



JUZGADO 58 ADMINISTRATIVO - SECCION TERCERA
CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ



Bogotá D. C., veintinueve (29) de mayo de dos mil veinte (2020)

REFERENCIA

Expediente No. 110013343-058-2016-00739-00

Accionante: Flor Ángela Carreño

Accionada: Nación – Ministerio de Defensa – Ejército Nacional

Tema: Muerte de oficial de la Fuerza Aérea en accidente aéreo

MEDIO DE CONTROL DE REPARACIÓN DIRECTA

I. SÍNTESIS DEL CASO

El 10 de mayo de 2015, el capitán del Ejército Nacional, Fabian Enrique Villamarín Santamaría, perdió la vida mientras pilotaba un helicóptero de suministros que desarrollaba una misión en el municipio de La Uribe, Meta. El hecho se produjo cuando el piloto perdió el control de la aeronave y esta se precipitó a tierra.

II. ANTECEDENTES

1. La demanda

1.1 Pretensiones¹

La parte demandante solicita se acceda a las siguientes pretensiones:

“PRIMERA: se Declare que LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – EJERCITO NACIONAL es administrativamente responsable por la muerte del Capitán FABIAN ENRIQUE VILLAMARÍN SANTAMARIA (q.e.p.d.) mientras prestaba sus servicios profesionales en el Ejército Nacional.

¹ Fls. 2-6 c. 1.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

SEGUNDA: Que LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – EJERCITO NACIONAL pague a la señora FLOR ANGELA CARREÑO MORA, la cantidad equivalente a CIEN (100) SALARIOS MINIMOS MENSUALES VIGENTES, por concepto de PERJUICIOS MORALES causados por la muerte de su esposo, el capitán FABIAN ENRIQUE VILLAMARÍN SANTAMARIA (q.e.p.d.).

TERCERA: Que LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – EJERCITO NACIONAL – pague a la señora DORIS SANTAMARIA DE VILLAMARIN, la cantidad equivalente a CIEN (100) SALARIOS MINIMOS MENSUALES VIGENTES, por concepto de PERJUICIOS MORALES causados por la muerte de su hijo, el Capitán FABIAN ENRIQUE VILLAMARÍN SANTAMARIA (q.e.p.d.).

CUARTA: Que LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – EJERCITO NACIONAL pague al señor EDWIN FERNANDO VILLAMARIN SANTAMARIA, la cantidad equivalente a CINCUENTA (50) SALARIOS MINIMOS MENSUALES VIGENTES, por concepto de PERJUICIOS MORALES causados por la muerte de su hermando, el Capitán FABIAN ENRIQUE VILLAMARÍN SANTAMARIA (q.e.p.d.).

QUINTA: Que LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – EJERCITO NACIONAL pague al señor CARLOS EDUARDO VILLAMARIN SANTAMARIA, la cantidad equivalente a CINCUENTA (50) SALARIOS MINIMOS MENSUALES VIGENTES, por concepto de PERJUICIOS MORALES causados por la muerte de su hermando, el Capitán FABIAN ENRIQUE VILLAMARÍN SANTAMARIA (q.e.p.d.).

SEXTA: Que LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – EJERCITO NACIONAL pague a FLOR ANGELA CARRREÑO MORA, DOREIS SANTAMARIA DE VILLAMARIN, EDWIN FERNANDO VILLAMARIN SANTAMARIA y CARLOS EDUARDO VILLAMARIN SANTAMARIA, por concepto de PERJUICIOS MATERIALES la suma de NOVECIENTOS SESENTA Y NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL SIICIENTOS NOVENTA Y SITE PESOS CON CUARENTE CENTAVOS MCTE (\$969.888.697,40), MAS EL 25% por concepto de prestaciones sociales, que obedecen a la desaparición temprana del capitán, conforme a las disposiciones de la Superintendencia Financiera y la probabilidad de vida normal.

SEPTIMA: Que LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – EJERCITO NACIONAL reconozca y pague a FLOR ANGELA CARREÑO MORA la cantidad equivalente a CIEN (100) SALARIOS MINIMOS MENSUALES VIGENTES, por concepto de DAÑO EN LA VIDAD DE RELACIÓN o perjuicios fisiológicos que la jurisprudencia y la doctrina Francesas denominan “Prejudice d'agrement” y definido por Roger Dalq “la disminución del goce de vivir”, teniendo encuentra que a partir del suceso se ve afectada gravemente la vida sentimental y afectuosa propia de la unión marital causados por la muerte de su esposo, el capitán FABIAN ENRIQUE VILLAMARÍN SANTAMARIA (q.e.p.d.).

OCTAVA: INTERESES, Se pagará a la totalidad de los convocantes los intereses que genere la sentencia desde la fecha de su ejecutoria hasta cuando se produzca su efectivo cumplimiento. Con fundamento en lo dispuesto en el art. 1653 del C. C., todo pago se imputará primero a intereses moratorios desde el momento de la ejecutoria y hasta el pago total de la indemnización.”

Protected by PDF Anti-Copy Free

1.2 Hechos² (Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

Los hechos en que se fundamenta las peticiones se resumen así:



1.2.1 El 1.º de julio de 2000, Fabian Enrique Villamarín Santamaría ingresó al Ejército Nacional donde se desempeñó como piloto.

1.2.2 El 10 de mayo de 2015, al entonces capitán Villamarín Santamaría, adscrito al Batallón de Aviación No. 2 “Asalto Aéreo”, se encontraba como piloto al mando del helicóptero de matrícula Ejc 2148 en desarrollo de la operación militar MURALLA No. 20 cuando sufrió un accidente que le causó la muerte.

2. Oposición a la demanda³

El Ministerio de Defensa – Ejército Nacional manifestó que del relato de los hechos se infiere que el capitán Fabián Enrique Villamarín Santamaría falleció en cumplimiento de sus funciones como piloto al mando de la aeronave que sufrió el accidente, razón por la cual el origen del daño se deriva de un riesgo propio del servicio.

Agregó que no existen pruebas que confirmen o desvirtúen las condiciones climáticas que se presentaron al momento de la ocurrencia de los hechos ni existen pruebas que permitan concluir que el accidente se presentó por una falla del servicio imputable a la entidad demandada.

En esa línea, concluyó que en el presente caso no existió una falta de planeación, conocimiento, previsión, entrenamiento o desconocimiento de la unidad que permita imputar responsabilidad al Ejército Nacional, en tanto el hecho se dio como resultado de la materialización del riesgo inherente a la peligrosidad de la profesión.

3. Alegatos de conclusión

² fls. 9-21 c. 1.

³ Fls 172-177 c. 1.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

3.1 Parte demandante⁴



Sostuvo que además de que el accidente ocurrió en desarrollo de una operación de restablecimiento del orden público, las condiciones del tiempo y del terreno, no ofrecían ninguna seguridad. Además, señaló que la aeronave, no contaba con un radar meteorológico, ni sistema de oxígeno suplementario, lo que pudo producir hipoxia al piloto dada la altura en la que se encontraba la aeronave al momento de la colisión.

Por otra parte, manifestó que los radios de comunicaciones que portaba la aeronave eran deficientes y que, pese a que la Fuerza Aérea había dispuesto un servicio de escolta o guía, este no se prestó. Lo que muestra que, en suma, la tripulación no contaba con las condiciones de seguridad requeridas para desempeñar la labor, que de por sí, es peligrosa y pese a ello, se emitió la orden de operaciones por el comando aéreo.

Adicionalmente, sostuvo que el investigador en hallazgos describió que la degradación de referencias visuales (DVE) con el terreno causó en el piloto al mando, alteraciones sensoriales que le generaron un estado de pánico y desorientación espacial.

Finalmente, agregó que el régimen aplicable al caso es el del riesgo excepcional puesto que la conducción de aeronaves es una actividad peligrosa, razón por la cual, al demandante solo le corresponde la carga de probar la ocurrencia del daño y a la administración la existencia de una causa extraña, para liberarse de la responsabilidad.

3.2 Entidad demandada

No presentó alegatos de conclusión.

⁴ Fls. 253-248 c. principal.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

3.3 Ministerio Público

La representante del Ministerio Público legada ante este Despacho no emitió concepto⁵.



III. CONSIDERACIONES

1. Jurisdicción y Competencia

De conformidad con el numeral 1.º del artículo 104 y el numeral 6.º de los artículos 155 y 156 de la Ley 1437 de 2011 esta Jurisdicción es quien debe conocer del proceso de la referencia, toda vez que la Nación - Ministerio de Defensa –Ejército Nacional es una entidad pública. Así mismo, este Despacho es competente, por cuanto la entidad demandada tiene su sede principal en la ciudad de Bogotá y la cuantía no excede de 500 SMLMV⁶.

2. Problema Jurídico, Tesis y Esquema de Resolución

En la audiencia inicial, el Despacho definió el problema jurídico objeto de este proceso en los siguientes términos:

“Determinar si la Nación – Ministerio de Defensa – Ejército Nacional es administrativa y extracontractualmente responsable por los perjuicios ocasionados a los demandantes con motivo de la muerte del capitán del Ejército Fabián Enrique Villamarín Santamaría en hechos ocurridos el 10 de mayo de 2015, en un accidente aéreo o si por el contrario se trata de un riesgo propio del servicio.”

Frente al anterior cuestionamiento, el Despacho sostendrá la tesis de que no le asiste responsabilidad al Ministerio de Defensa – Ejército Nacional por la muerte del capitán del Ejército Fabián Enrique Villamarín Santamaría, pues esta fue producto de la materialización de un riesgo propio del servicio.

⁵ Según se desprende del informe secretarial del 10 de abril de 2018 -fl. 258.

⁶ Fls. 15-16 c. 1.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

Para la demostración de esta tesis, el Despacho, en adelante, evidenciará los hechos probados y luego procederá a realizar el juicio de responsabilidad conforme lo reglado en el artículo 90 constituido



3. Hechos probados

3.1 El 1º de julio de 2000, el señor Fabian Enrique Villamarín Santamaría se vinculó al Ejército Nacional, en donde adelantó estudios en la especialidad de aviación⁷.

3.2 El 9 de mayo de 2015, el comandante del Batallón del Movilidad y Maniobra No. 6 ordenó un movimiento aéreo, con el fin de dar cumplimiento al requerimiento efectuado por parte de la Brigada Móvil No. 2, que consistía en transportar personal y carga desde las instalaciones del puesto de mando, en la Uribe, Meta, según quedó registrado en el Informativo Administrativo por Lesiones que se levantó para el caso de Alexander Carreño Morales⁸.

3.3 El 16 de mayo de 2017, mediante el Informe de Accidente UH-60L EJC 2148 rendido por el comandante del Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación No. 6, se puso de presente que pese a que el vuelo fue cancelado en dos ocasiones, una de ellas por condiciones meteorológicas adversas, el 10 de mayo a las 13:15 la aeronave, comandada por el capitán Villamarín Santamaría, partió junto con su escolta para dar inicio a la misión⁹. La aeronave se accidentó.

3.4 El 7 de julio de 2015, el oficial investigador del accidente de la Brigada de Aviación No. 33 de Movilidad y Maniobra rindió informe final EJC-2148, radicado No. 20156330650093 MDN-CGJM-CE-DAVAA-BRIAV33-SEGOP-29-29, en el que describió los principales hechos, así:

“1.2. HISTORIAL DEL VUELO EL DIA DEL ACCIDENTE.

A las 14:00 hora se reporta que las condiciones son favorables en el are general de la zona de abastecimiento y el oficial de operaciones procede a informar a las

⁷ Fl. 35 c. 1.

⁸ Fls. 250-251 c. 1.

⁹ Fls. 8-9 c. 1.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

tripulaciones y aproximadamente las 14:10 horas inician con la primera rotación del ciclo de abastecimientos hasta el helipuerto único de la compañía ATILA del BACOT18 ubicado en el veredal Diamante Municipio de la Uribe Meta en coordenadas (...) el cual tiene una altitud de 7280 pies sobre el nivel del mar, el primero en despegar es el BÚHO de la Fuerza Aérea quien cumple con la misión de escolta, posteriormente por el BÚHO se despegan los helicópteros UH60L EJC-2148 BRAVO LIDER y BRAVO LIDER, respectivamente, retornando al helipuerto del BOGOH, realizando de esta manera la primera rotación de las dos que se tenían planeadas.

A las 14:35 horas aproximadamente inicia con la segunda rotación, despegando desde el municipio de La Uribe Meta,, hacia el punto, en el mismo orden de marcha, mientras el BÚHO de las Fuerza Aérea, continua sobre volando el área a la vez que confirma al pelotón BRAVO que las condiciones meteorológicas en la zona se mantienen estables, pocos minutos después de su despegue el helicóptero EJC-2148 BRAVO LIDER, reporta por la frecuencia aérea que se encuentra a 3 millas náuticas de punto de abastecimiento a una altura de vuelo de 6500 pies, así mismo por intermedio del BÚHO pide a la tropa avivar el humo para efectos de identificación y dirección el viento, esta fue la última comunicación positiva por la frecuencia entre las aeronaves antes del accidente.

Según información suministrada por los sobrevivientes del accidente, la aeronave BRAVO LIDER asciende a 7500 pies y se encuentra a 2 millas náuticas del punto del abastecimiento, cuando el piloto al mando anuncia la maniobra en caso de ingresar en la nube (TAREA 1184 MET UH60, Responder a condiciones meteorológicas por instrumentos imprevistas) y toma la decisión de entrar en ella, lo que genera en la tripulación perdida de referencias visuales con el entorno (DVE), el piloto al mando entre en estado de pánico y de manera impulsiva lleva los controles del colectivo y cíclico de manera brusca hacia atrás, por lo cual la aeronave toma actitud de ascenso mientras pierde velocidad, el piloto identifica inicialmente una velocidad de 50 nudos, luego la velocidad continua disminuyendo y la última vez que recuerda ver el instrumento indicador velocidad, este se encontraba en 20 nudos y la actitud de la aeronave continuaba llegando a límites de cero, de esta manera hace un viraje inicialmente a la izquierda, contrario a la maniobra enunciada ante de entrar a la nube , luego un viraje a la derecha y pierde el control direccional de la aeronave, el piloto anuncia verbalmente la velocidad y actitud con que estaba la aeronave pero el piloto al mando no reaccionaba.

El Jefe de tripulación (JT) al observar el estado de pánico del piloto al mando, se quita el cinturón de seguridad para ayudar al piloto en su intento de tomar los controles para recuperar la aeronave de la actitud inusual en la cual se encontraba, pero este se niega a entregar los controles diciendo verbalmente SON MIOS LOS CONTROLES y acto seguido procede a decir DIOS MÍO NOS VAMOS A MATAR, mientras la aeronave continuaba en descenso no controlado hace el terreno; la última reacción del piloto fue llevar las palancas a LOOK OUT pero justo en ese momento la aeronave impacto contra el terreno, el Jefe de tripulación recuerda que la aeronave recuerda que la nave se encontraba perdiendo altura sin control. (...)”¹⁰.

¹⁰ Fls. 11-11 anverso del cuaderno de documentos reservados.

Protected by PDF Anti-Copy Free

[\(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark\)](#)

3.5 Sobre el estado de la aeronave, el Informe final dio cuenta de la siguiente información:



“4. INFORMACIÓN DE MANTENIMIENTO

De acuerdo al informe técnico de mantenimiento emitido por la Brigada de Aviación No. 32 Apoyo y Sostenimiento mediante oficio No. 002174, el helicóptero UH60 Black Hawk matrícula EJC-2148 se le habían cumplido los requerimientos técnicos de mantenimiento de acuerdo a los manuales aplicables a la aeronave, como está registrado en la documentación, encontrándose Aeronavegable para la fecha del accidente, a la vez, que se cumplieron con los servicios mayores y servicios imprevistos según el programa de mantenimiento; para el día 10 de Mayo de 2015, la aeronave acumulaba un total de 2509,8 horas de vuelo.”¹¹

3.6 El mismo informe da cuenta de los antecedentes meteorológicos que presentaba la zona sobrevolada al momento del accidente:

“6.1. ANALISIS DE LOS FACTORES METEREOLÓGICOS

Características meteorológicas generales de la región.

La vereda El Diamante se encuentra ubicado al Nor-orienté del municipio de La Uribe Departamento del Meta, la región se caracteriza por su relieve irregular y estribaciones de la cordillera oriental que surca la parte norte de la región. Sobresalen dos grandes alturas que son: La sierra de la chamuza y el alto de ahuyama que pueden alcanzar altura hasta de 12.000 pies, también se encuentran valles y pequeñas llanuras, la región cuenta con ricas fuentes hídricas. Por su característica geográfica en la región se pueden encontrar los diferentes pisos térmicos por tanto hay diversidad de climas y el comportamiento meteorológico es bastante inestable y poco predictivo.

Las condiciones atmosféricas predominantes en la zona son propias de la serva húmeda tropical Colombiana con presencia de nubosidad orográfica y precipitaciones constantes, vientos fuertes especialmente en las hora del mediodía y las primeras horas de la tarde.

(...)

NEFOANALISIS:

En las imágenes satelitales se pude observar sobre el sector de la Uribe y la sierra de la cordillera oriental, nubosidad dispersa tipo cumuliforme en la capa baja con un altura en la base aproximadamente de 7000 ft. y un tope de 15000 ft. NO SE OBSERVA NUBOSIDAD EN LA CAPA ALTA NI FORMACIONES O SISTEMAS DE MAL TIEMPO, sobre el sector en mención tampoco formaciones de nubes de desarrollo vertical como Cumulunimbus o Torre Cumulus que pudieran afectar el normal desarrollo del vuelo. (...)”¹²

¹¹ Fl. 13 c. 2.

¹² Fl. 30 anverso c. 2.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

3.7 Finalmente en el citado informe se designaron los hallazgos y conclusiones. En él se lee:



7. HALLAZGOS:

Factor humano tripulación.

Error en la toma de decisiones e inadecuada percepción del riesgo: La tripulación no hizo una correcta evaluación del nivel de riesgo al asumir ingresar a las condiciones de nubosidad.

Falta de pericia: La maniobra instintiva del piloto al mando sobre los controles de cíclico y colectivo generaron pérdida de control direccional de la aeronave la cual toma a una actitud inusual, lo que generó (sic) que esta se precipitara a tierra de manera violenta.

CRM: Incorrecta coordinación de recursos de cabina entre la tripulación para sortear la situación de desorientación espacial y pánico que se generó en el momento.

Desorientación Espacial: Generada por degradación de referencias visuales con el entorno. DVE por sus siglas en inglés (degraded visual environment).

Factos medio ambiente.

Meteorología: El lugar del accidente presentaba nubosidad orográfica dispersa y fragmentada en la capa media y baja que generó (sic) que la tripulación perdiera la referencia visual con el tercero.

Condiciones geográficas: Terreno montañoso y alturas predominantes, que dificultaron la maniobra de recuperación de la actitud inusual de la aeronave.

(...)

7.3 CAUSA.

Una vez analizadas las evidencias, recopilación de información, entrevistas, y hallazgos, los miembros de la junta investigadora determinan el siguiente aspecto como causa principal del accidente del helicóptero UH-60L EJC-2148, así:

FACTOR HUMANO: Falla en la ejecución del procedimiento de la tarea de condiciones meteorológicas inadvertidas de instrumentos (CMI), que lleva a que la aeronave se precipite a tierra, inducida por una actitud inusual.¹³.

3.8 El 6 de septiembre de 2016, la parte actora presentó derecho de petición ante la Aeronáutica Civil con el propósito de obtener información sobre las condiciones necesarias de aeronavegabilidad de un helicóptero UH-60¹⁴

¹³ Fls. 261-262 c. 2.

¹⁴ Fl. 144 c. .1.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

3.9 El 23 de septiembre de 2016, el Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación No. 6 ordenó la apertura de indagación preliminar No. 001 por los hechos sucedidos el 10 de mayo de 2015¹⁵. Actuación administrativa que concluyó con el archivo de las actuaciones por las siguientes razones:



“Sea lo primero, señalar que de acuerdo a las declaraciones recopiladas dentro de la presente indagación preliminar, resulta evidente la forma en que se inició y desarrolló el vuelo en el cual se presentó el accidente aquí investigado, toda vez que tal y como lo señalaron los declarantes, quienes para ese momento hacían parte de la tripulación, los trayectos se siguieron acogidos a lo establecido por el control de la Fuerza Aérea Colombiana, quien dio aval para salir teniendo en cuenta las buenas condiciones meteorológicas, lo cual se evidencio en lo señalado por el señor Cabo <primero DIEGO FERNANDO MONTAÑA FANDIÑO, quien para el momento de los hechos se desempeñaba como jefe de tripulación, el suboficial señala que la misión que se desarrollaba era una misión de abastecimiento, pero que se encontraban a la espera debido a las malas condiciones meteorológicas, pero que posteriormente iniciaron turbinas y se dirigieron hacia el punto, una vez el helicóptero escolta que era el Búho de la Fuerza Aérea les transmitió la información de que el tiempo estaba bueno, en “óptimas condiciones” de acuerdo a lo manifestado por el Cabo MONTAÑA.

(...)

Pues bien, del análisis probatorio, se puede evidenciar que la misión que emprendió el día diez (10) de mayo de dos mil quince (2015) la tripulación del helicóptero EJC 2148, estuvo guiada por la Fuerza Aérea Colombiana, quien por intermedio del helicóptero Búho, dio el aval para que se procediera con el vuelo de acuerdo a las óptimas condiciones meteorológicas.

(...)

Aunado a lo anterior, al hacer una interpretación integral de las pruebas, se observa con meridiana claridad que el personal que hacía parte de esa tripulación, estaba altamente calificado para este tipo de ejercicios de vuelo, tal y como se demuestra en el Programa de Entrenamiento de Tripulación (PET) que reposa en el plenario, toda vez que en el mismo se puede verificar la idoneidad y la amplia trayectoria de dicho personal, además tenían la evaluación de vuelo vigente y cumplían con todos los requisitos propios de la laboral desempeñada el día de los hechos aquí investigados.

(...)

Ahora bien, de la interpretación de las pruebas valida y legalmente practicadas dentro de esta causa disciplinaria, se logró evidenciar que el señor Capitán VILLAMARIN SANTAMARIA FABIAN ENRIQUE (Q.E.P.D.), al parecer perdió el control de la situación, lo anterior se notó en lo manifestado por el señor Cabo Primero DIEGO MONTAÑA FANDIÑO, quien en su juramento señaló:

¹⁵ Fls. 4-5 del archivo pdf “indagación preliminar N001-2016 ejc 2148 parte 1” visible en fl. 35 del c. 2.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

“(…) mi Capitán empezó a ver nubes y yo le dije que virara a la derecha e hiciéramos 180 ya que yo tenía visual por el lado derecho, a lo cual **el hizo caso omiso y empezó fue a ascender ingresando más hacia la nube**, cuando ya el de repente empezó a gritar “nos matamos” y lo que hizo fue llevar el cíclico hacia atrás y el colectivo hacia arriba, matándole las RPM al rotor principal, ahí yo escucho el sonido de bombas y me levanto de la silla y procedo a ver que **mi Capitán estaba engarrotado en los controles en la mano, yo le decía mi Capitán cálmese suelte los controles y el no reaccionaba** y al ver que él no reaccionaba yo empecé a pegarle en el casco y a jalarle las manos para que soltara los controles, igualmente mi Teniente CARREÑO me ayudaba para quitarles los controles y ya cuando vi que no los soltaba lo que hice fue cogerlo del cuello para que reaccionara y ahí fue cuando soltó los controles de la aeronave pero ya habíamos descendido mucho, el helicóptero cayó en caída libre al perder toda la sustentación, ahí mi Teniente procedió a hacer recuperación con potencia y él efectuó los procedimientos adecuados para poder recuperar el helicóptero, pero no se pudo recuperar ya que estábamos muy abajo y dentro de la cordillera (…)”

En este mismo sentido, el Teniente ALEXANDER CARREÑO MORALES en su declaración juramentada manifestó:

“(…) tiempo después **se pierde el control de la aeronave**, chocando con un cerro del sector (…)”

Conforme a lo anterior, se puede entender que se presentó una situación de emergencia que al parecer no fue sorteada de la manera adecuada por parte del piloto al mando señor Capitán VILLAMARIN SANTAMARIA FABIAN ENRIQUE (Q.U.P.D.), sobre quien no se puede endilgar algún tipo de responsabilidad disciplinaria, toda vez que él oficial pereció en el accidente y no es probable adelantar actuación disciplinaria contra quien ha fallecido.”¹⁶

3.10 El 27 de septiembre de 2016, el secretario de Seguridad Aérea de la Aeronáutica Civil contestó el derecho de petición presentado por la parte actora indicando lo siguiente:

“(…) Por consiguiente, si bien es cierto que la aviación de Estado hace uso de los servicios de navegación que presta la Aeronáutica Civil, al estar excluido de la aplicación de la normatividad aeronáutica civil tiene plena autonomía para desarrollar sus operaciones en todo el espacio aéreo del país, debiendo solo establecer un nivel de coordinación que permita la seguridad operacional tanto de sus aeronaves como de las aeronaves de la aviación civil.

Sin embargo, los fabricantes de las aeronaves para uso civil en un documento denominado certificado tipo, establecen las características operacionales y de rendimiento de las aeronaves, condiciones que en el caso de las aeronaves de uso militar son mejores pero que están sometidas a reserva por parte de los Estados. Dado que esta aeronave también tiene uso civil se puede consultar en la página

¹⁶ Fls. 34-41 del archivo PDF titulado “indagación preliminar No. 001-2016 Ejc. 2148 parte 5” del CD visible a folio 35 del cuaderno 2 de documentos reservados.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)
oficial de la FAA, el certificado tipo correspondiente, cuya copia se anexa en 3 folios. (...)”¹⁷



3.11 El 25 de abril de 2019, el comandante del Batallón de Mantenimiento de Aviación No. 2 dio respuesta a varios comandantes, mediante oficio No. 1043/ MDN-COJM-COEJC-SECEJ-JEMOP-DAVAA-BRIAV32-BAMAV2-CC-2944, de los que se extrae los más relevantes:

“3. Certifique si el helicóptero accidentado contaba con el sistema de posicionamiento global con radar meteorológico.

Teniendo en cuenta la forma 2408-5 (registro modificación del equipo) y la forma 2408-15 (registro histórico para la aeronave) el helicóptero UH-60L EJC 2148 no contaba con radar meteorológico.

De acuerdo con la forma 2408-17 (registro inventario de la nave) el helicóptero UG-60L EJC 2148 contaba con un sistema de navegación HT 9100 GNSS.

Se anexan 07 copias escaneadas de la forma 2408-5, 2408-15 y 2408-17.

4. Si contaba con oxígeno suplemental.

De acuerdo a los registros 2408-5 y 2408-15 la aeronave UH-60L EJC 2148 era un helicóptero utilitario y no tenía provisiones para tanques de oxígeno, por tal razón no contaba con el sistema de oxígeno suplementario en su configuración.

5. Si el radio que portaba el helicóptero permitía contacto con ayudas de Villavicencio y era suficiente para Aeronavegar la ayuda de Tornado.

De acuerdo a la forma 2408-17 (registro inventario de la aeronave) la aeronave UG-60L EJC 2148 contaba con 02 radios receptores/transmisores de referencia RT-1704/ARC-222 con banda dual FM/AM, para propósitos de comunicación con las diferentes zonas de ATC (control de tráfico aéreo) y contaba con un conjunto de radio receptor VOR/ILS de referencia ARN-147 para propósitos de navegación y radio ayudas.”¹⁸

4. Juicio de responsabilidad

4.1 El Daño

4.1.1 En el caso bajo estudio está acreditado el daño consistente en el fallecimiento del capitán del Ejército Nacional Fabian Villamarín Santamaria el 10 de mayo de

¹⁷ Fl. 149 c. 1.

¹⁸ Fls. 1-2 del cuaderno reservado.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

2015¹⁹, mientras pilotaba un helicóptero Black Hawk UH60L durante el desarrollo de una operación de suministro²⁰.



4.1.2 Afectación al derecho a la vida tiene carácter antijurídico, pues no se acreditó en el expediente ninguna circunstancia de orden fáctico o de carácter convencional, constitucional o legal que le imponga a los demandantes el deber de soportarla.

4.2 La imputación

4.2.1 La jurisprudencia unificada de la Sección Tercera del Consejo de Estado tiene establecido que no existen títulos fijos de atribución de la responsabilidad, de donde es el juez el que debe en aplicación del principio *iura novit curia* establecer en cada caso cuál es el que mejor se adapta a los presupuestos del caso sometido a su consideración²¹.

No obstante lo anterior, el Despacho debe señalar que la jurisprudencia de la misma Corporación, de ordinario ha señalado que cuando se trata de daños causados en el ejercicio de actividades peligrosas como la conducción de aeronaves y la víctima sea parte de la tripulación el régimen de atribución es la falla probada del servicio, pues se trata de las personas que *tienen el poder intelectual de dirección y control de la actividad*.

Sobre el particular, la Sección Tercera del Consejo de Estado señaló:

“Por último, conviene aclarar que, si el daño es causado a la persona que se encuentra a cargo de la actividad peligrosa, verbigracia la tripulación de la aeronave, no resulta aplicable el régimen objetivo, sino el de falla probada del

¹⁹ Fl. 32 - registro civil de defunción No. 07389210 expedido por la Registraduría Nacional del Estado Civil.

²⁰ Según consta en el Informe Administrativo por Muerte No. 001 de 2015 del Batallón de Aviación No. 2 Asalto Aéreo -fl. 113 c. 1.

²¹ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de abril 19 de 2012, rad. 21515, C.P. Hernán Andrade Rincón,

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)
servicio, por tratarse de una circunstancia que supone la materialización de los riesgos de la función que se ejerce.²²

Bajo esta perspectiva, el Despacho  a que en el caso en estudio se impone la aplicación del régimen subjetivo,  capitán Enrique Villamarín Santamaría era quien cumplía la función de pilotar el helicóptero siniestrado por ello era quien tenía la dirección o control de la actividad peligrosa.

Esto es así, si se tiene en cuenta que en el expediente está probado que al capitán Villamarín Santamaría se encontraba como piloto al mando del helicóptero de matrícula Ejec 248, cuando en cumplimiento de una misión de apoyo de combate de la Operación Militar Muralla No. 2, la aeronave se accidentó, en inmediaciones de la vereda El Diamante, del municipio de La Uribe, Meta.

4.2.2 Precisado la anterior, el Despacho pasa a establecer si en el presente caso el daño acreditado en el proceso es consecuencia de la materialización de la actividad peligrosa propia del servicio que se le había asignado al fallecido o por el contrario se dio como consecuencia de la falla en el servicio de la entidad demandada.

La parte actora sostiene que la orden de operaciones se emitió desconociendo que las condiciones técnicas del helicóptero, meteorológicas y de terreno ponían en riesgo la misión. De esta forma, se observa que, son básicamente de dos tipos las falencias que el demandante le endilga a la preparación de la misión: i) las condiciones adversas en el clima y el terreno y ii) las de orden técnico, por la omisión de elementos esenciales para la aeronavegabilidad.

4.2.3 Respecto a las primeras, la parte demandante sustenta sus afirmaciones, en particular, en el relato que hizo el comandante del Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación No. 6 en el informe administrativo del accidente, en el que refiere sucesivas cancelaciones de la misión debido a las condiciones climáticas.

²² Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 19 de abril de 2018. Exp. 52001-23-31-000-2006-01708-01(42798)

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

Sobre este particular, debe precisarse que el precitado informe da cuenta de que la misión tuvo que cancelarse en dos oportunidades debido a que las condiciones meteorológicas se encontraban desfavorables. La primera, el 9 de mayo a las 15:00 horas y la segunda el 10 de mayo a las 13:15 am. Sin embargo, para el momento en que, finalmente, se dio la salida al helicóptero, esto es, el 10 de mayo de 2015 a las 13:15 horas, las condiciones en el clima de la región habían mejorado al punto de que no se observa que estas representarían un riesgo para la misión. Así quedó consignado en el informe de accidente del 16 de mayo de 2015:

“A las 14:35 horas aproximadamente inicia con la segunda rotación, despegando desde el municipio de La Uribe Meta,, hacia el punto, en el mismo orden de marcha, mientras el BÚHO de las Fuerza Aérea, continua sobre volando el área a la vez que confirma al pelotón BRAVO que las condiciones meteorológicas en la zona se mantienen estables, pocos minutos después de su despegue el helicóptero EJC-2148 BRAVO LIDER, reporta por la frecuencia aérea que se encuentra a 3 millas náuticas de punto de abastecimiento a una altura de vuelo de 6500 pies, así mismo por intermedio del BÚHO pide a la tropa avivar el humo para efectos de identificación y dirección el viento, esta fue la última comunicación positiva por la frecuencia entre las aeronaves antes del accidente.”

En igual sentido en Informe Final EJC-2148 del 7 de julio de 2015 se lee:

“6.1. ANALISIS DE LOS FACTORES METEREOLÓGICOS

Características meteorológicas generales de la región.

La vereda El Diamante se encuentra ubicado al Nor-orienté del municipio de La Uribe Departamento del Meta, la región se caracteriza por su relieve irregular y estribaciones de la cordillera oriental que surca la parte norte de la región. Sobresalen dos grandes alturas que son: La sierra de la chamuza y el alto de ahuyama que pueden alcanzar altura hasta de 12.000 pies, también se encuentran valles y pequeñas llanuras, la región cuenta con ricas fuentes hídricas. Por su característica geográfica en la región se pueden encontrar los diferentes pisos térmicos por tanto hay diversidad de climas y el comportamiento meteorológico es bastante inestable y poco predictivo.

Las condiciones atmosféricas predominantes en la zona son propias de la serva húmeda tropical Colombiana con presencia de nubosidad orográfica y precipitaciones constantes, vientos fuertes especialmente en las hora del mediodía y las primeras horas de la tarde.

(...)

NEFOANALISIS:

En las imágenes satelitales se pude observar sobre el sector de la Uribe y la sierra de la cordillera oriental, nubosidad dispersa tipo cumuliforme en la capa baja con

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

una altura en la base aproximadamente de 7000 ft. y un tope de 15000 ft. NO SE OBSERVA NUBOSIDAD EN LA CAPA ALTA NI FORMACIONES O SISTEMAS DE MAL TIEMPO, sobre el sector mencionado tampoco formaciones de nubes de desarrollo vertical como Cumulus o Torre Cumulus que pudieran afectar el normal desarrollo del vuelo. (



Lo anterior significa que contrario a lo afirmado por la parte actora, las pruebas aportadas al expediente permiten observar que la información de las condiciones meteorológicas con las que contaba el Ejército Nacional para el momento en que dio la orden de salida de las aeronaves eran favorables y no permitían visualizar peligros para la misión, más allá de los propios de la zona en que se desarrollaba la operación.

4.2.4 Finalmente, el Despacho debe señalar que si bien, la parte demandante aportó copias de un derecho de petición elevado ante la Aeronáutica Civil que buscaba obtener información sobre los lineamientos de carácter atmosférico (estado del tiempo de nubosidad) en que podía operar un helicóptero UH-60, de la respuesta que brindó tal entidad no se puede desligar ninguna información relevante que indique que la operación se halla desarrollado vulnerando mínimos de navegación²³.

4.2.5 Respecto a las segundas, esto es las deficiencias de orden técnico, particularmente, la ausencia de un radar meteorológico, deficiencia en los radios de comunicación que portaba la aeronave, ausencia de un sistema de oxígeno suplementario y de la escolta o guía, el informe final, de nuevo aclara las circunstancias en que se produjo el accidente. En este se indicó con claridad que el factor humano fue la causa determinante del accidente:

7. HALLAZGOS:

Factor humano tripulación.

Error en la toma de decisiones e inadecuada percepción del riesgo: La tripulación no hizo una correcta evaluación del nivel de riesgo al asumir ingresar a las condiciones de nubosidad.

Falta de pericia: La maniobra instintiva del piloto al mando sobre los controles de cíclico y colectivo generaron pérdida de control direccional de la aeronave la cual

²³ Según el hecho 10.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

toma a una actitud inusual, lo que generó (sic) que esta se precipitara a tierra de manera violenta.

CRM: Incorrecta coordinación de recursos de cabina entre la tripulación para sortear la situación de desorientación espacial y pánico que se generó en el momento.



Desorientación Espacial: Generada por degradación de referencias visuales con el entorno. DVE por sus siglas en inglés (degraded visual environment).

(...)

7.3 CAUSA.

Una vez analizadas las evidencias, recopilación de información, entrevistas, y hallazgos, los miembros de la junta investigadora determinan el siguiente aspecto como causa principal del accidente del helicóptero UH-60L EJC-2148, así:

FACTOR HUMANO: Falla en la ejecución del procedimiento de la tarea de condiciones meteorológicas inadvertidas de instrumentos (CMI), que lleva a que la aeronave se precipite a tierra, inducida por una actitud inusual.²⁴.

Pese a que le asiste razón al demandante cuando afirma que el helicóptero siniestrado no contaba con radar meteorológico ni un sistema de oxígeno suplementario, como informa el comandante del Batallón de Mantenimiento de Aviación No. 2 en el radicado No. 1043/ MDN-COJM-COEJC-SECEJ-JEMOP-DAVAA-BRIAV32-BAMAV2-CC-2944, el Despacho no encuentra que tal omisión hubiera sido la causa efectiva del accidente. Por el contrario, el citado informe final deja claro que fue un error humano el motivo de este. Documental que, también, descarta la hipótesis del combate que insinuó la parte actora.

Además, no puede perderse de vista que durante el desarrollo del proceso disciplinario, también se logró determinar, con los testimonios de los demás miembros de la tripulación, el cabo primero Diego Montaña Fandiño y el teniente Alexander Carreño Morales, que el accidente fue el resultado de las maniobras del capitán Villamarín, quien perdió el control del helicóptero y causó su desplome.

“Ahora bien, de la interpretación de las pruebas valida y legalmente practicadas dentro de esta causa disciplinaria, se logró evidenciar que el señor Capitán VILLAMARIN SANTAMARIA FABIAN ENRIQUE (Q.E.P.D.), al parecer perdió el control de la situación, lo anterior se notó en lo manifestado por el señor Cabo Primero DIEGO MONTAÑA FANDIÑO, quien en su juramento señaló:

²⁴ Fls. 261-262 c. 2.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

“(…) mi Capitán empezó a ver nubes y yo le dije que virara a la derecha e hiciéramos 180 ya que yo tenía visual por el lado derecho, a lo cual **el hizo caso omiso y empezó fue a ascender ingresando más hacia la nube**, cuando ya el de repente empezó a gritar “nos matamos” y lo que hizo fue llevar el cíclico hacia atrás y el colectivo hacia arriba, matándole las RPM al rotor principal, ahí yo escucho el sonido de bombas y me levanto de la silla y procedo a ver que **mi Capitán estaba engarrotado en los controles en la mano, yo le decía mi Capitán cálmese suelte los controles y el no reaccionaba** y al ver que él no reaccionaba yo empecé a pegarle en el casco y a jalarle las manos para que soltara los controles, igualmente mi Teniente CARREÑO me ayudaba para quitarles los controles y ya cuando vi que no los soltaba lo que hice fue cogerlo del cuello para que reaccionara y ahí fue cuando soltó los controles de la aeronave pero ya habíamos descendido mucho, el helicóptero cayó en caída libre al perder toda la sustentación, ahí mi Teniente procedió a hacer recuperación con potencia y él efectuó los procedimientos adecuados para poder recuperar el helicóptero, pero no se pudo recuperar ya que estábamos muy abajo y dentro de la cordillera (…)”

En este mismo sentido, el Teniente ALEXANDER CARREÑO MORALES en su declaración juramentada manifestó:

“(…) tiempo después **se pierde el control de la aeronave**, chocando con un cerro del sector (…)”

Conforme a lo anterior, se puede entender que se presentó una situación de emergencia que al parecer no fue sorteada de la manera adecuada por parte del piloto al mando señor Capitán VILLAMARIN SANTAMARIA FABIAN ENRIQUE (Q.U.P.D.), sobre quien no se puede endilgar algún tipo de responsabilidad disciplinaria, toda vez que él oficial pereció en el accidente y no es probable adelantar actuación disciplinaria contra quien ha fallecido.”²⁵

Así, las pruebas obrantes en el expediente, en particular el informe final de accidente dejan en claro que la colisión de la aeronave se produjo como consecuencia de errores que cometió el capitán Fabian Villamarín Santamaria, durante la maniobra de pilotaje. Y tal circunstancia implica la materialización del riesgo propio de la actividad, cubierto por el régimen a *for fait*²⁶, al que está sujeto la actividad castrense.

²⁵ Fls. 34-41 del archivo PDF titulado “indagacion preliminar No. 001-2016 Ejc. 2148 parte 5” del CD visible a folio 35 del cuaderno 2 de documentos reservados.

²⁶ Consejo de Estado, sentencia del 21 de noviembre de 2017. Exp. 73001-23-31-000-2003-01484-01(33578): “4.3.- Cuando se trata de personal que voluntaria o profesionalmente ingresa a los cuerpos o fuerzas de seguridad del Estado, el régimen aplicable varía y se encuadra en la falla del servicio debido a que la conducta haya sido negligente o indiferente, de tal manera que se deja al personal expuesto a una situación de indefensión. En este segundo supuesto, el precedente de la Sala emplea como premisa el concepto de “acto propio” o de “riesgo propio del servicio”, que ha llevado a plantear que los “derechos a la vida y a la integridad personal del militar profesional constituye un riesgo propio de la actividad que dichos servidores públicos ordinariamente despliegan, riesgo que se concreta, por vía de ejemplo, en eventos en los cuales infortunadamente tiene lugar el

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

4.2.6 En consecuencia, el Despacho negará las pretensiones de responsabilidad en contra de la Nación – Ministerio de Defensa – Ejército Nacional por la muerte del capitán del Fabián Enrique Villama Marín, mientras desarrollaba actos del servicio.



5. Costas

El artículo 365 del Código General del Proceso, aplicable por la remisión del artículo 306 del CPACA fue revisado por la Corte Constitucional en sentencia C-157 de 2013. Entre otros argumentos, para definir sobre la constitucionalidad del precepto señaló:

“La condena en costas no resulta de un obrar temerario o de mala fe, o siquiera culpable de la parte condenada, sino que es resultado de su derrota en el proceso o recurso que haya propuesto, según el artículo 365²⁷. Al momento de liquidarlas, conforme al artículo 366²⁸, se precisa que tanto las costas como las agencias en derecho corresponden a los costos en los que la parte beneficiaria de la condena incurrió en el proceso, siempre que exista prueba de su existencia, de su utilidad y de que correspondan a actuaciones autorizadas por la ley. De esta manera, las costas no se originan ni tienen el propósito de ser una indemnización de perjuicios causados por el mal proceder de una parte, ni pueden asumirse como una sanción en su contra. (Resalta el Despacho).”

En línea con este precedente la Secciones Cuarta y Segunda del Consejo de Estado²⁹ han considerado que en cada caso, deben aparecer acreditadas o justificadas las erogaciones por concepto de costas. Por lo tanto, en este caso no se accederá a ellas³⁰.

En mérito de lo expuesto, el **Juzgado 58 Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá - Sección Tercera**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

deceso o la ocurrencia de lesiones como consecuencia de combates, emboscadas, ataques de grupos subversivos, desarrollo de operaciones de inteligencia”.

²⁷ Cita original: Se transcribe el artículo 365.

²⁸ Cita original: Se transcribe el artículo 366.

²⁹ Se puede consultar la sentencia de la Sección Cuarta del Consejo de Estado del 13 de diciembre del 2017, expediente 22949, C.P. Julio Roberto Piza Rodríguez.

³⁰ El Despacho no desconoce que en el Consejo de Estado existen otras posiciones, no obstante, acoge el criterio en cita habida cuenta que considera que se ajusta en mejor medida a la realidad de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa.

Protected by PDF Anti-Copy Free

(Upgrade to Pro Version to Remove the Watermark)

IV. FALTA

Primero: Negar las pretensiones de condena, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.



Segundo: Sin condena en costas.

Tercero: Por Secretaría notifíquese esta sentencia de conformidad con lo establecido en el artículo 203 del CPACA y el numeral 5.5 del artículo 5 del Acuerdo PCSJA20-11556 de 22 de mayo de 2020.

Los términos para su control o impugnación seguirán suspendidos hasta tanto el Consejo Superior de la Judicatura lo disponga.

Una vez se den las condiciones, por Secretaría intégrese esta decisión al expediente.

Notifíquese y cúmplase

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Juan Carlos Lasso Urresta'.

Juan Carlos Lasso Urresta

Juez

MM