la aeronave se encontraba Aero navegable, venía cumpliendo su itinerario sin ningún contratiempo, se encontraba apta para el vuelo, con todos los mantenimientos al día y que el piloto tenía la experiencia y capacitación para cumplir esa orden de vuelo, además que era el encargado de asegurar y garantizar la planificación y todo lo referente a la maniobra del vuelo desde el momento del despegue, durante la fase crucero y en la fase final de aproximación y aterrizaje al sitio planeado. El piloto al momento de la planificación cuenta con una información inicial de meteorología que él mismo solicita y con base en ello diligencia su plan de vuelo; para esa misión, la ruta más usual es desde Melgar hacia La Mesa

¹ Pág. 11 Doc. 004 Anexos Demanda

ingresa a la sabana de Bogotá por Bojacá; sin embargo, para ese momento las condiciones meteorológicas ya estaban deterioradas por Bojacá, lo que llevo a que el piloto cambiara de ruta pero lo que realizo fue un descenso por fuera del parámetro estipulado, pasó de 10.000 a 9.000 pies. En cuanto a la causa del accidente fue factor humano, fue el piloto el que llevo a que la aeronave impactara contra el terreno, si bien durante ese vuelo el control lo tenía tanto el piloto como el copiloto, para el momento del accidente el que llevaba el control era el piloto, quien no siguió los procedimientos ni las normas establecidas por el control de tráfico aéreo, que consistía en mantener una altura segura y una visibilidad que le permitiera observar y franquear obstáculos, durante la última trayectoria del vuelo, la aeronave se encontraba entre nubes y el piloto trato de maniobrar buscando contacto con el terreno y en ese intento es donde se acerca al grupo de árboles e impactan contra ellos. Por último, manifestó que en estos casos lo mejor es cambiar de ruta o devolver al punto de inicio, pero no continuar con el vuelo porque se toman muchos riesgos.

- El señor Oswaldo Flórez Martínez, quien para la época del accidente se desempeñaba como Oficial Director de Batalla, indicó que para ese día él se encontraba prestando el servicio de control y programación de las aeronaves operativas, él verifico que el helicóptero HUEY2-4420 FAC se encontraba disponible junto con su tripulación para cumplir la misión a Bogotá y Madrid, averiguaron las condiciones meteorológicas y le informaron a la tripulación que las condiciones por La Mesa se encontraban favorables, pero por Bojacá no se encontraban buenas. Respecto al vuelo indico que era muy corto, pero tiene muchos cambios de frecuencias aeronáuticas, los controles y verificaciones se hacen con las torres de control. En cuanto a la experiencia del capitán Amaya indico que se encontraba capacitado para cumplir esa misión y tenía experiencia en esa aeronave. Finalizo concluyendo que la decisión de descender o ascender no la puede tomar el piloto sin la autorización de la torre de control.
- En el informe final evento de seguridad operacional quedó registrado como factor causal:

“FACTOR HUMANO

VIOLACION UTILIZANDO PROCEDIMIENTOS NO ESTABLECIDOS

La tripulación del FAC 4420, realizó una inadecuada evaluación del riesgo y violación a los procedimientos establecidos, al ingresar en Condiciones Meteorológicas Instrumentos (IMC) mientras ejecutaba un vuelo bajo Reglas de Vuelo Visuales (VFR), que impidió continuar manteniendo los mínimos visuales descritos en el AIP COLOMBIA ENR 1.2-2 del 16 de AUG-19 (Visibilidad mínima; 1500 metros; distancia de las nubes: libre de nubes y a la vista de la superficie). Seguido a esto, la tripulación no ejecutó los procedimientos establecidos en el MANUAL DE TAREAS HUEY-II / UH-1H FAC-2.2.102 tarea 3.31 “Ejecutar o describir procedimientos de condiciones meteorológicas imprevistas CMI”, al no anunciar la condición, ajustar actitud, velocidad, potencia de ascenso y rumbo de escape. Por el contrario, el piloto de la aeronave no ignoró la inadecuada tendencia intuitiva de buscar referencias visuales y descuidó los instrumentos de vuelo; al tiempo que redujo completamente el control colectivo, genero un excesivo régimen de descenso (hasta -2.556 Ft/Min) y una gran pérdida de altitud (1.095 Ft) que imposibilitó librar los obstáculos del terreno (árboles).

Las condiciones descritas en los hallazgos y el factor causal se ajustan totalmente a la definición IATA para CFIT (Controlled Flight Into Terrain) o Vuelo Controlado Contra el Terreno, que hace referencia: una colisión en vuelo contra el terreno, agua u obstáculo sin indicación de pérdida de control de la aeronave o mal funcionamiento”

2.3.2. Entremos ahora a resolver el interrogante planteado:

¿Es o no responsable la entidad demandada Nación – Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea de los presuntos perjuicios causados a los demandantes con ocasión de la muerte del Técnico III de la Fuerza Aérea Gerson David Cortecero Arrieta?

La respuesta al anterior interrogante es afirmativa por las razones que se entran a exponer.

En cuanto al **DAÑO** padecido por la parte actora, se encuentra efectivamente acreditado con la muerte del Técnico III de la Fuerza Aérea Gerson David Cortecero Arrieta el 27 de febrero de 2020 en un accidente aéreo.

La **FALLA EN EL SERVICIO** igualmente está confirmada, porque el técnico III GERSON DAVID CORTECERO ARRIETA el día de su fallecimiento, 27 de febrero de 2020, estaba en cumplimiento de sus funciones, haciendo el acompañamiento a un vuelo realizado en la aeronave tipo helicóptero HUEY-II FAC 4420, que tenía por objeto transportar un apoyo técnico a Bogotá que luego sería enviado a Aguachica, partiendo desde el comando de combate aéreo de Melgar hacia Madrid y que se accidentó en la zona de Bojacá porque la tripulación del vuelo realizó una inadecuada evaluación del riesgo. El piloto violó los procedimientos establecidos por la Fuerza Aérea e ingresó en condiciones meteorológicas adversas que imposibilitaron continuar el vuelo bajo reglas de vuelo visual. Además, perdió referencia visual con el terreno; descuidó los instrumentos de vuelo, al tiempo que redujo el control colectivo lo que generó un excesivo descenso y una gran pérdida de altitud lo que imposibilitó librar los obstáculos del terreno y llevó a que chocaran contra un grupo de árboles. En esta actividad no había incidencia del técnico fallecido, ya que no ejercía ninguna actividad relacionada con el pilotaje de la aeronave.

Así que la muerte de GERSON DAVID CORTECERO ARRIETA se deriva de esa falta, por lo que también está probado el nexo causal.

En consecuencia, demostrada como está la responsabilidad de la entidad demandada, se procederá a realizar la correspondiente tasación de la indemnización.

2.4. DAÑOS E INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS

Procede el Despacho a estudiar las pretensiones de la demanda:

“POR PERJUICIOS MORALES. De conformidad con lo estipulado en el artículo 16 de la Ley 446 de 1998, y en consonancia con los planteamientos de la última sentencia de unificación, se solicita por este daño las siguientes indemnizaciones:

- a). Para EMIGDIO CORTECERO TORRES (padre), CIEN (100) SMLMV a la fecha de ejecutoria de la sentencia, los que al momento de presentación de este escrito cuestan \$90.852.600.00***
- b). Para MARÍA DEL ROSARIO ARRIETA HERNÁNDEZ (madre), CIEN (100) SMLMV a la fecha de ejecutoria de la sentencia, los que al momento de presentación de este escrito cuestan***

\$90.852.600.00

c). Para EMIGDIO CORTECERO ARRIETA (hermano), CINCUENTA (50) SMLMV a la fecha de ejecutoria de la sentencia, los que al momento de presentación de este escrito cuestan \$45.426.300.90

d). Para MIGUEL EKNED CORTECERO ARRIETA (hermana), CINCUENTA (50) SMLMV a la fecha de ejecutoria de la sentencia, los que al momento de presentación de este escrito cuestan \$45.426.300.00

e). Para EMIGDIO CORTECERO ROBLES (abuelo paterno), CIEN (1 00) SMLMV a la fecha de ejecutoria de la sentencia, los que al momento de presentación de este escrito cuestan \$90.852.600.00

f). Para MARÍA TEODOSIA HERNÁNDEZ DE RODELO (abuela materna), CIEN (100) SMLMV a la fecha de ejecutoria de la sentencia, los que al momento de presentación de este escrito cuestan \$90.852.600.00”

A propósito de los daños morales, la doctrina ha considerado que éstos son “esos dolores, padecimientos, etc., que pueden presentarse solamente como secuela de los daños infligidos a la persona. Que no son entonces daños propiamente dichos, y que por otra parte, constituyen un sacrificio de intereses puramente morales, que justifican una extensión del resarcimiento, esta vez con función principalmente satisfactoria”.

La indemnización que se reconoce a quienes sufran un daño antijurídico tiene una función básicamente satisfactoria y no reparatoria del daño causado.

El Consejo de Estado mediante providencia proferida dentro del expediente No. 36149, unificó la jurisprudencia sobre el reconocimiento y liquidación de perjuicios morales en caso de lesiones, de acuerdo a la gravedad de la lesión por pérdida de capacidad laboral y al grado de parentesco de los perjudicados².

Agregó que respecto del quantum al cual deben ascender estos perjuicios, se encuentra suficientemente establecido que el juez debe valorar, según su prudente juicio, las circunstancias propias del caso concreto, para efectos de determinar la intensidad de esa afectación, con el fin de calcular las sumas que se deben reconocer por este concepto, sin que de manera alguna implique un parámetro inmodificable que deba aplicarse en todos los casos, puesto que se insiste en la necesidad de que en cada proceso se valoren las circunstancias particulares que emergen del respectivo expediente, a manera de sugerencia y como parámetro que pueda orientar la decisión del juez en estos eventos.

Teniendo en cuenta los hechos probados en el proceso y el daño causado con la muerte del señor GERSON DAVID CORTECERO ARRIETA, se reconocerá a favor de EMIGDIO CORTECERO TORRES y MARÍA DEL ROSARIO ARRIETA HERNÁNDEZ, en calidad de padres de la víctima 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes, que ascienden a la suma de CIENTO DIECISEIS MILLONES DE PESOS M/CTE (\$116.000.000) para cada uno de ellos; a EMIGDIO CORTECERO ARRIETA, MIGUEL EKNED CORTECERO ARRIETA, EMIGDIO CORTECERO ROBLES y MARÍA TEODOSIA HERNÁNDEZ DE RODELO en calidad de hermanos y abuelos de la víctima, la suma de 50 salarios mínimos legales

²

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE REGLA GENERAL					
Según el nivel de cercanía					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
	Relaciones afectivas conyugales y paterno filiales	Relación afectiva del 2º de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)	Relación afectiva del 3º de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4º de consanguinidad o civil	Relaciones afectivas no familiares -terceros damnificados
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

mensuales vigentes, que ascienden a la suma de CINCUENTA Y OCHO MILLONES DE PESOS M/CTE (\$58.000.000), para cada uno de ellos.

2.5. CONDENA EN COSTAS:

El artículo 188 del CPACA otorga al juez la facultad de disponer sobre su condena, lo cual resulta del análisis de la actuación procesal, en cuanto a la conducta de las partes y la causación y comprobación de las expensas³, descartándose una apreciación objetiva que simplemente consulte quien resulte vencido para que le sean impuestas.

En efecto, no habrá lugar a condenar en costas cuando no se observe que las partes hayan actuado con temeridad o mala fe en las actuaciones procesales⁴. Además, las costas deben aparecer comprobadas, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 365 del C.G.P, según el cual *"Sólo habrá lugar a costas cuando en el expediente aparezca que se causaron y en la medida de su comprobación"*

Analizado dichos aspectos, este despacho estima que en esta oportunidad no hay lugar a imponer condena en costas, debido a que no se aprecia temeridad o abuso de las atribuciones o derechos procesales por la parte demandada y no está demostrada erogación alguna por expensas.

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO TREINTA Y CUATRO (34) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y, por autoridad de la Ley,

FALLA:

PRIMERO: Declarar administrativamente responsable a la NACION – MINISTERIO DE DEFENSA – FUERZA AEREA COLOMBIANA de los perjuicios causados a los demandantes de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO: Condenar a la NACION – MINISTERIO DE DEFENSA – FUERZA AEREA COLOMBIANA a indemnizar los perjuicios causados así:

DEMANDANTE	CALIDAD	CONCEPTO	MONTO A INDEMNIZAR
EMIGDIO CORTECERO TORRES	Padres de la víctima	PERJUICIOS MORALES	\$116.000.000
MARÍA DEL ROSARIO ARRIETA HERNÁNDEZ			\$116.000.000
EMIGDIO CORTECERO ARRIETA	Hermanos de la víctima		\$58.000.000
MIGUEL EKNED CORTECERO ARRIETA			\$58.000.000
EMIGDIO CORTECERO ROBLES	Abuelos de la víctima		\$58.000.000
MARÍA TEODOSIA HERNÁNDEZ DE RODELO			\$58.000.000
TOTAL			\$464.000.000

TERCERO: Negar las demás pretensiones de la demanda.

³ Los gastos ordinarios, las cauciones, el pago de los honorarios a los peritos, los gastos de publicaciones, los viáticos, entre otros, así como las agencias en derecho.

⁴ Posición del TRIBUNAL CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN "C"

CUARTO: Sin condena en costas.

QUINTO: Una vez ejecutoriada la presente providencia, las sumas indemnizadas en la presente providencia devengarán intereses moratorios a una tasa equivalente al DTF hasta por el término de diez (10) meses de que trata el inciso segundo del artículo 192 del CPACA o el de los cinco (5) días establecidos en el numeral 3 del artículo 195 ibídem, lo que ocurra primero. No obstante, si transcurrido este tiempo, la entidad no ha realizado el pago efectivo del crédito judicialmente reconocido, las cantidades líquidas adeudadas causarán un interés moratorio a la tasa comercial.

SEXTO: Notificar a las partes del contenido de esta decisión en los términos del artículo 203 del CPACA.

SEPTIMO: Expídanse por la Secretaría copias con destino a las partes, con las precisiones del artículo 114 del Código General del Proceso.

OCTAVO: Por secretaría líbrense las comunicaciones necesarias para el cumplimiento de este fallo, de acuerdo con lo previsto en los artículos 203 del C.P.A.C.A y 329 del C.G.P.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE y CÚMPLASE


OLGA CECILIA HENAO MARÍN
Juez

SLDR

Firmado Por:
Olga Cecilia Henao Marin
Juez
Juzgado Administrativo
034
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

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

Código de verificación: **e2c5a8cb476670b40439e72ec93be76c0f6a7cfcf8f29e51cc69a2b067818473**

Documento generado en 18/05/2023 08:15:01 PM

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