



Bogotá D.C., veintisiete (27) de abril dos mil veintiuno (2021)

Asunto	Proceso ordinario de reparación directa
Radicación No.	11001-33-43-060-2018-00115-00
Accionantes	Luis Angélico Barreto Salinas
Accionado	Nación – Ministerio de Defensa Nacional – Ejército Nacional
Sentencia No.	2021-0068RD
Tema	Accidente aéreo
Sistema	Oral

Contenido

1. ANTECEDENTES.....	2
2. PARTES.....	2
3. LA DEMANDA.....	2
3.1 HECHOS RELEVANTES.....	2
3.1.1 ACERCA DEL HECHO DAÑOSO.....	2
3.1.2 ACERCA DEL NEXO CAUSAL – FALLA DEL SERVICIO.....	2
3.1.3 ACERCA DEL DAÑO	9
3.2 PRETENSIONES.....	11
4. LA DEFENSA	13
4.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES	14
4.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES	14
4.3 EXCEPCIONES.....	14
4.3.1 AUSENCIA DE MATERIAL PROBATORIO	14
4.3.2 RIESGO PROPIO.....	16
5. TRÁMITE	17
6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN	18
6.1 PARTE DEMANDANTE	18
6.2 PARTE DEMANDADA.....	25
7. CONCEPTO DE LA AGENCIA DEL MINISTERIO PÚBLICO	25
8. CONSIDERACIONES	25
8.1 TESIS DE LAS PARTES.....	25
8.2 PROBLEMA JURÍDICO.....	26
8.3 LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO.....	26
8.3.1 ACERCA DEL HECHO DAÑOSO	26
8.3.2 ACERCA DEL NEXO CAUSAL – FALLA EN EL SERVICIO	26
8.3.3 ACERCA DEL DAÑO	28
8.4 CASO CONCRETO.....	31
8.5 LA REPARACIÓN DEL DAÑO	31
8.6 CONDENA EN COSTAS.....	32
8.7 EN CUANTO AL CUMPLIMIENTO DE LA SENTENCIA Y AL PAGO DE INTERESES.....	32



8.8 COPIAS Y ARCHIVO.....	32
9. DECISIÓN.....	32

1. ANTECEDENTES

Agotadas las etapas del proceso declarativo ordinario pasa a proferirse sentencia dentro del presente proceso.

2. PARTES

Son partes del proceso las siguientes:

A.	Demandante	Identificación
1	Luis Angélico Barreto Salinas	C.C. 19.145.384
2	Ana Sonia Rodríguez Álvarez	C.C. 21.232.380
3	Angélica María Barreto Rodríguez	C.C. 1.018.426.594
4	Clara Inés Álvarez Castillo	C.C. 20.263.581
5	Clara Mireya Rodríguez Álvarez	C.C. 40.384.206
6	Natalia Martínez Orejuela	C.C. 53.120.859
B.	Demandada	
1	Nación – Ministerio de Defensa Nacional – Ejército Nacional	
C.	Ministerio Público	
1	Procuraduría 79 Judicial I para Asuntos Administrativos de Bogotá	

3. LA DEMANDA

Los elementos esenciales de la demanda se resumen a continuación

3.1 HECHOS RELEVANTES

Los hechos se resumen conforme los elementos de la responsabilidad patrimonial del Estado de la siguiente forma:

3.1.1 ACERCA DEL HECHO DAÑOSO

Se indica en la demanda que el 26 de junio de 2016 se accidentó el helicóptero Mi-17 del Ejército Nacional con matrícula EJC-3393 en zona rural del Corregimiento de San Daniel del Municipio de Pensilvania en el Departamento de Caldas, en donde fallecieron 17 militares, entre los que se incluyó el Capitán del Ejército Nacional LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ.

3.1.2 ACERCA DEL NEXO CAUSAL – FALLA DEL SERVICIO

Los demandantes se enteraron del accidente por un noticiero de televisión emitido el 28 de junio de 2016 a las 7:00 p.m., informándose que habían fallecido 19 militares entre los que se encontraba el señor capitán del Ejército Nacional LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ.



El Ejército Nacional no tuvo alguna consideración con los familiares del fallecido para informarles de forma oportuna y personal de la ocurrencia del accidente, iniciándose desde ese momento un grave daño moral para los padres, hermana y demás familiares.

El comandante del Ejército para la época, general ALBERTO JOSÉ MEJÍA FERRERO, manifestó el 27 de junio a los medios de comunicación lo siguiente:

"...el haberse estrellado prácticamente de frente contra una montaña nos hace pensar que había mal clima, Mala visibilidad que no le permitió a nuestra tripulación ver lo que estaba enfrentando".

El 8 de junio de 2017, el apoderado de los demandantes presentó petición ante el Ejército Nacional solicitando los siguientes documentos:

- Certificación detallada de las horas de vuelo del capitán JAIME ALEXANDER OBANDO COMBA (piloto), que incluyan curso básico de piloto, curso de entrenamiento como piloto de helicóptero Mi-17, como piloto al mando del Mi-17 y cualquier otra especialidad de vuelo con sus respectivas fechas de realización.
- Certificación detallada de las horas de vuelo del capitán XAVIER ALFONSO FRANCO SILVA (piloto) que incluyan curso básico de piloto, curso de entrenamiento como piloto del helicóptero Mi-17, como copiloto del helicóptero Mi-17 y cualquier otra especialidad de vuelo con sus respectivas fechas de realización.
- Certificación de la Unidad de la cual eran orgánico el piloto al mando capitán JAIME ALEXANDER OBANDO COMBA para el mes de junio de 2016.
- Certificación de los turnos de vacaciones del piloto al mando capitán JAIME ALEXANDER OBANDO COMBA, durante el año 2016 y si se encontraba en turno de vacaciones específicamente en el mes de junio de 2016.
- Certificación de los turnos de vacaciones del piloto capitán XAVIER ALFONSO FRANCO SILVA durante el año 2016 y si se encontraba en turno de vacaciones especialmente en el mes de junio de 2016.
- Certificación si el piloto al mando capitán JAIME ALEXANDER OBANDO COMBA durante el mes de junio de 2016 se encontraba adelantando algún curso de capacitación y/o entrenamiento, cuál era el horario que debía cumplir y en cual unidad lo estaba realizando.
- Certificación si el piloto capitán XAVIER ALFONSO FRANCO SILVA, durante el mes de junio de 2016 se encontraba adelantando algún curso de capacitación y/o entrenamiento, cuál era el horario que debía cumplir y en cuál unidad lo estaba realizando.
- Copia en medio digital del Sumario de Órdenes Permanentes de la Aviación del Ejército (Anexo CD-DVD)
- Copia en medio digital del Sumario de Órdenes Permanentes del Batallón de Helicópteros Mi-17 de la Aviación del Ejército Nacional (Anexo CD-DVD)
- Copia en medio digital del Manual EJC-433 de Entrenamiento de Tripulación del Helicóptero Multipropósito Mi-17 (Anexo CD-DVD)
- Copia en medio digital del informe Revista Después de la Acción – ROA, expedido por la Aviación del Ejército, Departamento de Seguridad Aérea, por el accidente del Mi-17 de matrícula EJC-3393 ocurrido el 26 de junio de 2016.
- Informe sobre los sistemas de control aéreo que posee la Aviación del Ejército, para el control de sus aeronaves en vuelo, detallando, tipo de sistema, si se efectúa un seguimiento continuo y permanente a las aeronaves, forma de comunicación directa con las aeronaves en vuelo desde el centro de operaciones o de control aéreo.
- Copia del Informe Final sobre los resultados de la investigación administrativa, operacional y de seguridad aérea que se realizaron por causa del accidente del helicóptero Mi-17 de matrícula EJC-3393 ocurrido el 26 de junio de 2016.



- Copia de las dos rutas estandarizadas por la Aviación del Ejército para realizar vuelos administrativos o de apoyo operacional de helicópteros entre Quibdó y Tolomaida, especificando Punto Inicial, Puntos de Reporte Chequeo, Alturas mínimas de la ruta, y tiempos de vuelo.
- Informe de la ruta que utilizó el Mi-17 de matrícula EJC-3393 el 28 de junio de 2016, con la trazabilidad registrada de la aeronave desde Quibdó hasta el sitio del accidente.
- Copia de los reportes efectuados al centro de control de operaciones de la Aviación del Ejército.
- Copia de la orden del día u órdenes de operaciones donde se nombraron los oficiales, suboficiales y soldados, para el centro de control de operaciones de la División de Aviación y Brigada No. 33 de Movilidad y Maniobra de la Aviación del Ejército para el 28 de junio de 2016.
- Informe detallado de los servicios de mantenimiento, mayores y menores efectuados al helicóptero Mi-17 de matrícula EJC-3393 durante 2016.
- Copia de las evaluaciones y calificaciones anuales del capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ en los grados de subteniente, teniente y capitán.

El 12 de junio de 2017 se presentó petición ante la Aeronáutica Civil solicitando lo siguiente:

- Copia de los planes de vuelo presentados por el piloto del helicóptero Mi-17 de matrícula EJC-3393 el 28 de junio de 2016 para realizar el vuelo en la ruta Santa Marta – Quibdó.
- Copia del plan de vuelo que presentó el piloto del helicóptero Mi-17 del Ejército Nacional con matrícula EJC-3393 el 28 de junio de 2016 para realizar el vuelo de la ruta Quibdó – Tolomaida.
- Copia de los informes meteorológicos ordinarios METAR que fueron publicados e informados por la Aeronáutica Civil el 28 de junio de 2016, en las áreas ATC de Quibdó, Pereira, Manizales, Rionegro, Ibagué, Mariquita y Girardot entre las 17:00 y las 21:00 UTC.
- Copia de todos los reportes de radio realizados por la tripulación del helicóptero de matrícula EJC-3393 con los diferentes controles aéreos de la ruta de vuelo que utilizó, desde el momento de pedir autorización para iniciar la aeronave en Quibdó y durante su vuelo, entre el aeródromo de Quibdó y el sitio del accidente el 28 de junio de 2016.
- Copia del informe alpiste que esté registrado en la Aeronáutica Civil del helicóptero Mi-17 de matrícula EJC-3393 durante el mes de junio de 2016.

El 23 de junio de 2017, el Comandante de la Brigada de Aviación No. 25 "Misiones de Aviación", envía el oficio 20176251013091 MDN-CGFM-COEJC-SECEJEMOP-DAVAA-BRIAV25-B111 9 en el cual expuso:

"solicito prórroga para la respuesta del derecho de petición, teniendo en cuenta que los diferentes ítems los soportes del mismo se encuentran en otras Unidades a las cuales se les ha dirigido el respectivo oficio con plazo 28 de junio del año en curso, para que se alleguen y poder dar respuesta con sus anexos, con el fin de brindar una información precisa de conformidad con lo regulado en la ley 17586 de 2015" (sic)

El 26 de junio de 2016 se envió comunicación al Comandante de la Brigada de Aviación No. 25 "Misiones de Aviación" solicitándole:

"De acuerdo al oficio de la referencia y con todo respeto me permito informarle que a la fecha de hoy 26 de julio de 2017 y pasados más de un mes calendario de su solicitud de prórroga para la respuesta del Derecho de Petición presentado ante el



Comando del Ejército Nacional el día 08 de junio de 2017, no he recibido ninguna respuesta a mis peticiones.

Solicito muy respetuosamente me informe el número de radicado de la respuesta al derecho de petición referido y el medio por el cual me fue enviado y enviar a la dirección de notificaciones nuevamente copia de los documentos y peticiones elevadas."

El 2 de agosto de 2016 se recibe por correo el oficio 20176251168871 MD-CGFM-COEJC-SECEJ-JEMOP-DAVAA- BRIAV25-B11-1.10 del 17 de julio de 2017 en donde se da respuesta a la petición en los siguientes términos:

"con toda atención me permito absolver la petición de la referencia en los siguientes términos. De conformidad al extenso cuestionario allegado a esta unidad Operativa Menor se requirió apoyo a las Unidades Tácticas con el fin de solicitar las pruebas solicitadas en su escrito..."

Se anexaron 28 folios que corresponden a las solicitudes realizadas por el Comando de la Brigada de Aviación a diferentes unidades, pidiendo documentación o respuesta a los requerimientos de la solicitud y las correspondientes respuestas.

Finalmente, mediante dilatada información fueron negados todos los documentos e información básica solicitada, con el ánimo de verificar detalladamente el cumplimiento de las normas operacionales y de seguridad aérea que están establecidas en la Aviación del Ejército, argumentando seguridad nacional, como se manifiesta en el oficio 20176842929433 MDN-CGFM-COEJC-SECEJ- JEMOP-DAVAA-BRIAV25-BAAV3-S3-29-57 del 29 de junio de 2017 suscrito por el comandante del Batallón de Aviación No. 9 "Movimiento Aéreo" en donde se anota:

"De acuerdo al numeral 1,2,3 y 5 del oficio con radicado No. 20176252786853 de fecha 20 de junio de 2017, no es procedente la expedición de copias físicas o medio magnético contempladas respectivamente en dicho cuestionario, toda vez que es información y documentación pertenecientes a la doctrina interna de la Aviación del Ejército Nacional emanadas jurídicamente en el Decreto 1605 de 1988, siendo documentos propios de la institución con los cuales se desarrollan las operaciones de defensa y seguridad nacional, por ende se constituyen con carácter de reserva bajo el siguiente fundamento jurídico:

La reserva legal de los documentos de la Fuerza Pública tiene arraigo jurídico desde la LEY 57 de 1985 Art. 12 (Vigente)" toda persona tiene derecho a consultar los documentos en las oficinas públicas, siempre y cuando estos no tengan carácter reservado conforme a la Constitución o la ley, o no hagan relación a la defensa o seguridad nacional..."

En otro de sus apartes y que llama la atención, es el siguiente:

"Ley 1407 de 2010, Código Penal Militar. "REVELACIÓN DEL SECRETO", "El miembro de la Fuerza pública que revele documento, acto o asunto concerniente al servicio, con clasificación de seguridad secreto, o ultra secreto, incurrirá en prisión de cinco (5) a ocho (8) años. Si la revelación fuere de documento, acto o asunto con carácter de reservado. El responsable incurrirá en prisión de dos (2) a cuatro (4) años".

Con los mismos argumentos y sustento jurídico se recibe respuesta mediante oficio radicado 20175191327241-MDN-CGFM-COEJC-SECEJ- JEMOP-DAVAA-JEM-0 11-1.9 del 10 de agosto de 2017, suscrito por el Jefe de Estado Mayor de la División de Asalto Aéreo, negando el



suministro de la información solicitada.

En conclusión, las peticiones de documentación e información al Comando del Ejército Nacional no fueron suministradas de acuerdo al siguiente detalle:

Requerimiento	Respuesta
1 y 2	Oficio 20176252943433 del 29 de junio de 2017, suscrito por el Oficial de Estadística BRIAV 25
3	Oficio 20171910 del 13 de julio de 2017, suscrito por el Comandante Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación No. 8
19	Oficio 001714 del 28 de junio de 2017, suscrito por el Comandante Batallón de Mantenimiento Aviación No. 3 MI-17. (E)
5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 Y 20.	No se obtiene la información

De acuerdo con la información recibida en la respuesta a la petición, se confirma el comentario conocido por los familiares del capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ, de que el piloto al mando del helicóptero accidentado, el capitán JAIME ALEXANDER OBANDO COMBA, era orgánico o pertenecía a una unidad de aviación con sede en Saravena (Arauca) y que hacía poco había sido enviado a Tolomaida a realizar curso de piloto instructor, curso que estaba desarrollando y se lo suspendieron mientras cubría el espacio de un piloto al mando en una misión de vuelo, por lo que tenía la premura o compromiso de estar el lunes 27 de junio en Tolomaida para reiniciar su curso de vuelo.

No fue posible confirmar un comentario conocido por los demandantes y consistente en conocer si el copiloto del helicóptero, el capitán XAVIEL ALFONSO FRANCO SILVA, se encontraba disfrutando su turno de vacaciones y por estar descansando en Tolomaida un superior le había suspendido las vacaciones para completar una tripulación de helicóptero Mi-17. No fue posible obtener la información de los turnos de vacaciones.

El 28 de junio se recibe el oficio 41000.145-2017022012 del 21 de junio de 2017 por medio del cual el Director de Servicios de Navegación Aérea de la Aeronáutica Civil da respuesta a la petición, anexando el plan de vuelo recibido en la torre de control del aeropuerto de Quibdó el 26 de junio de 2016 y que contiene las siguientes anotaciones:

Hora de depósito	261740
7. Identificación aeronave	EJC-3393
8. Reglas del vuelo	V
Tipo de vuelo	M
Tipo de aeronave	Mi-17
Cat. De Estela Turbulenta	L
10. Equipo	S/C
13. Aeródromo de salida	ZZZZ
Hora	17:25
15. Velocidad de crucero	NO120
Nivel	A075
Ruta	DCT CAT CDT LA PINTADA DCT WQU DCT TOLEMAIDA
16. Aeródromo de destino	SKTI
EET Total	0030
Aeródromo alternativo	ZZZZ
18. Otros datos	DEP/Brigada XV Quibdó ALTN/ en Ruta



19. Autonomía	2:30
Personas a bordo	20
Piloto al mando	Militar
Presentado por	AFIL COORD/CAC 26/06/16 EJC

Es claro que el piloto al mando de la nave accidentada no cumplió con las reglas de vuelo visual, perdiendo visibilidad y altura mínima exigida por el Manual de Rutas de la Aeronáutica Civil de Colombia ENR 1.2 Reglas de Vuelo Visual, Mínimos VMC en Vuelo, para este tipo de vuelo, lo que ocasionó que se estrellara de frente con una montaña.

Del informe de la Aeronáutica Civil y el plan de vuelo presentado por el piloto al mando del helicóptero Mi-17 de matrícula EJC-3393 accidentado el 26 de junio de 2016, solicitó salir en misión de orden público a algún sitio del Chocó y desde allí voló a Tolemaida, pero la realidad es que estaba efectuando un vuelo administrativo de transporte de personal desde la Brigada de Quibdó hasta el Fuerte Militar de Tolemaida.

Es de conocimiento entre el personal de pilotos y técnicos de la Aviación del Ejército, que las Unidades Tácticas de Helicópteros tienen estandarizadas mínimo dos rutas aéreas para volar entre Quibdó y Tolemaida, y pasos seleccionados o escogidos por baja altura, para el paso de helicópteros (por no ser presurizados) por la Cordillera Central hacia Tolemaida y que esta ruta y estos pasos estandarizados no fueron utilizados por la tripulación del helicóptero EJC-3393 el 26 de junio de 2016 en el Plan de Vuelo que presentó en Quibdó y ningún Centro de Operaciones Aéreas de la Aviación del Ejército se percató de la ruta seleccionada y del incumplimiento del uso de las rutas estandarizadas, acción que habría podido evitar el accidente.

La Aviación del Ejército Nacional para el mes de junio de 2016 contaba con un Centro de Operaciones Aéreas con equipos de alta tecnología que le permitía rastrear y seguir permanentemente la trazabilidad y la ruta de todas sus aeronaves en vuelo, además, de equipos de comunicación que les permiten mantener comunicación permanente con las aeronaves en vuelo, ejerciendo un control positivo sobre las tripulaciones, que de haber sido utilizados adecuadamente y si los controles operacionales y normas de seguridad aérea estipuladas por la Aviación del Ejército se hubieran cumplido y aplicado, habrían podido evitar el accidente, razón por la cual se hace gravísimo el daño moral sufrido por los familiares.

Los centros de operaciones de las unidades de la Aviación del Ejército cuentan con equipos de alta tecnología para efectuar un seguimiento pormenorizado a las condiciones climáticas a nivel nacional, lo que permitía que el Centro de Operaciones verificara con la debida anticipación las condiciones del clima adversas en la ruta del helicóptero Mi-17 EJC-3393 el 26 de junio de 2016, pudiendo advertir o prevenir a la tripulación cambiar de ruta o retornar a la base de salida, otra falla en el personal de servicio que de no haberse presentado, habría podido evitar el accidente.

En las unidades orgánicas de la Aviación del Ejército mediante un documento denominado orden semanal u orden del día, designan el personal de oficiales y suboficiales que se desempeñan durante un lapso de 24 horas como oficiales y suboficiales del Centro de Control de Operaciones Aéreas (documento que no se pudo obtener por razones de seguridad nacional) y una de sus principales funciones es efectuar un control positivo de las aeronaves que se encuentran en comisión a nivel nacional, verificando y controlando entre otras las siguientes actividades:

- Tipo de vuelo: Operacional o administrativo
- Si es vuelo administrativo, seguimiento de las rutas estandarizadas por la Aviación



- del Ejército
- Control permanente de las aeronaves en vuelo
- Verificación y seguimiento de las condiciones climáticas en las rutas aéreas de las aeronaves en vuelo
- Conocimiento y control de personal y/o carga que se transporta
-

Utilizando los equipos de última tecnología a su disposición se ejerce un control permanente, función de servicio que no fue cumplida por el personal de servicio en el centro de operaciones de la Aviación del Ejército el 26 de junio de 2016, responsabilidad esta, que no ha sido asumida, además, esta grave falla del servicio no ha derivado en algún tipo de investigación penal y/o disciplinaria.

La Aeronáutica Civil tiene al servicio permanente de todas las entidades oficiales y particulares la información de meteorología aeronáutica regulada en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC-12, que entre otros servicios incluye los siguientes:

- Sistema Nacional de Pronósticos. Observaciones e Informes meteorológicos. Observaciones e Informes de Aeronaves. Pronósticos de aeródromo
- Pronósticos de aterrizaje Pronósticos de despegue.
- Pronósticos de área para vuelos a baja altura. Pronósticos de ruta.
- Información Climatológica Aeronáutica.
- Servicio para explotadores y Miembros de las Tripulaciones de Vuelo. Infraestructura al Servicio de la Meteorología Aeronáutica.

Estos servicios de información meteorológica habrían podido ser consultados por el personal de servicio del Centro de Operaciones Aéreas de la Aviación del Ejército si hubieran cumplido sus funciones y advertido a la tripulación del helicóptero EJC-3393 sobre las condiciones adversas del clima, trabajo que no realizaron y que podría haber evitado el accidente.

A los familiares del capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ se les negó el derecho a la información y conocimiento, de saber y conocer los pormenores que se presentaron con referencia al accidente donde perdió la vida su hijo, argumentando razones de seguridad nacional, por ejemplo:

- a. Si adelantaron las investigaciones y acciones administrativas, disciplinarias, penales y de seguridad aérea correspondientes y sus resultados, determinando la cadena de errores que fueron la causa y razón del accidente aéreo en que perdió la vida su hijo.
- b. Saber si se ejercieron los controles que debió efectuar el personal de servicio de la Aviación del Ejército en sus centros de operaciones, con referencia directa al control del helicóptero accidentado.
- c. Conocer las normas y medidas de seguridad que están establecidas por el Ejército Nacional, en el entrenamiento y desarrollo de operaciones aéreas, como controles a sus tripulaciones, mínimos operacionales, rutas establecidas, etc.
- d. Si la tripulación del helicóptero había sido programada en debida forma o si se organizó a última hora, incluyendo personal que se encontraba adelantando curso de entrenamiento o personal que se encontraba en vacaciones

A la fecha del accidente la tripulación del helicóptero y el personal de control de operaciones aéreas de la Aviación del Ejército contaban con muchos medios técnicos e información disponible para controlar y programar las rutas de los vuelos que se realizaban, medios y tecnología propia así como medios disponibles en la Aeronáutica Civil, de manera que no hay excusa para no haber sido aprovechados o por lo menos agotado, aplicado y usado



todas las medidas preventivas y operacionales que existen y así evitar el accidente que se presentó.

Precisamente, para eso están todas esas ayudas. Si la tripulación falla, el control operacional de tierra debe actuar y cumplir su función. Este accidente se presenta por una cadena de errores inadmisibles, pero por razones de seguridad nacional, no puede conocerse a los responsables.

3.1.3 ACERCA DEL DAÑO

La señorita CLARA MIREYA RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, titular de la C.C. 40.384.206 como tía del capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ, ha sufrido profunda aflicción y daño moral por la pérdida de su sobrino.

La señorita NATALIA MARTÍNEZ OREJUELA, titular de la C.C. 53.120.859 era novia y prometida del capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ, como lo afirma en su declaración juramentada ante el Notario Segundo del Círculo de Girardot y en la que se anota:

"• *SEGUNDO: Que conocí al señor LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ (Q.E.P.D.) en el mes de febrero del año 2011, cuando comencé a trabajar en el Batallón de Apoyo y Servicios para la Aviación N° 25 ubicado en el Fuerte Militar de Tolomaida, 2) A partir del día 11 del mes de abril del año 2011, comenzamos a salir e iniciamos una relación de novios a partir de 04 de julio de 2011, 3) Que la relación de noviazgo la mantuvimos durante los últimos 5 años, inmediatamente anteriores al fallecimiento de Alejandro, ocurrido en un accidente aéreo el pasado 26 de junio del año 2016, 4) que desde que iniciamos nuestro noviazgo y hasta el día de la muerte de Alejandro, siempre estuvimos en permanente contacto, muy pendientes el uno del otro, programábamos nuestras vacaciones para disfrutarlas al mismo tiempo y así compartíamos juntos y con nuestras familias 5) Que conocí a los padres de Alejandro, el señor Luis Barreta y la señora Sonia Rodríguez, en el Club Militar las Mercedes ubicado en la vía Girardot - Bogotá, cuando ellos vinieron a dejarle el carro de marca MAZDA, luego de que tuvo un accidente en el Fuerte Militar de Tolomaida al ser arrollado por unos caballos en el mes de febrero de 2013, que a partir de ese momento empecé a visitarlos junto con Alejandro a la ciudad de Villavicencio donde viven y desde entonces siempre hemos mantenido una excelente relación de amistad y cariño familiar, 6) Que mis padres debido a que venían constantemente al municipio de Girardot, conocieron a Alejandro a finales del 2012, y desde entonces mis padres siempre mantuvieron un gran aprecio y amor por él, llegando a tratarlo como un hijo más 7) Que Luis Alejandro y yo viajamos de vacaciones junto con sus padres y abuela, a Estados Unidos en plan de vacaciones desde septiembre 09 de 2014 hasta el 20 de septiembre del mismo año, 8) En el año 2015, tomamos la decisión de comprometernos y adquirir una casa en la cual íbamos a vivir una vez nos la entregaran. 9) Que durante el tiempo que duró nuestra relación, nació y creció entre nosotros un verdadero amor, que llevó a que Luis Alejandro y yo decidiéramos empezar a comprar cosas para el hogar, como un Televisor de 47" LED LG por valor de \$1.349.000 en Ktronix tiquete de compra No. 45070000646690 de fecha 25 de abril de 2015, una base cama que compramos mediante Groupon por valor de \$ 599.000,00 el 30 de agosto de 2015, una lavadora secadora LG de 14 Kg. Por valor de \$1. 698.454,00 en Ktronix tiquete de compra No. 45070000652880 de fecha 20 de mayo de 2015, un enfriador de aire marca Honeywell 20 Lts AE por valor de \$388.089,00 en ktronix pedido No. 200125407 de fecha 13 de junio de 2015, un parlante Base color azul por valor de \$ 329.000,00 en Ktronix pedido No. 200123959 el 28 de junio de 2015 y electrodomésticos pequeños para el hogar, porque nuestra*



intención era la de casarnos luego de culminado el curso de ascenso a Capitán. 10) Que durante el tiempo que duró nuestra relación de novios y comprometidos, el apoyo por parte de él siempre fue constante, tanto es así que durante los años 2015 y lo transcurrido del 2016 me apoyó semestralmente con una parte del valor de la Maestría en derecho procesal penal, que me encuentro adelantando actualmente en la universidad Militar Nueva Granada así mismo me apoyaba mes a mes para mi desplazamiento desde el Fuerte Militar de Tolomaida hacia la ciudad de Bogotá. 11) Que convivíamos todos los fines de semana en la casa de mi abuela materna, lugar donde resido desde el 2011, y donde él se quedaba los días que podía, en especial los fines de semana. 12) El día 04 de enero de 2016, en la ciudad de Bogotá firmamos promesa de compraventa con la empresa PROMOTORA CALEDONIA S.A.S NIT No. 900.030.829-1, contrato de compraventa de una casa E-18 del Condominio Cabo Verde - Condominio Riveira, en la población de Ricaurte - Cundinamarca, pagando una cuota inicial de cincuenta y cinco millones de pesos (\$55.000.000,00), donde planeábamos convivir y formar nuestro hogar, 12) Que a causa de la muerte de mi novio y prometido, el señor Capitán del Ejército Nacional LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ (q.e.p.d.), he sufrido un profundo quebranto físico y moral, por la pérdida irreparable de Luis Alejandro y que este dolor y aflicción, se ha mantenido en el tiempo, porque se frustraron nuestros planes de vida, nuestros sueños y proyectos, quedando sola y con una inmensa tristeza, que solo le pido a Dios fuerzas para sobrellevar mi profundo dolor." (Subrayado de la parte actora)

El señor LUIS ANGÉLICO BARRETO SALINAS, padre del capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ reconoció la relación de este con la señorita NATALIA MARTÍNEZ OREJUELA de la siguiente forma:

"MANIFESTÓ: Que, conozco a la señorita NATALIA MARTÍNEZ OREJUELA desde el año 2011, como la novia de mi hijo el señor Capitán del Ejército Nacional LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ (q.e.p.d.). Ellos se conocieron en el fuerte militar de Tolomaida, donde ella trabaja en el Batallón de Apoyo y Servicios para la Aviación N° 25 y mi hijo trabajaba como oficial de Aviación del Ejército Nacional, la relación de noviazgo la mantuvieron durante los últimos 5 años, inmediatamente anteriores al fallecimiento de mi hijo, ocurrido en un accidente aéreo el pasado 28 de junio del año 2016. Ella nos visita con frecuencia y se alojaba en nuestra casa compartiendo en familia en nuestro hogar en la ciudad de Villavicencio desde el año 2013, NATALIA MARTÍNEZ OREJUELA y mi hijo, programaban sus vacaciones para disfrutarlas al mismo tiempo y así compartían juntos y con nuestras familias especialmente para las festividades de fin de año. En una ocasión NATALIA MARTÍNEZ OREJUELA viajó junto con mi esposa ANA SONIA RODRÍGUEZ, mi hijo LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ (Q.E.P.D.) (su novio) y yo, a los Estados Unidos en plan de vacaciones, de igual manera conocí a los padres de NATALIA MARTÍNEZ OREJUELA el señor LUIS MARTÍNEZ y la señora NILSA PIEDAD OREJUELA, y fue en la fiesta de 15 años de su hermana LAURA MARTÍNEZ OREJUELA en la ciudad de Bogotá en el mes de agosto de 2015, que los dos NATALIA MARTÍNEZ OREJUELA Y LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ (Q.E.P.D.) se comprometieron en matrimonio desde el año 2015 para casarse en agosto del año 2016, que los dos NATALIA MARTÍNEZ OREJUELA Y LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ (Q.E.P.D.) firmaron una promesa de compraventa de una casa en la población de Ricaurte Cundinamarca, donde planeaban convivir, pagando para tal efecto una cuota inicial de (\$55.000.000.00) de pesos que NATALIA MARTÍNEZ OREJUELA, a causa de la muerte de mi hijo señor Capitán del Ejército Nacional LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ (Q.E.P.D.) ha sufrido un profundo dolor por la pérdida de su novio y prometido, y que este dolor y aflicción se ha mantenido pues ella en muchas ocasiones lo manifiesta, ya que



permanentemente nos visita en nuestra casa acá en Villavicencio." (Subrayado del demandante).

La señora ANA SONIA RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, madre del capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ declaró ante la Notaría Cuarta del Círculo de Villavicencio que la señorita NATALIA MARTÍNEZ OREJUELA era la novia de su hijo, manifestando:

"MANIFESTÓ: Que, conozco a la señorita NATALIA MARTÍNEZ OREJUELA desde el año 2011, como la novia de mi hijo el señor Capitán del Ejército Nacional LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ (q.e.p.d.). Ellos se conocieron en el fuerte militar de Tolomaida, donde ella trabaja en el Batallón de Apoyo y Servicios para la Aviación N° 25 y mi hijo trabajaba como oficial de Aviación del Ejército Nacional, la relación de noviazgo la mantuvieron durante los últimos 5 años, inmediatamente anteriores al fallecimiento de mi hijo, ocurrido en un accidente aéreo el pasado 28 de junio del año 2016. Ella nos visita con frecuencia y se alojaba en nuestra casa compartiendo en familia en nuestro hogar en la ciudad de Villavicencio desde el año 2013, NATALIA MARTÍNEZ ORJUELA y mi hijo, programaban sus vacaciones para disfrutarlas al mismo tiempo y así compartían juntos y con nuestras familias especialmente para las festividades de fin de año. En una ocasión NATALIA MARTÍNEZ ORJUELA viajó junto con mi esposo LUIS ANGÉLICO BARRETO SALINAS, mi hijo LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ (Q.E.P.D.) (su novio) y yo, a los Estados Unidos en plan de vacaciones, de igual manera conocí a los padres de NATALIA MARTÍNEZ ORJUELA el señor LUIS MARTÍNEZ y la señora NILSA PIEDAD OREJUELA, y fue en la fiesta de 15 años de su hermana LAURA MARTÍNEZ ORJUELA en la ciudad de Bogotá en el mes de agosto de 2015, que los dos NATALIA MARTÍNEZ ORJUELA Y LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ (Q.E.P.D.) se comprometieron en matrimonio desde el año 2015 para casarse en agosto del año 2016, que los dos NATALIA MARTÍNEZ ORJUELA Y LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ (Q.E.P.D.) firmaron una promesa de compraventa de una casa en la población de Ricaurte Cundinamarca, donde planeaban convivir, pagando para tal efecto una cuota Inicial de (\$55.000.000,00). Que NATALIA MARTÍNEZ ORJUELA, a causa de la muerte de mi hijo señor Capitán del Ejército Nacional LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ (Q.E.P.D.) ha sufrido un profundo dolor por la pérdida de su novio y prometido, y que este dolor y aflicción se ha mantenido pues ella en muchas ocasiones lo manifiesta, ya que permanentemente nos visita en nuestra casa acá en Villavicencio." (Subrayado de la parte demandante)

Los demandantes se han visto privados de los afectos y apoyo recibidos del fallecido LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ, su hijo, hermano, prometido, sobrino y nieto; persona que se distinguía por ser un hijo ejemplar y un oficial responsable, lo que ha creado en ellos una gran pérdida afectiva insustituible, generándose entonces profundos perjuicios morales. Sus padres ha debido someterse a sesiones de ayuda psicológica debido al impacto que produce la pérdida de un hijo en tales condiciones, lo cual los ha llevado a un alto grado de desmotivación y aislamiento social, por lo que procede la indemnización de los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales, como consecuencia de la irremediable pérdida sufrida, que los ha sumergido en hondo dolor, angustia y desconsuelo.

3.2 PRETENSIONES

Las pretensiones han sido planteadas de la siguiente forma:

"1. Que la NACIÓN COLOMBIANA (MINISTERIO DE DEFENSA – EJERCITO NACIONAL), es administrativamente responsable de la totalidad de los daños y perjuicios patrimoniales y extramatrimoniales, ocasionados a los señores: LUIS



ANGÉLICO BARRETO SALINAS, en su calidad de padre; ANA SONIA RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, en su calidad de Madre; ANGÉLICA MARÍA BARRETO RODRÍGUEZ, en su calidad de hermana; CLARA INÉS ÁLVAREZ CASTILLO, en su calidad de abuela materna; CLARA MIREYA RODRIGUEZ ÁLVAREZ, en su calidad de tía y NATALIA MARTINEZ OREJUELA, en su calidad de novia y prometida; por fallas y faltas del servicio, que ocasionaron la muerte al señor Capitán del Ejército Nacional LUIS ALEJANDRO BARRE TO RODRÍGUEZ (q.e.p.d.) en el accidente aéreo del helicóptero MI-17 del Ejército Nacional con matrícula EJC-3393, ocurrido el día 26 de junio de 2016, en zona rural del Corregimiento de San Daniel del municipio de Pensilvania - Caldas.

2. Que como consecuencia de la anterior declaración, LA NACION COLOMBIANA (MINISTERIO DE DEFENSA-EJERCITO NACIONAL), está obligada a pagar a cada uno de las víctimas; por concepto de daños y perjuicios patrimoniales y gravísimos daños extra patrimoniales, los cuales se estiman en un principio, así:

1) AL SEÑOR LUIS ANGELICO BARRETO SALINAS , padre del señor Capitan Luis Alejandro Barreto Rodriguez (q.e.p.d.):

DAÑOS PATRIMONIALES

LUCRO CESANTE PASADO= \$11.059.505,00

LUCRO CESANTE FUTURO= \$70.896.970,00

DAÑOS EXTRAPATRIMONIALES

PERJUICIOS MORALES= \$234.372.600,00

TOTAL INDEMNIZACION \$ 315.350.876,00

2) A LA SEÑORA ANA SONIA RODRIGUEZ ALVAREZ, madre del señor Capitan Luis Alejandro Barreto Rodriguez (q.e.p.d.):

DAÑOS PATRIMONIALES

LUCRO CESANTE PASADO= \$22.119.198,00

LUCRO CESANTE FUTURO= \$178.431.720,00

DAÑOS EXTRAPATRIMONIALES

PERJUICIOS MORALES = \$234.372.600

TOTAL INDEMNIZACION \$ 434.923.518,00

3) A LA SEÑORITA ANGELICA MARIA BARRETO RODRIGUEZ, hermana del señor Capitan Luis Alejandro Barreto Rodriguez (q.e.p.d.):

DAÑOS PATRIMONIALES

LUCRO CESANTE PASADO = \$4.423.802,00

LUCRO CESANTE FUTURO= \$41.830.796,00

DAÑOS EXTRAPATRIMONIALES

PERJUICIOS MORALES= \$117.186.300,00

TOTAL INDEMNIZACION \$ 163.440898,00

4) A LA SEÑORA CLARA INÉS ÁLVAREZ CASTILLO, abuela del señor Capitan Luis Alejandro Barreto Rodríguez (q.e.p.d.):



DAÑOS EXTRAPATRIMONIALES PERJUICIOS MORALES= \$117.186.300,00

TOTAL INDEMNIZACION \$ 117.186.300,00

- 5) *A LA SEÑORITA CLARA MIREYA RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, tia del señor Capitan Luis Alejandro Barreto Rodr íguez (q.e.p.d.):*

DAÑOS EXTRAPATRIMONIALES PERJUICIOS MORALES = \$82.030.410,00

TOTAL INDEMNIZACIÓN

- 6) *A LA SEÑORITA NATALIA MARTÍNEZ OREJUELA, prometida del señor Capitan Luis Alejandro Barreto Rodriguez (q.e.p.d.):*

DAÑOS PATRIMONIALES

LUCRO CESANTE PASADO= \$8.847.604,00

LUCRO CESANTE FUTURO= \$82. 90 1 .416,00

DAÑOS EXTRAPATRIMONIALES

PERJUICIOS MORALES= \$35.155.890,00

TOTAL INDEMNIZACION \$ 126.904.910,00,

3. La condena respectiva será actualizada de acuerdo a lo previsto en el artículo 178 del C.C.A., teniendo en cuenta en la respectiva liquidación, la variación promedio mensual del índice de Precios al Consumidor (IPC), desde la fecha en que se presentaron los hechos hasta aquella en la cual quede ejecutoriado el fallo definitivo.

4. Que se ordene al Ejército Nacional la expedición de normas claras y precisas para que en el entrenamiento, planeamiento y desarrollo de las operaciones aéreas el personal de la Aviación del Ejército, cumpla las siguientes disposiciones:

- a. Que los PILOTOS AL MANDO de las aeronaves de la Aviación del Ejército Nacional, NO presenten planes de vuelo ante la Aeronáutica Civil en misión de ORDEN PUBLICO, cuando realmente están realizando vuelos administrativos.*
- b. Que NO se programe para misiones de vuelo, al personal de pilotos que está disfrutando turno de vacaciones.*
- c. Que los Centros de operaciones Aéreas, sean operados por personal idóneo y capacitado, especialmente para que ejerzan el control positivo de la aeronaves en vuelo.*
- d. Que el personal de pilotos que se encuentre adelantando algún curso de vuelo, NO se programe en actividades de vuelo operacional que interfieran con el horario y desarrollo del su entrenamiento.*

5. Ordenar al MINISTERIO DE DEFENSA – EJERCITO NACIONAL, de cumplimiento a la sentencia que llegue a dictarse, en los términos del artículo 176 y 177 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

6. Que se profiera condena en costas.”

4. LA DEFENSA

La parte demandada descurre el traslado de la siguiente forma:



4.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES

La parte demandada se pronuncia respecto de los hechos de otro caso relativo a la vinculación del señor LUIS FRANCISCO LLANES FERREIRA (sic) a la Fuerza Aérea Colombiana.

Respecto de los demás hechos, indica que se atiene a lo que resulte probado en el proceso.

4.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES

La autoridad accionada se opone expresamente a la prosperidad de las pretensiones de la demanda.

Sobre el particular, señala que existe 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 demandada.

4.3 EXCEPCIONES

Como excepciones fueron planteadas las siguientes:

Con argumentos de defensa han sido planteados los siguientes:

4.3.1 AUSENCIA DE MATERIAL PROBATORIO

Indican los demandantes que su familiar falleció a causa de una falla del servicio por ser piloto de la aeronave del Ejército Nacional, cumpliendo órdenes superiores como capitán piloto de la Fuerza Pública. No obstante, este hecho dañino representado en el accidente aéreo de la aeronave es una circunstancia que describe un hecho que no obliga a generar un daño, pues no existen conclusiones del accidente aéreo que aparte de dar cuenta de las circunstancias de tiempo, modo y lugar, concluyen que la responsabilidad sea del Ejército Nacional.

En aras de profundizar en la excepción relativa a la ausencia de material probatorio, resulta pertinente citar el siguiente aparte jurisprudencial¹:

" (...)

"Pues bien, visto con detenimiento el escasísimo material probatorio que obro en el plenario, puede concluirse que, si bien se encuentre demostrad o el daño sufrido por doña María Liliana, como consecuencia de las lesiones que padeció en una de sus extremidades superiores, que le produjeron una invalidez equivalente al 12.7%, según indica el dictamen de Medicina Laboral (folio 18, cuaderno 1), dicho material no permite establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el accidente en que aquella resultó afectada, información que resulta de suma importancia a fin de precisar el grado de responsabilidad que pueda tener la entidad demandada por los hechos acá imputados, pues solo con ella puede saberse a ciencia cierta si alguna acción o alguna omisión suya fue determinante en la producción del accidente y, por ende, del daño por el cual se demandó.

¹ Consejo de Estado – Sección Tercera – Subsección A. Sentencia del 12 de septiembre de 2012. Radicado: 76001232500019980147101(25426)



En efecto, la sola constancia expedida por el Comandante de la Estación de Policía del Corregimiento de El Placer (folio 13, cuaderno 1), acompañada de la denuncia formulada el 6 de noviembre de 1996 por el esposo de la lesionada, esto es, un mes después de ocurridos los hechos, ante la misma Estación de Policía no resultan suficientes, por sí solos para acreditar que la causa del accidente en el que resultó lesionada la actora se debió a lo presencia de un hueco sobre la vía.

Lo anterior, por cuanto en la citada constancia nado se dijo sobre las características de la vía en lo que se produjo el accidente y, por lo mismo, no hay manera de saber cuál era el ancho de la vía por lo cual transitaba la motocicleta, o si el accidente se produjo en una recta o en una curva, en bajado o en subida, o si la carretera era o no pavimentada, mucho menos se puede determinar en qué parte de la misma estaba ubicado el hueco que habría causado el accidente, ni cuál era la dimensión de éste y si había o no señalización en ese lugar, ni el sitio por el que transitaba la motocicleta el día de los hechos, ni tampoco cuáles eran las condiciones atmosféricas y de visibilidad imperantes en la zona al momento del accidente, circunstancias que, sin duda, resultan determinantes o la hora de precisar o establecer las verdaderas causas del accidente.

Ahora bien, no obstante que la constancia mencionada es un documento público, teniendo en cuenta que fue expedida por una autoridad pública, su contenido no se ve corroborado con otro medio probatorio. Es indispensable anotar, también, que dicho documento señaló que "el caso quedó radicado en el libro de la población, folio No. Once (11)", pero éste no obra en el expediente, a lo cual se agrega que dicha constancia nada dice en cuanto a que en la motocicleta accidentada también se movilizaba el esposo de la lesionada, como lo afirmó este último en la denuncia que formuló ante la Estación de Policía del Corregimiento de El Placer (folio 12, cuaderno 1).

No deja de llamar la atención que las autoridades de policía que expidieron la constancia mencionada no hayan elaborado un informe de los hechos, como suelen hacerlo en casos en los que resulta comprometida la integridad o la vida de las personas, con mayor razón cuando, según lo manifestado por el esposo de la víctima (folio 12, cuaderno 1) los agentes de la Estación de Policía de El Placer llegaron al lugar del accidente cinco minutos después de ocurrido éste y se apersonaron del asunto. Cabe señalar, además, que por este hecho - y a pesar de la denuncia formulado por el esposo de la lesionada - no se inició una investigación penal al menos no obra prueba alguna en el plenario que así lo indique y tampoco se conoce, si la hubo, el resultado de la misma.

Así, se insiste que el escasísimo material probatorio que milita en el expediente no permite esclarecer los hechos que rodearon el accidente de la señora Álvarez Narváez y, por consiguiente, no es posible concluir que el mismo hubiera ocurrido tal como se dijo en la demanda, de modo que, ante la ausencia de pruebas, no existen elementos de juicio suficientes para pregonar que, en este caso, se configuró una falla en la prestación del servicio imputable a la demandada.

Como lo ha precisado la Sala en varias oportunidades, de acuerdo con el artículo 177 del C.P.C.², la carga de la prueba compete a la parte que alega un hecho o a quien lo excepciona o lo controvierte; por lo tanto, es indispensable demostrar por los medios legalmente dispuestos para tal fin, los hechos que sirven de fundamento

² "Art. 177. Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que aquellas persiguen
Los hechos notorios y las afirmaciones o negaciones indefinidas no requieren de prueba."



fáctico de la demanda, de modo que la mera afirmación de los mismos no sirve para ello. Así, es necesario establecer cuál es la actividad del ente demandado que guarda el necesario nexo de causalidad con el daño y que permite imputarle responsabilidad o aqué^β, situación que acá no se dio por lo tanto como la parte actora no cumplió con la carga probatoria mínima que le era exigible relativa principalmente a acreditar la responsabilidad de la entidad demandada, la Sala debe concluir que no se encuentra acreditada la responsabilidad de dicha entidad por los hechos que le fueron imputados.

Conforme a lo anterior, la Sala revocará la sentencia del 28 de noviembre de 2002, proferida por el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, mediante la cual se declaró la responsabilidad de la demandada y de la llamada en garantía y se las condenó al pago de los perjuicios causados o la parte actora, con ocasión del accidente de tránsito en el que resultó lesionado la señora Álvarez Narvárez".

RESPECTO AL FONDO DEL ASUNTO

Atendiendo al fondo del asunto, es pertinente cuestionarse si puede imputarse a la Fuerza Aérea Colombiana la muerte del teniente coronel de la Fuerza Aérea Colombiana LUIS FRANCISCO LLANES FERREIRA (sic).

¿Debe indemnizarse todo daño que sufra un miembro de la Fuerza Pública durante la operación normal de los vuelos del Ejército Nacional?

La demandada considera que no, pues la calidad de miembro de la Fuerza Pública lleva intrínseco el riesgo propio de ser personal uniformado, miembro de una Fuerza y tener el deber constitucional de afrontar los riesgos que se asumen en la actividad propia de su trabajo, mientras que el régimen de excepción laboral, pensional y de bienestar que el Estado suministra, soporta y compensa la exposición al peligro de la profesión.

De conformidad con los hechos señalados en la demanda y sin la existencia de la confirmación de las causas del accidente aéreo, si bien el señor LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ efectivamente sufrió un daño, no necesariamente se puede endilgar responsabilidad a la demandada por el hecho dañino.

En consecuencia, de la relación de estos hechos no se evidencia que exista responsabilidad de la demandada en el daño sufrido por los ocupantes, más aún cuando puede establecerse también que se ocasionó por razones ajenas a la responsabilidad de la Institución derivados de fuerza mayor o caso fortuito.

Si bien la aviación es una actividad peligrosa y a la demandada la cobija una responsabilidad objetiva, también es cierto que por ello no puede descartarse que se deban dar los supuestos de responsabilidad, como son un hecho, un daño y un nexo causal (imputación).

El Consejo de Estado respecto de las lesiones sufridas por quienes prestan el servicio militar obligatorio ha señalado que se debe constatar la existencia de un título jurídico de imputación y que la causa extraña como eximente de responsabilidad se debe acreditar.

4.3.2 RIESGO PROPIO

El accidente aéreo en una misión de transporte permite aseverar que la muerte del capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ ocurrió como consecuencia del riesgo propio que por su condición de miembro de la Fuerza Pública adquiere y más aún como piloto de las

³ Consejo de Estado – Sección Tercera. Sentencia del 27 de abril de 2006. Exp. 16.079



aeronaves de las Fuerzas Militares, cuando es en cumplimiento de una misión que le ha sido encomendada, es decir, es un riesgo que la víctima debía afrontar por razón de la naturaleza misma de su estatus y por lo tanto no es posible predicar que aquel tenga la característica de antijuridicidad que pretende la parte actora.

En efecto, tal daño hizo parte del riesgo propio y normal del cargo desempeñado por el fallecido, el cual, por su naturaleza y funciones de suyo lleva implícito un considerable margen de peligro para la integridad y la vida de tales personas, contingencias aceptadas al momento de ingresar a las Fuerzas Militares.

Por lo anterior, es acertado el examen probatorio que han realizado muchos jueces u magistrados dentro de procesos de reparación directa al afirmar que se configura la inexistencia de responsabilidad patrimonial del Estado con ocasión de las muertes de miembros de la Fuerza Pública, excluyendo a los soldados conscriptos bajo la teoría del depósito, pues los daños sufridos se originaron en la exposición de los riesgos inherentes a su actividad laboral.

Así lo reitera la jurisprudencia del Consejo de Estado en sentencia del 25 de noviembre de 1999, proferida dentro del radicado 11833:

"(...) era uno de los riesgos inherentes a su empleo es decir, de aquellos que la víctima debía afrontar por razón de la naturaleza misma de su cargo y por lo tanto no es posible predicar que aquel tenga la característica de antijuridicidad que pretenden los demandantes. En efecto, tal daño hizo parte del riesgo propio y normal del cargo desempeñado por la víctima, el cual, por su naturaleza y funciones de suyo lleva implícito un considerable margen de peligro para la integridad y vida de tales funcionarios, contingencias éstas aceptadas al momento de ingreso a los cuerpos de seguridad del Estado, como lo es precisamente la entidad demandada en el caso bajo estudio (...)."

Deben entonces denegarse las pretensiones de la demanda, y así lo solicita.

5. TRÁMITE

Las principales actuaciones dentro del proceso se surtieron de la siguiente forma:

Actuación	Fecha
Admisión de la demanda	2018/05/03
Audiencia inicial	2019/02/13
Audiencia de pruebas	2021/02/03
Al Despacho para fallo	2021/02/25

Se produjo la suspensión de términos judiciales de la siguiente forma durante el año 2020:

Acuerdo	Fecha	Desde	Hasta
PCSJA20-11517 Consejo Superior de la Judicatura	15/03/2020	16/03/2020	20/03/2020
PCSJA20-11518 Consejo Superior de la Judicatura	16/03/2020	16/03/2020	20/03/2020
PCSJA20-11521 Consejo Superior de la Judicatura	19/03/2020	21/03/2020	03/04/2020
PCSJA20-11526 Consejo Superior de la Judicatura	22/03/2020	04/04/2020	12/04/2020
PCSJA20-11532 Consejo Superior de la Judicatura	11/04/2020	13/04/2020	26/04/2020
PCSJA20-11546 Consejo Superior de la Judicatura	25/04/2020	27/04/2020	10/05/2020
PCSJA20-11549 Consejo Superior de la Judicatura	04/05/2020	11/05/2020	24/05/2020



Acuerdo	Fecha	Desde	Hasta
PCSJA20-11556 Consejo Superior de la Judicatura	22/05/2020	25/05/2020	08/06/2020
PCSJA20-11567 Consejo Superior de la Judicatura	05/06/2020	08/06/2020	01/07/2020

6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

En la oportunidad para alegar de conclusión, las partes se pronunciaron de la siguiente forma:

6.1 PARTE DEMANDANTE

La parte demandante en sus alegatos manifiesta, que no le asiste razón a la demandada, en lo indicado en su contestación, dado que allí se refiere a la Fuerza Aérea cuando en realidad la parte demandada en este asunto corresponde al Ejército Nacional, así mismo que el señor LUIS FRANCISCO LLANES FERREIRA no tiene nada que ver con los hechos relacionados en la demanda.

Respecto a la excepción de ausencia de material probatorio, sostiene que la demanda fue presentada por los padres, hermana, abuela, tía y prometida del Capital Luis Alejandro Barreto Rodríguez, y en ninguna parte se relacionó al esposo e hijo, como lo afirma la parte demandada, dado que para el caso sub judice, estas relaciones familiares no existen, ya que el Capitán no era casado ni tenía hijos.

Igualmente, la demanda fue presentada por la muerte del Capital del Ejército Nacional Luis Alejandro Barreto Rodríguez, quien no era piloto sino un pasajero en el helicóptero siniestrado lo cual se encuentra acreditado.

Indica que es reiterativa, en la contestación de la demanda, hacer referencia a personas, que no tienen nada que ver con este proceso, toda vez que en el acápite que subtitula: RESPECTO AL FONDO DEL ASUNTO, donde hace la siguiente declaración:

"De otro lado y atendiendo el fondo del asunto que se disputa es procedente cuestionarse ¿Es imputable al Ministerio de Defensa Nacional – Fuerza Aérea Colombiana la muerte del señor teniente Coronel de la Fuerza Aérea Colombiana LUIS FRANCISCO LLANES FERREIRA (q.e.p.d.)?"

Nuevamente se equivoca la parte demanda cuando afirma que la demandada es la Fuerza Aérea, siendo realmente el Ejército Nacional, la parte pasiva en este asunto.

Así mismo, da por hecho una afirmación que no corresponde en el acápite denominó RIESGO PROPIO, cuando dijo: *"El accidente aéreo en una misión de transporte que permite aseverar que la muerte del Capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRIGUEZ ocurrió como consecuencia del riesgo propio que por su condición de miembro de la Fuerza Pública adquiere y más aún como piloto de las aeronaves de las Fuerzas Militares cuando es en cumplimiento de una operación para la cual fue encomendado,,,"*, cuando está debidamente probado que el oficial en mención, era un pasajero más del helicóptero del Ejército Nacional con Matrícula EJC-3393, que se accidentó el 26 de junio de 2016.

En caso que se acogiese la tesis de la demandada, esto es, que la muerte del Capitán Luis Alejandro Barreto Rodríguez corrió como consecuencia del riesgo propio en su calidad de miembro de la fuerza pública, se acoge a la teoría del riesgo excepcional, pues el daño se produjo en desarrollo de una actividad peligrosa como lo es el transporte en helicóptero militar y en actos propios del servicio.



Como lo acredita la configuración del daño antijurídico en cumplimiento de una orden de servicio, consistente en el transporte aéreo de un personal del Ejército Nacional.

De acuerdo con el informe final de la investigación, este determinó que la causa del accidente obedeció a una falla humana, propia del piloto de la aeronave, quien sabía del peligro que representaba volar en las condiciones meteorológicas adversas, pero confió excesivamente e imprudentemente en que podía eludirlas.

Por lo que el accidente no pudo tener su génesis en un caso fortuito imprevisible, porque la muerte del señor Capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ, fue en el accidente aéreo, que el piloto del Ejército Nacional no pudo evitar.

Así las cosas, concluye que se encuentran acreditados los elementos estructurales de la responsabilidad a título de riesgo excepcional, que recae sobre la demandada por el hecho doloso consistente en la muerte de su hijo, hermano, nieto sobrino y prometido, que les produjo un daño antijurídico, que no tenían por qué soportar.

Por lo anterior, la contestación de la demanda, no tiene ningún argumento en relación con los hechos de la demanda, porque toda contestación de demanda, se debe sustentar y exponer el porqué de la misma, si dice que los hechos no son ciertos o si se tienen por no ciertos, se deben sustentar el porqué; cuando la entidad demandada, dice: "nos atenemos a lo que se pruebe dentro del proceso" no ha contestado ni ha sustentado nada, por lo que es importante tener en cuenta las consecuencias que establece el artículo 97 de Código General del Proceso, el cual trata de la falta de contestación.

Por no hacer pronunciamientos específicos y claros sobre los hechos y de las pretensiones y por hacer afirmaciones contrarias a la realidad, como las que están en la contestación de la demanda y expuestas anteriormente, hacen presumir como ciertos los hechos de la demanda.

Ahora bien, con relación a las pruebas recaudadas, considera que la falla en el servicio está acreditada, así:

"1. PRIMER DOCUMENTO.

"OFICIO RADICADO 20175195973413, BOGOTA 20 DE DICIEMBRE DE 2017.

ASUNTO: INFORME FINAL EJC-3393.

AL SEÑOR BG. JUAN VICENTE TRUJILLO MUÑOZ

Firmado por la civil DIANA ESTEVEZ SUAREZ, abogada especializada en derecho aeronáutico, CAPITAN BELTRAN LEYVA HOLLMAN, oficial investigador y el TENIENTE CORONEL JULIAN RINCON RICAURTE, presidente comité investigador

"PLANEAMIENTO

SEGÚN LA ORDEN DE VUELO No. 31604 orden fragmentaria No. 63441 del batallón de Aviación No. 3 para el día 26 de junio de 2016, a partir de las 12 horas local en el desarrollo de la misión de reposicionamiento de aeronave en apoyo a la Brigada de aviación No. 25"



"NO SE PUDO EVIDENCIAR QUE LA TRIPULACION HAYA REALIZADO LA DOCUMENTACION NECESARIA PARA REALIZAR EL VUELO, YA QUE NO SE ENCONTRO NINGUN SOPORTE EN MEDIO FISICO O MAGNETICO."

PAGINA 15 DE 23

"7. ANALISIS FACTOR OPERACIONAL.

7.1 METEREOLOGIA.

a. durante las horas de la mañana las condiciones meteorológicas del aeródromo El Caraño de Quibdó estaban reducidas debido a la presencia de lluvias y bruma, los cuales fueron mejorando lentamente al transcurrir las horas.

b. las condiciones presentes a las 12:00 hora de despegue del helicóptero MI 17 EJC-3393 de la BR-15 eran de visibilidad horizontal mayor a 010 Kilómetros con techo de nubes fragmentadas a 1.800 feet equivalente a 548 metros sobre el terreno.

NOTA: EL TERMINO FRAGMENTADAS DESCRIBE LA CONDICIÓN DE LA NUBOSIDAD EN LA BÓVEDA CELESTE HACIENDO REFERENCIA A LA PRESENCIA DE NUBES EN 3 PARTES DE LA TOTALIDAD DEL CIELO, LA CUAL REDUCE LA CAPACIDAD VISUAL HORIZONTAL DE LAS VUELOS EN CONDICIONES DE REGLA VISUALES (VFR) PERO NO LAS RESTRINGE.

c. De acuerdo a la información suministrada y los controladores aéreos del aeropuerto de el Caraño y Centro de Control Medellín, la tripulación del EJC-3393 NUNCA SOLICITO información acerca de las condiciones meteorológicas en la ruta propuesta.

d. durante el transcurso de las 17:00 a las 18:26 UTC se desplazó un frente de alta nubosidad de oriente a occidente lo cual obligo a la aeronave a entrar y salir de nubes para continuar con la ruta propuesta. (Si es s vuelo VFR no puede perder de vista el terreno)

e. Basado en la información recolectada del sistema BUR 1-2 de la aeronave en las grabaciones de cabina y en las grabaciones suministradas por el ACC de Medellín a las 17:55 UTC, la aeronave descendió sobre el sector de Andes de 7.000 a 5000 pies sin dar a conocer la intención de tal solicitud.

Hay que Tener en cuenta que el plan de vuelo era orden público por lo que no es controlado el vuelo se registró un circuito sobre ese sector de andes en la hora indicada, se observa gran nubosidad sobre este sector, lo cual pudo ser el motivo por el cual la aeronave descendió para obtener mejor visibilidad a un nivel más bajo del registrado en el plan de vuelo."

(...)

CAUSA PROBABLE PAGINAS 16 – 23.

"UNA VEZ REALIZADO EL ANALISIS DE LOS HALLAZGOS, TRABAJO DE CAMPO, RECOPIACION DE INFORMACION Y ENTREVISTAS, LA JUNTA DE INVESTIGACION DETERMINO QUE EL FACTOR CAUSA PROBABLE FUE FACTOR HUMANO (VUELO CONTROLADO CONTRA EL TERRENO) DEL HELICOPTERO MI-17 EJC-3393."



2. SEGUNDO DOCUMENTO.

El oficio 20195190631003 del 23 de mayo de 2019, envía al comando de la Brigada de Aviación el RDA en 19 folios en PPT.

RDA: REPORTE DESPUES DE LA ACCION

21 JUNIO

"EJC 3398 TOLEMAIDA SANTA MARTHA PARTICIPAR EJERCICIO DE JUEGOS DE GUERRA RELAMOPAGO"

"25 JUNIO TERMINA EN CAUCACIA A LAS 16:00"

HOJA 14

"QUE NO FUNCIONO

1. NO SE TRANSFIRIO LA RESPONSABILIDAD DEL COMANDO Y CONTROL DEL VUELO EJC-3398 Y EJC 3393 DEL BAMA 1 AL BAMA 7 BAAV3

2. EL SEÑOR CAPITAN FRANCO XAVIER QUIEN SE ENCONTRABA DE VACACIONES FUE REQUERIDO PARA EL DESARROLLO DE LA MISION.

3. DE ACUERDO A LA VERSION DEL CAMPESINO SE DEDUCE QUE LA TRIPULACION NO IMPLEMENTO LAS ALTURAS SEM – CIRCULARES (PENDIENTE RESULTADO DE LA INVESTIGACION).

4. EL SISTEMA ETT (RADIO BALIZA) DE LA AERONAVE NO FUNCIONO AL MOMENTO DEL IMPACTO DE LA MISMA.

5. FALTA DE CONTROL CON EL PERSONAL A BORDO DE LA AERONAVE DEBIDO A QUE NO SE INFORMO A LA UNIDAD DEL PERSONAL QUE TRANSPORTABA (SLP. CARO PUENTES JORGE)"

3. TERCER DOCUMENTO.

De la información obtenida del CD enviado por el Ejército Nacional, en las pruebas allegadas, se encuentra los documentos de la Investigación de seguridad aérea, de los cuales cito los siguientes:

Cuaderno 2

Folio 311, 312, y 313-

Declaración del señor TC.. John Eder Susunuaga Guzmán, Comandante Batallón de Movilidad y Maniobra No. 7

"La tripulación venían en el helicóptero EJC-3382 y llevaban el helicóptero EJC-3393, El 25 por la tarde llego a Caucasia, La tripulación no se reportó y dice que el piloto al mando estaba a órdenes de la BR-25 batallón de aviación No. 3 quien emitió la orden de vuelo. Los reportes y control se debían realizar por ese batallón."

FOLIO 344



Folio de vida del CT. OBANDO COMBA JAIME ALEXANDER, ANOTACION NUMERO 23 DEL 29 DE MAYO

"INICIA CURSO DE INSTRUCTOR y es enviado al batallón de aviación No. 3 de acuerdo a oficio remisorio No. 1670 de fecha 23 de mayo de 2016."

Folio 426

CUMPLIA MISION (RA) REPOSICIONAMIENTO O REASIGNACION DE ARENOVES. SON AQUELLAS QUE COMPRENDE EL REMPLAZO DE AERONAVES PORQUE YA HAN AGOTADO SUS HORAS OPERACIONALES Y DEBEN RETORNAR A LAS BASES DE MANTENIMIENTO O EL INTERCAMBIO DE AERONAVES POR NECESIDADES DE MANTENIMIENTO O DECISIÓN DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO.

4. CUARTO DOCUMENTO.

Oficio radicado 0119005042602 del 15 de junio de 2019.

Respuesta requerimiento envía copia informativo administrativo No. COEJC 003-2016, por los daños ocasionados al bien fiscal helicóptero MI-17 V5 matrícula EJC 3393.

DIRECCION DE CONTROL DE INVESTIGACIONES DEL EJÉRCITO – AUTO CESACION DE PROCEDIMIENTO DE FECHA 11 DE ENERO DE 2019. EN 74 PAGINAS SUSCRITO POR EL MAYOR GENERAL NICASIO DE JESUS MARTINEZ ESPINEL COMANDANTE DEL EJERCITO NACIONAL.

Página 60 dentro del capítulo ARGUMENTOS PARA DECIDIR.

"En este orden de ideas, la responsabilidad en materia administrativa en tratándose al personal adscrito al ministerio de defensa, se predica de aquellos que se encuentren en servicio activo o retirados, cuando los hechos hayan tenido ocurrencia dentro del término de su servicio, siempre y cuando estos estén "VIVOS", ya que la legislación colombiana no reconoce jurídicamente la "responsabilidad de los fallecidos", y solo son responsables por un hecho atribuible a sus actuaciones, las personas vivas, por esto mal podría el operador administrativo endilgar este tipo de responsabilidad a servidor público alguno a pesar de que en autos aparece endilgada la causa del accidente de la aeronave a presunta "falla humana".

PARTE RESOLUTIVA

"PRIMERO: ORDENAR LA CESACION DEL PROCEDIMIENTO dentro de la investigación administrativa adelantada por el proceso ordinario n.º. coejc 003-2016, adelantada contra "en averiguación de responsables" por lo hechos acaecidos el día 26 de junio de 2016, en la Vereda cuchilla Miraflores coordenadas N 05-27-02 W 075-08-03, Municipio de Pensilvania (Caldas), cuando se accidento el helicóptero MI-17 V5 con matrícula EJC-3393, en el cual se ocasiono la pérdida total del mismo, lo anterior de conformidad con los argumentos facticos y jurídicos discurridos en la parte considerativa de la presente providencia."

De acuerdo con lo anterior, se puede determinar varias fallas graves en el servicio, que ocasionaron la muerte del señor Capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRIGUEZ, así:



1. El piloto al mando, el Capitán Jaime Alexander Obando Comba, pertenecía a un Batallón de Aviación en Arauca y se encontraba en comisión de estudios, en calidad de alumno en Tolemaida y por tener esta condición de alumno, no podía cumplir misiones de operaciones aéreas, diferentes a la del curso que estaba adelantando.
2. El copiloto de la aeronave, el señor Capitán Franco Silva Xavier Alfonso, se encontraba de vacaciones y por estar en esa condición laboral, no podía estar realizando misiones de operaciones aéreas del Ejército. Nunca se les suspendieron las vacaciones formalmente, mediante un acto administrativo que así lo dispusiera.
3. El piloto al mando el señor Capitán Jaime Alexander Obando Comba, por ser alumno y estar realizando un curso de instructor, tenía el afán y la premura de estar en sus clases nuevamente, el lunes 27 de junio, al día siguiente del accidente.
4. El copiloto, el señor Capitán Franco Silva Xavier Alfonso tenía el afán y la premura de poder continuar con sus planes de vacaciones.
5. Este día domingo que se realizó el vuelo, durante la hora y media aproximadamente, que voló el helicóptero EJC-3933, no tuvo ningún control en el sitio donde salió, ni del centro de operaciones de la aviación del Ejército, tanto así, que no sabían la cantidad de pasajeros que se estaban transportando en el momento del accidente.
6. La tripulación y el equipo técnico del helicóptero, no revisaron ni advirtieron de la falla del equipo eléctrico de localización (ETT), que es el equipo de radiobaliza, que se activa al momento de cualquier impacto que sufra la aeronave, de tal manera que su ubicación es inmediata, gracias a las señales que emite este equipo. Pero el helicóptero después de ser declarado en emergencia a las 13:30 horas del día domingo 26 de junio, fue hallado hasta el día siguiente.
7. La tripulación y específicamente el Piloto al mando de la aeronave, actuó sin ningún control o supervisión superior, como lo afirma el reporte después de la acción RDA, no se transfirió responsabilidad de comando y control de vuelo.
8. La misión de vuelo que debía cumplir la tripulación del helicóptero EJC-3393 era de reposicionamiento o reasignación de aeronaves, que es una misión netamente administrativa y no de orden público, como lo presento el piloto en el plan de vuelo ante la aeronáutica civil.
9. Al no estar bajo comando y control este vuelo, el piloto al mando decidió hacer un plan de vuelo y ejecutarlo, como misión de orden público, que lo eximio de estar bajo control de vuelo por parte de las autoridades aeronáuticas.
10. Si la tripulación hubiera realizado el vuelo administrativo, se debía someter al control permanente de las autoridades de control de la Aeronáutica Civil, estando obligado a efectuar un vuelo en ruta y alturas controladas por la Aeronáutica Civil y había podido recibir información de condiciones meteorológicas adversas en la ruta que llevaba.
11. El piloto al mando, Incumplió las normas del Reglamento Aeronáutico de Colombia, específicamente las establecidas en el Manual de rutas aéreas, ENR. 1.2 Reglas de Vuelo Visual, (VFR Visual Flight Rules), que regulan las condiciones para que el piloto pueda efectuar su vuelo seguro, única y exclusivamente, manteniendo contacto visual con el terreno y el horizonte, que le permita evitar cualquier obstáculo.
12. La Aviación del Ejército, tiene un CENTRO DE OPERACIONES AEREAS, que está en funcionamiento las 24 horas del día y su misión principal, es efectuar comando y control de todas las aeronaves del Ejército Nacional, que se encuentran en vuelo a nivel nacional.
13. Este centro de operaciones, está dotado de los equipos de GEOPOSICIONAMIENTO SATELITAL de aeronaves, equipos de comunicaciones fijas y permanentes con sus aeronaves y equipos de lectura y análisis del tiempo atmosférico en tiempo real, muy modernos con la capacidad de ubicar y seguir las rutas de vuelo y desplazamiento que están realizando las aeronaves del Ejército, pudiendo establecer las condiciones de mal tiempo o frentes atmosféricos que dificultaran o impedirán el vuelo de sus helicópteros, para advertir este peligro y riesgos, con el debido tiempo a sus aeronaves.



14. Entre las características de estos equipos de UBICACIÓN SATELITAL, se puede obtener en forma inmediata la información de rumbo, altura, velocidad, posición exacta, es decir, que permiten hacer un seguimiento en tiempo real, que garantizan el comando y control, que tienen sobre todas las aeronaves del Ejército nacional, que se encuentran en vuelo en el territorio nacional, falla en el servicio, que se presentó en este caso, porque este comando y control nadie lo realizó.
15. Una de sus misiones específicas, es la de efectuar el control de los vuelos administrativos, desde su planeamiento hasta su ejecución y es deber del piloto al mando de la aeronave que va a efectuar esas misiones de reportarse a estos centros de operaciones; en el vuelo del helicóptero de matrícula EJC-3933 del 26 de junio de 2016, estos reportes no se hicieron, pero por grave falla en el servicio, ningún control ni mando superior, se percató de las condiciones previas, del plan de vuelo y del desarrollo de esta misión aérea.
16. El personal de la tripulación del helicóptero de matrícula EJC-3933, como el personal que laboró ese día 26 de junio de 2016 en el Centro de Operaciones del Ejército, tenía a su disposición todos los medios de información meteorológica que brinda la Aeronáutica Civil, para poder planear, controlar y ejecutar el vuelo, brindando la seguridad de no llegar a situaciones meteorológicas adversas, como todos los descritos en el numeral 21 de los hechos de la demanda. Que estos servicios de información METEOROLOGICA, habían podido ser consultados por el personal de servicio del Centro de Operaciones Aéreas de la Aviación del Ejército, si hubieran cumplido sus funciones, y haber advertido a la tripulación del helicóptero EJC-3393, sobre las condiciones adversas del clima, trabajo que no realizaron y que había podido evitar el accidente, lo que configura UNA FALLE GRAVE EN EL SERVICIO.
17. En el caso específico del vuelo administrativo que debía realizar la tripulación del helicóptero EJC-3393, desde Quibdó hasta Tolomaidá, debía estar controlado por este centro de operaciones, que si hubiera cumplido su servicio, había controlado:
 - Que el piloto no hubiera presentado un plan de vuelo en misión de orden público, sino en vuelo administrativo.
 - Que la tripulación hubiera tenido reportes meteorológicos de la ruta que presentó.
 - Que el personal de este centro de operaciones, hubiera advertido con el suficiente tiempo, sobre las condiciones meteorológicas adversas, para que el piloto, hubiera cambiado la ruta o se hubiera devuelto a esperar mejores condiciones atmosféricas.
 - En conclusión si hubieran efectuado el control de este vuelo, muy seguramente se había podido evitar el accidente donde fallecieron 17 miembros de la institución.
18. Finalmente, el Ejército Nacional finaliza la investigación administrativa dicta auto de cesación de procedimiento el 11 de enero de 2019, Página 60 dentro del capítulo argumentos para decidir, determinando:

La responsabilidad en materia administrativa en tratándose del personal adscrito al Ministerio de Defensa, se predica de aquellos que se encuentren en servicio activo o retirados, cuando los hechos hayan tenido ocurrencia dentro del término de su servicio, son responsables por un hecho atribuible a sus actuaciones, las personas vivas, por esto mal podría el operador administrativo endilgar este tipo de responsabilidad a servidor público alguno a pesar de que en autos aparece endilgada la causa del accidente de la aeronave a presunta falla humana.



En la ocurrencia de este accidente, se presentaron varias fallas previas al accidente, que se denominan la cadena del error, y que son fallas humanas, que se van acumulando, una tras otra y que finalmente conllevan a que se presenten actos o hechos graves, que se habían podido evitar, si se hubiera cumplido las normas y procedimientos establecidos por el mismo Ejército Nacional.

Concluye la parte demandante en sus alegatos que el señor Capitán Luis Alejandro Barreto Rodríguez, (q.e.p.d.), estaba desarrollando una actividad peligrosa en cumplimiento de órdenes del servicio, como era transportarse en un helicóptero militar que se siniestro, ocurrió un hecho doloso, que produjo en forma inmediata e inminente daños antijurídicos actuales, directos, personales y ciertos a mis representados, por la muerte de su hijo, hermano, nieto, sobrino y prometido; causándoles un menoscabo a un derecho legítimo, porque este nexo causal les provoco un desequilibrio o alteración en sus vidas con efectos materiales y morales en forma injusta, que no estaban en el deber jurídico de soportar, pues no hay razón legal que justifique al Ejército Nacional en las fallas graves en el servicio, en las que incurrió.

Finalmente indica, que el perjuicio sufrido por cada uno de los integrantes de la parte demandante se encuentra debidamente acreditado, con los registros civiles de nacimiento, con las declaraciones extraproceso aportados con la demanda.

En consecuencia de lo anteriormente, solicita se declaren todas y cada uno de las pretensiones de la demanda y reconocer a cada uno de los demandantes, a ser indemnizados material y moralmente, como lo solicitaron en forma individual para cada uno de ellos, quienes por ser las víctimas directas por la muerte del señor Capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ, están llamados legalmente a que el Estado de alguna manera pueda resarcir el daño antijurídico producido.

6.2 PARTE DEMANDADA

La parte demandada se abstuvo de alegar de conclusión.

7. CONCEPTO DE LA AGENCIA DEL MINISTERIO PÚBLICO

La Agencia del Ministerio Público se abstuvo de rendir concepto en el presente caso.

8. CONSIDERACIONES

Pasa a resolverse el problema jurídico y a emitirse pronunciamiento de fondo acerca de las pretensiones de la demanda.

8.1 TESIS DE LAS PARTES

La parte actora sostiene que la muerte del Capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ supera el riesgo que puede derivarse de la prestación del servicio en tanto se incurrió en falla en el servicio en la planeación del vuelo, lo que habría generado el accidente del helicóptero MI-17 con matrícula EJC-3393 el 26 de junio de 2016.

La autoridad accionada indica que la muerte y sus consecuencias no configuran daño antijurídico en tanto corresponden al riesgo propio del servicio.



8.2 PROBLEMA JURÍDICO

El problema jurídico consiste en determinar si se acredita la configuración de los elementos que estructuran la responsabilidad patrimonial del Estado respecto de los hechos en que resultó muerto el Capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ, en el desarrollo de la misión de transporte, el 26 de junio de 2016, en la Vereda Cuchilla Miraflores en el municipio de Pensilvania - Caldas.

8.3 LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO

El Artículo 90 de la Constitución Política como cláusula general de responsabilidad patrimonial del Estado prevé lo siguiente:

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

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

La jurisprudencia y la doctrina han interpretado esta disposición reconociendo la existencia de tres elementos que necesariamente deben concurrir para que se estructure la responsabilidad patrimonial del Estado:

- a. La ocurrencia de un hecho dañoso
- b. La consecuente ocurrencia de un daño antijurídico
- c. La ocurrencia de una falla en el servicio que pueda ser atribuida a una autoridad pública y que sirva como nexo causal entre los dos elementos anteriores

8.3.1 ACERCA DEL HECHO DAÑOSO

No existe controversia entre las partes respecto al accidente del helicóptero del Ejército Nacional, ocurrido el 26 de junio de 2016, en el que fallecieron 17 militares y entre ellos el Capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ, dado que así fue consignado en la audiencia inicial realizada el 13 de febrero de 2019.

En esa medida, la ocurrencia del hecho dañoso puede tenerse como demostrada, siendo preciso establecer lo relativo a su imputación.

8.3.2 ACERCA DEL NEXO CAUSAL – FALLA EN EL SERVICIO

Indica la parte demandante que la muerte del Capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ, ocurrió como consecuencia de una falla en el servicio en la que habría incurrido la entidad demandada durante el desarrollo de la misión de transporte aéreo el 26 de junio de 2016, dado que no se verificó con anticipación las condiciones climáticas de la ruta por la que se iba a desplazar el helicóptero MI-17 con matrícula EJC-3393, los que dio lugar a que el piloto no tuviera una buena visión e hizo volar a una altura muy baja.

De acuerdo con las pruebas recaudadas dentro del presente asunto, obra en el expediente el informe final del accidente del el helicóptero MI-17 con matrícula EJC-3393, el cual establece lo siguiente:



"1.2. HISTORIA DÍA DEL VUELO

- 11 ;40 *En Quibdó, Chocó el EJC 3393 es tanguado con 198,4 galones, según vale No 24125 tiempo seguido la tripulación inicia la aeronave; y durante el reporte la torre informa operación visual en el aeródromo y las condiciones meteorológicas hacia la cordillera deterioradas.*
- 12:00 *La torre de control del aeropuerto el Caraño de la ciudad de Quibdó, reporta que despegó la aeronave en la ruta Quibdó lateral el Carmen de Atrato- Mariquita- Tolemaida*
- 12:42 *El EJC 3393 toma contacto con Medellín control y reporta el Carmen, 7000 Ft código transponder 1400*
- 12:43 *La aeronave reporta ANDES y 7500 Ft.*
- 12:50 *EJC 3393 solicita descenso para 5000 Ft por unos minutos y posterior ascenso a 7500 Ft, sobre el sector de Andes en coordenadas N 05 41 21 W 75 56 10.*
- 13:04 *EJC 3393 Reporta vertical Valparaíso y solicita próximo punto de reporte posición EDPUL. (36 millas del VOR de Mariquita en el radial 318, en coordenadas aproximadas N 05 35 46 W 75 21 48 a 7500 Ft).*

27-Junio-2016

- 08:30 *EJC 3393 se encuentra accidentada en la vereda la cuchilla, municipio de Pensilvania, Departamento de Caldas*

(...)

7. ANÁLISIS FACTOR OPERACIONAL

7.1 METEOROLIGIA

(...)

Análisis Condiciones Meteorológicas

- a. *Durante las horas de la mañana las condiciones meteorológicas del aeródromo El Caraño de Quibdó estaban reducidas debido a la presencia de llovizna y bruma, las cuales fueron mejorando lentamente al transcurrir de las horas.*
- b. *Las condiciones presentes a las 12:00 hora del despegue del helicóptero MI-17 EJC-3393 de la BR-15 eran de: visibilidad horizontal mayor a 10 kilómetros con techo de nubes fragmentadas a 1000 ft, equivalentes a 548 metros sobre el terreno.*

NOTA: EL TERMINO FRAGMENTADO DESCRIBE LA CONDICIÓN DE NUBOSIDAD EN LA BÓVEDA CELESTE, HACIENDO REFERENCIA A LA PRESENCIA DE NUBES EN TRES PARTES DE LA TOTALIDAD DEL CIELO, LO CUAL REDUCE LA CAPACIDAD VISUAL HORIZONTAL DE LOS VUELOS EN CONDICIONES DE REGLAS VISUALES (VFR), PERO NO LOS RESTRINGE

- c. *De acuerdo a las informaciones suministradas por los controladores aéreos de El Caraño y Centro de Control Medellín, la tripulación del EJC-3393 nunca solicitó información acerca de las condiciones meteorológicas en la ruta propuesta.*
- d. *Durante el transcurso de las 17:00 a las 18:26 UTC, se desplazó un frente de alta nubosidad de Oriente a Occidente, lo cual obligo a la aeronave a entrar y*



salir de nubes para continuar con la ruta propuesta.

- e. Basado en la información recolectada del sistema BUR 1-2 de la aeronave, en las grabaciones de cabina y en las grabaciones suministradas por el ACC Medellín, a las 17:50 UTC la aeronave descendió sobre el sector de Andes de 7000 a 5000 ft sin dar a conocer la intención de tal solicitud. Se registró un circuito sobre este sector y posterior nuevamente un ascenso. Al analizar la imagen del sector de Andes en la hora indicada, se observa gran nubosidad sobre este sector, lo cual pudo ser el motivo por el cual la aeronave descendió para obtener mejor visibilidad a un nivel más bajo del registrado en el plan de vuelo.*
- f. Entre el sector de Valparaíso y Pensilvania (CALDAS) se presentaba una alta concentración de nubosidad de tipo cumuliforme, la cual por su conformación indica que se encuentra ubicada entre los 2000 y 4000 mts (6000 y 12000 ft).*

Planeamiento

Según la orden de vuelo No 0316041, orden fragmentaria No 163441 del Batallón de Aviación No 3 para el Día 26 de Junio de 2016, a partir de las 12:00 hora local, en el desarrollo de la misión reposicionamiento de aeronave en apoyo a la Brigada de Aviación No 25, no se pudo evidenciar que la tripulación haya realizado la documentación necesaria para realizar el vuelo, ya que no se encontró ningún soporte en medio físico ni magnético.

8. CAUSA PROBABLE.

Una vez realizado el análisis de los hallazgos, trabajo de campo, recopilación de información y entrevistas, la junta investigadora, determinó que el factor causa probable fue FACTOR HUMANO (CFIT-vuelo controlado contra el terreno) del Helicóptero MI-17 EJC-3393.

(...)”(SIC)

En el presente caso, se tiene entonces que en efecto se presentó una falla en el servicio respecto del vuelo realizado el 26 de junio de 2016, del helicóptero MI-17 con matrícula EJC-3393, dado que la tripulación no indagó sobre el estado del clima, presentándose para ese momento una alta concentración de nubes lo cual pudo ser el motivo por el cual la aeronave descendió para obtener mejor visibilidad a un nivel más bajo del registrado en el plan de vuelo, lo que causó el accidente en el que resultó muerto el Capital LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ.

Se concluye entonces que efectivamente se encuentra demostrada la ocurrencia de una falla en el servicio en tanto de manera injustificada se produjo la inaplicación del procedimiento previsto en el plan de vuelo.

8.3.3 ACERCA DEL DAÑO

El daño ha sido reclamado en las siguientes modalidades:

8.3.3.1 DAÑO MORAL

La muerte del Capital LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ, ha causado a la parte demandante un profundo dolor y congoja, pues perdieron a su hijo, hermano, prometido,



nieto y sobrino, por tanto solamente pueden tenerse por acreditado el perjuicio moral para los familiares del referido militar.

Para acreditar dicho perjuicio aportaron copia del registro civil de nacimiento de LUIS ALEJANDRO (fl. 65), ANGÉLICA MARÍA BARRETO RODRÍGUEZ (fl. 74), ANA SOFÍA RODRÍGUEZ ÁLVAREZ (fl. 76), CLARA MIREYA RODRÍGUEZ ÁLVAREZ (fl. 77).

Así mismo fue aportada declaración extraproceso rendida por los señores LUIS ANGÉLICO BARRETO SALINA y ANA SOFÍA RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, ante la Notaría Cuarta del Círculo de Villavicencio (fl. 101 a 104), en la que declaran que la señorita NATALIA MARTÍNEZ ORJUELA era la prometida de su hijo LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ, quienes mantuvieron una noviazgo durante los últimos cinco años, inmediatamente anteriores al fallecimiento del Capitán, los visitaba con frecuencia y se alojaba en la casa de ellos, que hicieron un viaje a los cuatro a los Estados Unidos, se comprometieron en matrimonio en el año 2015 para casarse en agosto de 2016.

La parte demandada respecto de las declaraciones aportadas con la demanda, no se pronunció en la contestación, ni solicitó que se llamara a interrogatorio la parte demandante a fin de que se ratificara en lo indicado ante la notaría, ni aportó prueba para desvirtuar lo manifestado por los demandantes, por tanto se tiene que acreditado el perjuicio moral causado a la demandante NATALIA MARTÍNEZ ORJUELA, en calidad de prometida en matrimonio del capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ.

Por tanto, este daño será reconocido aplicando el criterio de tasación establecido por la Jurisprudencia unificada del Consejo de Estado⁴ así:

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE
Regla General

	Nivel 1 ⁵	Nivel 2 ⁶	Nivel 3 ⁷	Nivel 4 ⁸	Nivel 5 ⁹
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

Aplicado este criterio al caso concreto se tiene lo siguiente:

Nombre	Calidad ¹⁰	Indemnización ¹¹
Luis Angélico Barreto Rodríguez	Padre	100
Ana Sofía Rodríguez Álvarez	Madre	100
Angélica María Barreto Rodríguez	Hermana	50
Clara Inés Álvarez Castillo	Abuela	50
Clara Mireya Rodríguez Álvarez	Tía	50
Natalia Martínez Orjuela	Prometida	15

⁴ CONSEJO DE ESTADO - SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - SECCIÓN TERCERA - DOCUMENTO FINAL - APROBADO MEDIANTE ACTA DEL 28 DE AGOSTO DE 2014 - REFERENTES PARA LA REPARACIÓN DE PERJUICIOS INMATERIALES

⁵ Relaciones afectivas conyugales y paterno filiales

⁶ Relación afectiva del 2º grado de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)

⁷ Relación afectiva del 3º grado de consanguinidad o civil

⁸ Relación afectiva del 4º grado de consanguinidad o civil

⁹ Relaciones afectivas no familiares – terceros damnificados

¹⁰ Respecto de la víctima directa fallecida

¹¹ Salarios mínimos legales mensuales vigentes



Se concluye entonces que el daño antijurídico en el presente caso solamente puede tenerse como demostrado en su componente de daño moral, en virtud del parentesco existente entre la víctima directa y los integrantes del núcleo familiar demandante.

8.3.3.2 PERJUICIOS MATERIALES

La parte demandante ha solicitado el reconocimiento de los perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante y futuro a su favor dado que LUIS ALEJANDRO BARRETO ÁLVAREZ apoyaba económicamente a sus padres y hermana, tal y como se indica en los hechos de la demanda.

Al padres, el señor LUIS ANGÉLICO BARRETO SALINAS, le ayudaba con \$500.000 pesos mensuales, los cuales utilizaba en gastos médicos y compra de medicamentos.

A la madre, señora ANA SONIA RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, le ayudaba con \$1.000.000 mensuales, los cuales esta los destinaba para gastos personales y familiares.

A la hermana, CLARA INÉS BARRETO RODRÍGUEZ, la apoyaba con \$200.000 mensuales, los cuales eran utilizados por esta para gastos personales.

Respecto a la ayuda económica que le brindaba el Capitán LUIS ALEJANDRO BARRETO ÁLVAREZ a su padre, madre y hermana, tal perjuicio no se encuentra acreditado, dado que si bien fueron aportadas la declaraciones extraproceso rendidas por los demandantes, en la que indican el monto que el fallecido les daba mensualmente, estas solo se limitan a mencionar en qué era utilizado este dinero, sin embargo no obra prueba que acredite cada uno de esos gastos, ni obra comprobante de la transferencia de dicha cantidad de dinero, ni está acreditada la dependencia económica de estos respecto del fallecido.

Aunado a lo anterior, de acuerdo con la jurisprudencia del Consejo de Estado¹², los hijos apoyan económicamente a sus padres hasta los 25 años, en este caso el señor LUIS ALEJANDRO BARRETO ÁLVAREZ, para la fecha en que fallece contaba con 30 años de edad, es decir que superaba la edad establecida en la que los hijos apoyan a sus padres, de modo que no se accederá al reconocimiento de dicho perjuicio, dado que no se genera una pérdida económica para estos.

Ahora bien, respecto a los gastos en que incurrió NATALIA MARTÍNEZ ORJUELA, en virtud de la decisión de comprometerse en matrimonio con LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ, esto es, los \$55.000.000 de la promesa de compraventa, \$1.349.000 televisor de 47" LED LG, base cama por valor de \$599.000, \$1.698.454 por la compra de lavadora secadora marca LG, \$388.089 compra de enfriador de aire Honeywell, \$329.00 por la compra de un parlante Bose.

Así mismo, solicita el reconocimiento de perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante futuro en razón a que LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ la apoyaba económicamente con la suma de \$400.000 mensuales.

Con relación a este perjuicio material solicitado por NATALIA MARTÍNEZ ORJUELA, debe tenerse en cuenta que no obra prueba que acredite que el fallecido le deba a esta dinero alguno por las compras realizadas en virtud del compromiso de matrimonio, por el contrario, la parte demandante manifiesta que entre los dos firmaron la promesa compraventa y aportaron el dinero para ello, y tampoco está demostrado que LUIS ALEJANDRO BARRETO RODRÍGUEZ ÁLVAREZ la apoyara económicamente con la suma de \$400.000 mensuales,

¹² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sección tercera, Sala Plena, Sentencia de unificación del 6 de abril del 2018, exp. 46005, C. P. Danilo Rojas Betancourt.



tales perjuicios no se acreditaron ni con testimonios, ni con comprobantes de la transferencia bancarias, de modo que no está acreditado que haya sufrido esta demandante una pérdida económica de tal forma que pueda accederse a lo solicitado.

En virtud de lo anterior, se negará este perjuicio, como quiera que no se encuentra acreditado.

8.3.3.3 RESPECTO DE LA ORDEN AL EJÉRCITO NACIONAL

Solicita la parte demandante en sus pretensiones que se ordene al Ejército Nacional la expedición de normas claras y precisas para que en el entrenamiento, planeamiento y desarrollo de las operaciones aéreas el personal de la Aviación del Ejército, cumpla las siguientes disposiciones:

- a. Que los PILOTOS AL MANDO de las aeronaves de la Aviación del Ejército Nacional, NO presenten planes de vuelo ante la Aeronáutica Civil en misión de ORDEN PÚBLICO, cuando realmente están realizando vuelos administrativos.
- b. Que NO se programe para misiones de vuelo, al personal de pilotos que está disfrutando turno de vacaciones.
- c. Que los Centros de operaciones Aéreas, sean operados por personal idóneo y capacitado, especialmente para que ejerzan el control positivo de la aeronaves en vuelo.
- d. Que el personal de pilotos que se encuentre adelantando algún curso de vuelo, NO se programe en actividades de vuelo operacional que interfieran con el horario y desarrollo del su entrenamiento.

El Despacho niega la solicitud, dado no resulta posible ordenarle a la entidad como debe dar cumplimiento a su objeto institucional, y la demandada cuenta con los respectivos manuales y procedimientos establecidos para desarrollar cada una de sus operaciones ya sean administrativas o de guerra, el cual debe cumplir cada uno los miembros que pertenecen al Ejército Nacional, en procura de incurrir en una falla en el servicio, como ocurrió en este caso, lo cual además escapa al objeto y competencia del juez .

En consecuencia no se accederá a lo solicitado.

8.4 CASO CONCRETO

Se resuelve el problema jurídico en el sentido de tener por estructurada la responsabilidad patrimonial del Estado respecto del fallecimiento del Capitán LUIS ALEJANDRO BARRERO ÁLVAREZ, producida durante una misión de transporte aéreo, en virtud del siniestro de la aeronave en el que era transportado el 26 de junio de 2016.

En consecuencia, dado el alcance del daño probado, se procederá a acceder parcialmente a las pretensiones de la demanda conforme los parámetros señalados anteriormente.

8.5 LA REPARACIÓN DEL DAÑO

A título de reparación del daño, se condenará a la NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – EJÉRCITO NACIONAL, al pago del daño moral sufrido por los integrantes de la parte demandante en las cantidades enunciadas en el numeral 8.3.3.1 de esta providencia.

Las demás pretensiones de la demanda serán denegadas.



8.6 CONDENA EN COSTAS

Conforme a lo dispuesto en el artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se condenará en costas a la parte demandada y se liquidarán por la Secretaría.

Para lo cual se dará aplicación a lo establecido en el Acuerdo No. PSAA16-10554¹³ de 5 de agosto de 2016, el cual establece las tarifas de agencias en derecho, las cuales se fijarán en un 3%, del valor de la condena.

8.7 EN CUANTO AL CUMPLIMIENTO DE LA SENTENCIA Y AL PAGO DE INTERESES

Solicita la demandante que se ordene a la demanda dar cumplimiento a la sentencia y actualizar los valores, conforme lo establecen los Artículos 192 y 195 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Al respecto el Despacho se abstendrá de pronunciarse dado que como bien lo indicó la demandante, la norma ya estableció el procedimiento para el cumplimiento de la sentencia y de los intereses a que haya lugar.

Se expedirá por Secretaría la documentación necesaria para la efectividad de la sentencia.

8.8 COPIAS Y ARCHIVO

Ejecutoriada esta providencia, se expedirá por Secretaría la documentación necesaria para su efectividad y se enviará el expediente a la Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos del Circuito de Bogotá para su archivo.

9. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Sesenta (60) Administrativo del Circuito de Bogotá, administrando Justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

FALLA

¹³ ARTÍCULO 5º. Tarifas. Las tarifas de agencias en derecho son:

1. PROCESOS DECLARATIVOS EN GENERAL.

- | | |
|-----------------------|--|
| En única instancia. | a. Cuando en la demanda se formulen pretensiones de contenido pecuniario, entre el 5% y el 15% de lo pedido.
b. En aquellos asuntos que carezcan de cuantía o de pretensiones pecuniarias, entre 1 y 8 S.M.M.L.V. |
| En primera instancia. | a. Por la cuantía. Cuando en la demanda se formulen pretensiones de contenido pecuniario:

(i) De menor cuantía, entre el 4% y el 10% de lo pedido.
(ii) De mayor cuantía, entre el 3% y el 7.5% de lo pedido.

b. Por la naturaleza del asunto. En aquellos asuntos que carezcan de cuantía o de pretensiones pecuniarias, entre 1 y 10 S.M.M.L.V. |
| En segunda instancia. | Entre 1 y 6 S.M.M.L.V. |



PRIMERO: Declarar patrimonialmente responsable a la NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – EJÉRCITO NACIONAL, de los perjuicios morales sufridos por la parte demandante en virtud del fallecimiento del Capitán LUIS ALEJANDRO BARRERO ÁLVAREZ, ocurrida el 26 de junio de 2016.

SEGUNDO: A título de reparación del daño, se condena a la NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – EJÉRCITO NACIONAL, al pago de las siguientes sumas de dinero equivalente en salarios mínimos legales mensuales vigentes para la fecha de este fallo así:

Nombre	Calidad ¹⁴	Indemnización ¹⁵
Luis Angélico Barreto Rodríguez	Padre	100
Ana Sofía Rodríguez Álvarez	Madre	100
Angélica María Barreto Rodríguez	Hermana	50
Clara Inés Álvarez Castillo	Abuela	50
Clara Mireya Rodríguez Álvarez	Tía	50
Natalia Martínez Orjuela	Prometida	15

TERCERO: Condenar en costas a la parte demandada. Se fijan las agencias en derecho en suma equivalente al tres por ciento (3%) del valor de la condena. Liquídense por Secretaría.

CUARTO: Ejecutoriada esta providencia, se expedirá por Secretaría la documentación Necesaria para su efectividad cuando la parte actora acredite el pago del respectivo arancel y se enviará el expediente a la Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos del Circuito de Bogotá para su archivo.

QUINTO: Denegar las demás pretensiones de la demanda.

SEXTO: Para efecto de notificaciones, términos y comunicaciones, dese aplicación a lo previsto en los acuerdos PCSJA20-11517, PCSJA20-11518, PCSJA20-11519, PCSJA20-11521, PCSJA20-11526, PCSJA20-11527, PCSJA20-11528, PCSJA20-11529, PCSJA20-11532, PCSJA20-11546, PCSJA20-11549, PCSJA20-11556 y PCSJA20-11567 del 5 de junio de 2020, expedidos por el Consejo Superior de la Judicatura, y el Decreto Legislativo 806 del 4 de junio de 2020.

SÉPTIMO: Se recuerda a las partes que para dar trámite a la recepción de memoriales y de correspondencia, es indispensable seguir las siguientes indicaciones¹⁶:

1. Enviar la solicitud a la UNICA DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO AUTORIZADA PARA RECEPCIÓN DE MEMORIALES: correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co
2. Incluir los siguientes datos:
 - Juzgado al que se dirige el memorial
 - Número completo de radicación (23 dígitos)
 - Nombres completos de las partes del proceso
 - Asunto del memorial (Oficio, demanda, contestación, recurso, etc.)
 - Documento anexo (máximo 5000 kb). Si el anexo supera este tamaño, deberá incluirse el enlace compartió del drive del usuario, lo cual queda sometido a su responsabilidad. Formato PDF – OCR.

¹⁴ Respecto de la víctima directa fallecida

¹⁵ Salarios mínimos legales mensuales vigentes

¹⁶ Requerimientos para recepción de memoriales y correspondencia de la Oficina de Apoyo – Juzgados Administrativos de Bogotá D.C. – Sede Judicial AYDEE ANZOLA LINARES - CAN



3. El incumplimiento de estos requisitos implicará la devolución del correo al iniciador del mensaje y no se le impartirá trámite.

OCTAVO: Para el examen físico del expediente se podrá solicitar cita a través de la dirección de correo electrónico jadmin60bta@notificacionesrj.gov.co, previa justificación de las razones para el efecto y autorización del titular del mismo, en los términos del aviso que se incluirá con el mensaje de datos mediante el cual se notifique esta providencia. Se atenderán las disposiciones vigentes en materia de aforo.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

ALEJANDRO BONILLA ALDANA
Juez

Firmado Por:

ALEJANDRO BONILLA ALDANA
JUEZ CIRCUITO
JUZGADO 60 ADMINISTRATIVO BOGOTÁ

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:

d670015c7f672364364cd8c3ea563ff8b486c110e2481e780cb3c0af8d129e10

Documento generado en 27/04/2021 05:34:19 PM

Valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>