



REPUBLICA DE COLOMBIA
AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

765 238
20-Marzo-2019

Señor:

JUEZ SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DEL CIRCULO JUDICIAL DE BOGOTÁ
SECCIÓN – TERCERA
BOGOTÁ
E. S. D.

REF: Expediente: No. 11001-3343-061-2018-00401-00
Medio de Control: REPARACIÓN DIRECTA
Demandante: WILLIAM ENESTO RUIZ GARZÓN y Otros
Demandado: NACIÓN - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL – AEROCIVIL Y ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES AEROANDES S.A

JOSÉ LAUREANO CASTRO MEJÍA, identificado como aparece al pie de la firma, en mi condición de Apoderado de la **NACIÓN - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL - AEROCIVIL**, en adelante **AEROCIVIL** de conformidad con el poder conferido por el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica, por medio de función delegada del señor Director General, encontrándome en tiempo y oportunidad legal, procedo con el debido respeto a **CONTESTAR LA DEMANDA** de la referencia, conforme los siguientes términos:

I- A LAS PRETENSIONES:

Antes que todo no podemos dejar de manifestar nuestros sentimientos de pésame y dolor, por quienes perecieron en el accidente de aviación que tuvo lugar el día 15 de septiembre de 2016 en el espacio aéreo que rodea el aeropuerto "Santiago Vila" del Municipio de Flandes (Tolima), el instructor de vuelo señor RAÚL ANTONIO QUINCHÍA ARANGO (Q.E.P.D) y el alumno NICOLÁS RUIZ CHAMORRO (Q.E.P.D); como resultado del abordaje en vuelo las aeronaves Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G. Igual sentimiento para sus parientes cercanos, padres, hermanos, primos, y los demás allegados directos de las víctimas.

Por otra parte, siempre hemos sido respetuosos del derecho de acción que les asiste a los demandantes, de sus garantías constitucionales del derecho de defensa y el debido proceso.

Pero no obstante, desde el punto de vista jurídico y legal, nos oponemos a la prosperidad de todas las pretensiones de la demanda, comenzando en cuanto a que la pretensión principal de la demanda se propone entre otras, a que se declare a mi representada AEROCIVIL, EXTRA CONTRACTUAL Y ADMINISTRATIVAMENTE RESPONSABLE a título de FALLA en el servicio *"como consecuencia del daño antijurídico que se le causó a los Demandantes con ocasión de sus acciones y omisiones antijurídicas"* y en SOLIDARIDAD con la ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES AEROANDES S.A, *"como consecuencia del daño antijurídico que se le causó a los demandantes con ocasión de las acciones y omisiones de sus directivos y trabajadores en los terribles hechos ya descritos"*.

Pretende el demandante imputar responsabilidad a mi representada a título de FALLA en el servicio, sin acreditar los requisitos concomitantes al supuesto hecho dañino como son



766 239
TX

y toda vez que la FALLA en el servicio, equivale a la responsabilidad subjetiva con culpa, que es lo mismo que decir según lo pretendido por el demandante que mi representada AEROCIVIL, a través de sus funciones aeroportuarias y aeronáuticas en este caso del control de tráfico aéreo con sus acciones y omisiones antijurídicas presunta o supuestamente, llevó a la muerte a los señores el instructor de vuelo señor RAÚL ANTONIO QUINCHÍA ARANGO (Q.E.P.D) y el alumno NICOLÁS RUIZ CHAMORRO (Q.E.P.D), respectivamente, porque tanto como el comandante (instructor) y el alumno en la fase *pre -solo* de la aeronave Cessna C-152 de matrícula HK-2092G, como lo da a entender la parte demandante, antes, y en el momento del accidente, y según el sentir del demandante, sí se encontraban cumpliendo con todos sus deberes legales, reglamentarios, técnicos, operacionales, de seguridad y del circuito de aeródromo del día 15 de septiembre de 2016 que les incumbían como comandante o tripulantes o personal aeronáutico de esta aeronave, sin tener en cuenta el demandante en lo más mínimo, y ocultando a la vez en la ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL), en su calidad de explotadora de la aeronave HK-2092G, que la operación o conducción de la aeronave HK-2092G es una actividad peligrosa donde la culpa se presume en quien la tripula, porque al tenor de lo dispuesto por el art. 1841 del C. de Co, "se entiende por abordaje toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en vuelo o sobre la superficie" y según lo dispuesto por el art. 1842 del mismo código, "El explotador que cause un abordaje será responsable de la muerte, lesiones o retrasos causados a personas a bordo de otras aeronaves y de la destrucción, pérdida, daños, retrasos o perjuicios a dichas aeronaves y a los bienes a bordo de las mismas, de conformidad con los artículos 1.834 y 1839". (Subrayas fuera del texto).

Así las cosas, y con el respeto debido, nos parece de la mayor irresponsabilidad que la parte demandante dé a entender implícitamente, que la víctima objeto de la presente demanda por indemnización de perjuicios el joven NICOLÁS RUIZ CHAMORRO (Q.E.P.D), en el momento de su fallecimiento, y que junto con el instructor de vuelo señor RAÚL ANTONIO QUINCHÍA ARANGO (Q.E.P.D) que se encontraban operando un aparato totalmente inofensivo (aeronave Cessna C-152) y de escasa importancia, ocultando los verdaderos riesgos que implican para la vida y la integridad de la personas conducir una aeronave de semejantes características y sus deberes legales, reglamentarios, técnicos, operacionales, de seguridad y del circuito de aeródromo que deben cumplir tripulantes y explotadores para evitar incurrir en lo peligros que dicha actividad conlleva, simplemente con citar que dentro de los más de veintidós (22) deberes y obligaciones, que debieron aplicar los tripulantes y explotadores de las aeronaves HK-2092G y HK-1328G, colisionadas en vuelo, que establecen los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC 61- (vigentes el día del accidente, 15 de septiembre de 2016), se lee: "**61.200, d) Para cualquier tipo de aeronave. El alumno piloto deber haber recibido instrucción de vuelo, antes del vuelo solo, en los siguientes tópicos, 6) Circuitos de tránsito aéreo incluyendo procedimientos de entradas y salidas, formas de evitar colisiones y turbulencias de estela de aviones**", de donde se deduce que la carga por la responsabilidad en la producción del hecho dañoso que causa una colisión o abordaje de dos (2) o más aeronaves en vuelo por la actividad peligrosa para la vida y la integridad de las personas, que conlleva la operación de una aeronave, por disposición legal corre por cuenta de los tripulantes y explotadores, quienes no llevaron a cabo un aterrizaje exitoso de sus aparatos, sino que el resultado fue interrumpido a causa de la inobservancia o inaplicación de tales deberes y obligaciones: mientras que a la AEROCIVIL en sus



767 2410
10

Aeronáuticos de Colombia – RAC-, le corresponde el suministro de algunos medios para que dicha operación se realice en condiciones de seguridad, de donde se deduce que sus funciones, deberes y obligaciones son de medio y no de resultado, y que como se demostrará más adelante en su función la AEROCIVIL si tomó todas las medidas para que este hecho no se presentara, pero que no obstante esta previsión el hecho se presentó, pero no por su irresponsabilidad, sino por las acciones y omisiones (culpa de la víctima) de la propias víctimas, el instructor señor RAÚL ANTONIO QUINCHÍA ARANGO (Q.E.P.D), el alumno NICOLÁS RUIZ CHAMORRO (Q.E.P.D), la ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL), en su calidad de tripulantes y explotadores de la aeronave HK-2092G, en concurrencia con la culpa de los terceros señora instructora ANA MILENA SEPÚLVEDA MOSQUERA, el alumno JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ CARDONA y ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES "AEROANDES" en su calidad de tripulantes y explotadores de la aeronave HK-1328G. (Subrayas fuera del texto).

Es decir, que la aeronave de la empresa AEROANDES HK-1328G al recortar su propio circuito aceleró el accidente, empero sin embargo, la culpa mayor la tiene la aeronave de la empresa ACAHEL HK-2092G puesto que desde el mismo momento en que no guardó su propio circuito, ni siquiera el circuito de la aeronave de AEROANDES pues se pasó en ambos, con eso selló el destino, además el circuito de la aeronave de AEROANDES, penetraba la Zona Restringida SKR9 de la Fuerza Aérea, donde se explica en parte la total responsabilidad que también tienen los dos (2) instructores de estas empresas en el abordaje objeto de esta controversia.

Por otro lado y en materia probatoria, que dan la base a los planteamientos de las pretensiones de la demanda, la exposición de todos los hechos y las imputaciones a mi representada, con las controvertibles pruebas documentales allegadas, con la no conducencia desde el punto de vista técnico sobre las verdaderas causas del accidente de las aeronaves HK-2092G y HK-1328G de los catorce (14) testimonios solicitados practicar por el demandante, que si bien si pueden servir para demostrar el "sufrimiento y la congoja" que les produjo la pérdida de un pariente, ser querido allegado o amigo, (asunto que no es responsabilidad de mi representada AEROCIVIL), no son conducentes para demostrar las causas probables, ni las causas técnicas del accidente y muchos menos para demostrar las imputaciones personales y directas a presuntos responsables del hecho, por no ostentar dichos testigos siquiera la calidad de testigos directos, ni técnicos del accidente, y no constarles nada de las presuntas acciones u omisiones que el demandante imputa en este caso a la señora controladora de tráfico aéreo de la AEROCIVIL y a esta, a título de falla del servicio.

Veamos algunas de las normas incumplidas por las empresas y los tripulantes de las citadas aeronaves, involucradas en el abordaje:

RAC 1

VFR. Reglas de Vuelo Visual. (Visual Flight Rules)

RAC 5

5.2.2. Cumplimiento del Reglamento del Aire



La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos, se ajustará a las reglas generales, y además durante el vuelo:

- a) **A las reglas de vuelo visual, o**
- b) **A las reglas de vuelo por instrumentos**

5.2.3.1. Responsabilidad del piloto al mando de la aeronave **El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, será responsable de que la operación de esta se realice de acuerdo con este Reglamento**, pero podrá dejar de seguirlo en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad.

5.2.4. Autoridad del piloto al mando de la aeronave

El piloto al mando de la aeronave, tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma.

5.3.2. Prevención de colisiones.

Ninguna de las reglas contenidas en esta Parte, **eximirá al piloto al mando de una aeronave de la responsabilidad de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión**, lo que incluye llevar a cabo las maniobras anticolidión necesarias, basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipo ACAS.

*Nota 1: Es importante, con objeto de prevenir posibles colisiones, **ejercer la vigilancia a bordo de las aeronaves, sea cual fuere el tipo de vuelo o la clase de espacio aéreo en que vuele la aeronave**, y mientras circule en el área de movimiento de un aeródromo.*

Nota 2: Los procedimientos operacionales relativos al uso del ACAS en los que se detallan las responsabilidades del piloto al mando figuran en los PANS-OPS (Documento OACI 8168), volumen I Parte VIII, Capítulo 3.

Nota 3: Los procedimientos aplicables en Colombia a las aeronaves dotadas con sistemas anticolidión de abordó (ACAS), figuran en el Apéndice C de la presente Parte.

5.3.2.1. Proximidad

Ninguna aeronave volará tan cerca de otra de modo que pueda ocasionar peligro de colisión.

5.3.2.2.1. La aeronave que por las reglas siguientes esté obligada a mantenerse fuera de la trayectoria de la otra, **evitará pasar por encima, por debajo de ella, o por delante de ella, a menos que lo haga a suficiente distancia** y teniendo en cuenta el efecto de la estela turbulenta de dicha aeronave.

5.3.2.2.2. Aproximación de frente

Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente y haya peligro de colisión, **ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.**

5.3.2.2.3. Convergencia

Cuando **dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga la otra a su derecha cederá el paso**, con las siguientes excepciones:

- a) Los aerodinos propulsados mecánicamente, cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos;
- b) Los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos;
- c) Los planeadores cederán el paso a los globos;
- d) Las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a las que vayan remolcando a otras, o a algún objeto.

5.3.2.5. Operaciones en un aeródromo, sobre el mismo o en sus cercanías.



Los pilotos de aeronaves que operen en un aeródromo, en su entorno o cercanías, dentro o fuera de una zona de tránsito de aeródromo, deben:

- Observar el tránsito del aeródromo a fin de evitar colisiones
- Ajustarse al circuito de tránsito formado por otras aeronaves en vuelo, o evitar interferirlo.
- Hacer todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que se les ordene lo contrario.
- Aterrizar y despegar contra el viento, a menos que sea preferible hacerlo en otra dirección por razones de seguridad, de configuración de la pista, o de tránsito aéreo.

5.3.3.1. Presentación de un plan de vuelo

5.3.3.1.1. La información referente al vuelo proyectado, o parte del mismo que ha de suministrarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, se dará en forma de plan de vuelo, el cual es obligatorio en Colombia, para todo tipo de vuelo." (Subrayas fuera del texto).

Ahora bien, acorde con la Publicación de Información AIP, vigentes desde el 16 de octubre de 2014, que debieron observar y aplicar porque estaban obligados los tripulantes de las aeronaves HK2092G y HK1328G, entre otras formas, para evitar el abordaje del que fueron víctimas, se tiene,

ENR 1.2 REGLAS DE VUELO VISUAL

"10. Un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado se mantendrá continuamente a la escucha en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que suministre el servicio control de tránsito aéreo, e informará su posición a la misma dependencia según lo reglamentado." (Subrayas fuera del texto).

También, existe el INFORME FINAL COL-16-32 GRIAA del accidente sufrido por las aeronaves de matrículas HK 2092G y HK 1328G, con respecto al cual como lo dice el Coordinador del Grupo de Investigación de Accidentes, mediante Oficio No. 1003.173.1-2018033533 del 16 de octubre de 2018 :... "es oportuno indicar que el análisis, conclusiones, causas probables y demás ítems que se encuentran consignados en el Informe Final del Accidente, son situaciones que se encuentran respaldadas en evidencias documentales; adicionalmente, todas esas consideraciones son determinadas de acuerdo a las evidencias factuales y al análisis contenido en el proceso investigativo, aclarando que las mismas no se deben interpretar con el ánimo de señalar culpabilidad o responsabilidad alguna de organizaciones ni de individuos." (subrayas fuera del texto).

Así mismo, el orden en que están expuestas las conclusiones, las causas probables y los factores contribuyentes no representan jerarquía o determinan nivel de importancia, pues las investigaciones son de carácter netamente técnico con el único fin de prevenir futuros accidentes". (subrayas fuera del texto).

Por lo anterior, es importante dejar sentado de entrada, el alcance y compromiso que conlleva la expedición del INFORME FINAL COL-16-32 GRIAA y los efectos que este puede tener en un proceso de carácter judicial, civil, penal o administrativo, por cuanto es evidente que el Demandante en el presente proceso no se ahorra esfuerzo en cimentar sobre este estudio, una serie de presuntas y supuestas imputaciones culposas contra la



AEROCIVIL y su controladora de tránsito aéreo, que no son del caso y basado en el mismo, sobre el cual el Coordinador del Grupo de Investigación de Accidentes, mediante Oficio No. 1003.173.1-2018033533 del 16 de octubre de 2018 precisó:

“ Por consiguiente, lamentamos el uso e interpretación indebida que se está dando de manera reiterada a los Informes que emite el Grupo de Investigación de Accidentes, pues tal como lo ha indicado esta Autoridad (AIG) en disímiles actuaciones, la utilización de un Informe Final ante Autoridades Judiciales y Administrativas, para que sea valorado como medio de prueba y con la finalidad de determinar culpa o responsabilidad, desdice de los fines en materia de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos.

El uso del Informe Final de un accidente con fines legales, punitivos, y diferentes a los de la Prevención de Accidentes, es peligroso, pues desmotiva la participación del medio aeronáutico en la investigación de esta clase de eventos, no sería posible conocer las causas de los accidentes, se dificulta la prevención de posibles eventos similares y se afecta así, de manera grave, la Seguridad Operacional.

Así pues, debemos observar la Sección 114.001 del RAC 1 14 sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, la cual definió la Investigación como un proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional. En el mismo sentido, indicó el Reglamento que el único objetivo de la Investigación de accidentes o incidentes es la prevención de eventos futuros y el propósito no es determinar la culpa o la responsabilidad.

Finalmente, dentro del mismo RAC 114 el Numeral 4 del Apéndice 2, se limitó el uso del Informe Final para propósitos que no sean la prevención de accidentes e incidentes y consignó que, si se persiguen otros fines, se debería instituir una investigación independiente para los otros asuntos perseguidos, y previno el uso de los Informes Finales como pruebas en procesos de atribución de culpa o responsabilidad”.

Por lo demás, tanto la contestación a la demanda, así como el DICTAMEN PERICIAL DE PARTE DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, adjunto a la misma, se apoyan en la información que se tiene del INFORME FINAL COL-16-32 GIA, ateniéndonos a los datos que allí reposan. Destacando que la demanda se equivoca en algunos datos relacionados con las horas de algunos de los eventos, prácticamente acudiendo a la información del INFORME FINAL COL-16-32 GRIAA, pero cambiando los datos y la realidad misma de los eventos que rodearon el accidente entre las aeronaves HK2092G y HK1328G. Por consiguiente, la defensa técnica de la AEROCIVIL es esta parte del proceso se fundamenta en una comparación entre algunas de las presunciones de irregularidad en la prestación del servicio ATS que presume y supone la demanda y el



214
771
12

INFORME FINAL COL-16-32 GIA junto con las Fichas de Progreso de Vuelo -FPV- allegadas como videncia dentro.

Conclusión a las pretensiones: Que se condene en honorarios, costas y gastos al demandante, a favor de la entidad que represento.

II- A LOS HECHOS:

PRIMERO: Pese a ser una actividad vinculada con el empleo de aeronaves civiles, no nos consta directamente.

SEGUNDO: Pese a ser una actividad vinculada con el empleo de aeronaves civiles, no nos consta directamente.

TERCERO: Este hecho es parcialmente cierto, pues según consta en el Informe Final, el día 15 de septiembre de 2016, fueron programadas por sus respectivos explotadores las aeronaves de instrucción tipo Cessna 152 (HK2092G) y Piper 28 (HK1 328C), desde el aeródromo Santiago Vila. Así mismo, indica el documento que los explotadores aéreos eran de una parte la Academia de Pilotaje de Aviones y Helicópteros LTDA. (ACAHEL) (HK2092G) y de la otra Escuela de Aviación de los Andes S.A. AEROANDES (HK1328G), tal como consta en la Sinopsis del Informe.

CUARTO: Este hecho no nos consta, pues la identidad del piloto, las personas involucradas y las personas fallecidas a consecuencia del evento, no se encuentran documentadas en el Informe Final del accidente. De igual forma, según lo refirió el Informe Final, la aeronave de matrícula HK 2092G, fue programada para realizar vuelo de instrucción doble comando en la fase de maniobras en la zona de entrenamiento del Guamo — Tolima (Sur Oeste del aeródromo). Dicha tripulación presentó el plan de vuelo VFR a las 13:36UTC con dos ocupantes a bordo (Instructor de vuelo y Alumno Piloto), una autonomía de vuelo de 04 Hrs, un nivel de vuelo de 3500 pies, aeródromos alternos de SKIB (Aeródromo Perales — Ibagué) y SKNV (Aeródromo Benito Salas — Neiva) y una hora estimada de salida a las 14:00UTC.

No obstante, es oportuno aclarar que dentro del Numeral 1.1. Antecedentes de Vuelo, no se detalla específicamente el nombre de los tripulantes ni explotadores entre otras razones, porque de acuerdo con el estándar internacional (Anexo 13 -Investigación de accidentes e incidentes aéreos. Al Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago en 1944 y aprobado por Colombia mediante la Ley 12 de 1947), lo que interesa en el infortunio aéreo es el valor positivo del error que el hecho puede brindar para prevenir futuros accidentes y no las personas individualmente consideradas a quienes se procura salvaguardar en su dignidad personal; de ahí porque el demandante no puede basarse en nada del el INFORME FINAL COL-16-32 GRIAA para edificar con ello una supuesta o presunta responsabilidad por FALLA del servicio de mi representada, toda vez que el INFORME FINAL COL-16-32 GRIAA, no tiene por objeto hacer tipificaciones por presuntas o supuestas conductas dolosas o culposas contra persona alguna.

QUINTO: Este hecho es parcialmente cierto, pues en el Informe Final indicó que, la aeronave HK 1328C, fue programada para realizar vuelo de instrucción doble comando en la fase pre-solo con trabajos de pista sobre el aeródromo (SKGI). El plan de vuelo fue presentado a las 13:49UTC con dos ocupantes a bordo (Instructor de vuelo y Alumno Piloto), una autonomía de vuelo de 02 Hrs, un nivel de vuelo de 2500 pies, aeródromos alternos de SKIB y SKNV y una hora estimada de salida a las 14:30UTC.

SEXTO: No es cierto. No es cierto que las aeronaves HK2092G y HK1328G se encontrarán volando en espacios aéreos controlados PARA VUELOS VFR en lo que respecta al servicio de separación ya que esta no se provee para estos vuelos en espacio aéreo clase D, pues si bien el aeropuerto "Santiago Vila" cuenta con torre de control,



772 245 N

de información de vuelo y alerta, lo cual es concordante con lo previsto en el numeral **6.2.7 del RAC 6** ("las disposiciones pertinentes a la clasificación del espacio aéreo y las características de su diferentes clases están contenidas en el Apéndice D) junto con el **APÉNDICE D- CLASES DE ESPACIO AÉREO ATS SERVICIOS SUMINISTRADOS Y REQUISITOS DE VUELO del RAC 6** para espacio aéreo Clase D vuelos VFR. Cabe agregar que la normatividad establecida para el vuelo visual (VFR por su sigla en el idioma inglés VISUAL FLIGHT RULES), no fue observado por las tripulaciones de las aeronaves accidentadas, lo cual conllevó al accidente por abordaje ocurrido el día 15 de septiembre de 2016 y que el demandante no transcribe, ni cita, pero que consisten en:

RAC 1

VFR. Reglas de Vuelo Visual. (Visual Flight Rules)

RAC 5

5.2.2. Cumplimiento del Reglamento del Aire

La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos, se ajustará a las reglas generales, y además durante el vuelo:

- a) **A las reglas de vuelo visual, o**
- b) A las reglas de vuelo por instrumentos

5.2.3.1. Responsabilidad del piloto al mando de la aeronave **El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, será responsable de que la operación de esta se realice de acuerdo con este Reglamento,** pero podrá dejar de seguirlo en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad.

5.2.4. Autoridad del piloto al mando de la aeronave

El piloto al mando de la aeronave, tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma.

5.3.2. Prevención de colisiones.

Ninguna de las reglas contenidas en esta Parte, **eximirá al piloto al mando de una aeronave de la responsabilidad de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión,** lo que incluye llevar a cabo las maniobras anticolidión necesarias, basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipo ACAS.

*Nota 1: Es importante, con objeto de prevenir posibles colisiones, **ejercer la vigilancia a bordo de las aeronaves, sea cual fuere el tipo de vuelo o la clase de espacio aéreo en que vuela la aeronave,** y mientras circule en el área de movimiento de un aeródromo.*

Nota 2: Los procedimientos operacionales relativos al uso del ACAS en los que se detallan las responsabilidades del piloto al mando figuran en los PANS-OPS (Documento OACI 8168), volumen I Parte VIII, Capítulo 3.

Nota 3: Los procedimientos aplicables en Colombia a las aeronaves dotadas con sistemas anticolidión de abordaje (ACAS), figuran en el Apéndice C de la presente Parte.

5.3.2.1. Proximidad

Ninguna aeronave volará tan cerca de otra de modo que pueda ocasionar peligro de colisión.

5.3.2.2.1. La aeronave que por las reglas siguientes esté obligada a mantenerse fuera de la trayectoria de la otra, **evitará pasar por encima, por debajo de ella, o por delante de**

246
773
M

5.3.2.2.2. Aproximación de frente

Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente y haya peligro de colisión, **ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.**

5.3.2.2.3. Convergencia

Cuando **dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga la otra a su derecha cederá el paso,** con las siguientes excepciones

- a) Los aerodinos propulsados mecánicamente, cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos;
- b) Los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos;
- c) Los planeadores cederán el paso a los globos;
- d) Las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a las que vayan remolcando a otras, o a algún objeto.

5.3.2.5. Operaciones en un aeródromo, sobre el mismo o en sus cercanías.

Los pilotos de aeronaves que operen en un aeródromo, en su entorno o cercanías, dentro o fuera de una zona de tránsito de aeródromo, deben:

- a) **Observar el tránsito del aeródromo a fin de evitar colisiones**
- b) **Ajustarse al circuito de tránsito formado por otras aeronaves en vuelo,** o evitar interferirlo.
- c) Hacer **todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue** a menos que se les ordene lo contrario.
- d) Aterrizar y despegar contra el viento, a menos que sea preferible hacerlo en otra dirección por razones de seguridad, de configuración de la pista, o de tránsito aéreo.

5.3.3.1. Presentación de un plan de vuelo

5.3.3.1.1. La información referente al vuelo proyectado, o parte del mismo que ha de suministrarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, **se dará en forma de plan de vuelo, el cual es obligatorio en Colombia, para todo tipo de vuelo.** (Subrayas fuera del texto).

Ahora bien, acorde con la Publicación de Información AIP, vigentes desde el 16 de octubre de 2014, que debieron observar y aplicar porque estaban obligados los tripulantes de las aeronaves HK2092G y HK1328G, entre otras formas, para evitar el abordaje del que fueron víctimas, se tiene,

ENR 1.2 REGLAS DE VUELO VISUAL

"10. Un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado se mantendrá continuamente a la escucha en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que suministre el servicio control de tránsito aéreo, e informará su posición a la misma dependencia según lo reglamentado. (Subrayas fuera del texto).

SÉPTIMO: Este hecho no es cierto, pues según indica el Informe Final, la aeronave HK 2092G inició su rodaje a las (14:11 UT C) a la pista 20 vía calle de rodaje B y posteriormente fue autorizada para despegue a las (14:26UTC), porque acorde con el INFORME FINAL COL-16-32 GRIAA en la página 5, se lee que: "La aeronave HK2092G inició su rodaje a las 14:11UTC a la pista 20 vía calle de rodaje B y posteriormente fue autorizada para despegue a las 14:26UTC.", Existiendo una discrepancia de 6 minutos en



REPUBLICA DE COLOMBIA
AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

774 / 247
N

establecido por la información del INFORME FINAL, el cual coincide con los datos de la Ficha de Progreso de Vuelo (FPV).

INFORME FINAL COL-16-32 GIA en la página 5

"La aeronave HK2092G inició su rodaje a las 14:11UTC a la pista 20 vía calle de rodaje B y posteriormente fue autorizada para despegue a las 14:26UTC."

HK 13286			025	20	1446	TD 1502			
01 PA28 090			1 5 SEP 2016		DEP 1455	TD 1507	ARR		
ATC 5K61						TD 1513	1523		
5K61						TD 1520			

HK 20426	A.		035	20	1411	6MO 1440/1505			
01 0152 090			1 5 SEP 2016		DEP 1426	6MO 1511			
ATC 5K61						TD 1518			
5K61									

HALLAZGO 1		
Demanda Reapacion Directa	Informe Final COL-16-32 GIA	

DISCREPANCIA

- Existe una discrepancia de 6 minutos en la hora de rodaje y de 5 minutos en la hora de despegue.

COINCIDENCIA La información del INFORME FINAL coincide con los datos de la Ficha de Progreso de Vuelo (FPV).



REPUBLICA DE COLOMBIA
AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

775 740
26

establecido por la información del INFORME FINAL, el cual coincide con los datos de la Ficha de Progreso de Vuelo (FPV).

INFORME FINAL COL-16-32 GIA en la página 5

"La aeronave HK2092G inició su rodaje a las 14:11UTC a la pista 20 vía calle de rodaje B y posteriormente fue autorizada para despegue a las 14:26UTC."

DISCREPANCIA

- Existe una discrepancia de 6 minutos en la hora de rodaje y de 5 minutos en la hora de despegue.

COINCIDENCIA La información del INFORME FINAL coincide con los datos de la Ficha de Progreso de Vuelo (FPV).

CUADRO COMPARATIVO DEMANDA 2018-401 REPARACION DIRECTA WILLIAM ERNESTO RUIZ – ACCIDENTE HK2092G / HK1328G Y EL INFORME FINAL COL-16-32 GIA						
HALLAZGO 1						
Demanda Reparacion Directa			Informe Final COL-16-32 GIA			
Evento	Aeronave	Hora	Evento	Aeronave	Hora	Diferencia
Inicio de Rodaje	HK 2092G	09:17:03HL	Inicio de Rodaje	HK2092G	14:11UTC	6 minutos
		14:17UTC				
Autorización de despegue	HK 2092G	09:21:55HL	autorización de despegue	HK2092G	14:26UTC	5 minutos
		14:21UTC				



REPUBLICA DE COLOMBIA
AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

776 249
17

HK 1328G			025	20	1446	TO 1502		
01 PA28 090			15 SEP 2016		DEP 1455	TO 1513	ARR 1523	
ATC 5K61								
5K61								

HK 2092G	A		035	20	1411	6M0		
01 0152 090			15 SEP 2016		DEP 1426	1440/1453		
AIC 5K61						ESP 1511		
5K61						TO 1518		

OCTAVO: Este hecho no es cierto, pues según indica el Informe Final, a las (14:40UTC) la aeronave HK 2092G reportó establecida en el área del Guamo y a las (14:46UTC), la aeronave HK 1328G, inició su rodaje a la pista 20 vía calle de rodaje B y efectuó el despegue a las (14:55UTC), porque acorde con el **INFORME FINAL COL 16-32 GRIAA**,

pág 5:

"A las 14:40UTC, la aeronave HK2092G reportó establecido en el área del Guamo, y a las 14:46UTC, la aeronave HK1328G, inició su rodaje a la pista 20 vía calle de rodaje B y efectuó el despegue a las 14:55UTC."

DISCREPANCIAS

1. Existe una discrepancia de 4 minutos en el reporte "establecido en el área del Guamo"
2. Existe una discrepancia de 1 minuto en la hora de rodaje del HK1328G
3. Existe una discrepancia en la hora de despegue del HK1328G de 3 minutos.

COINCIDENCIA

Existe una coincidencia entre el INFORME FINAL y las FPV de la Torre de Control en los anteriores 3 eventos así:

- HK2092G se establece en el Guamo a las 1440UTC
- HK1328G inicia rodaje a las 1446UTC
- HK1328G despegue a las 1455UTC



REPUBLICA DE COLOMBIA
AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

777 260
N

Demanda Reparación Directa			Informe Final COL-16-32 GIA			
Evento	Aeronave	Hora	Evento	Aeronave	Hora	Diferencia
Establecido en el Guamo	HK 2092G	09:36:443HL	Establecido en el Guamo	HK2092G	14:40UTC	6 minutos
		14:36:44UTC				
Inicio de Rodaje	HK1328G	09:45:14HL	Inicio de Rodaje	HK1328G	14:46UTC	1 minuto
		14:45:14UTC				
Despegue	HK1328G	09:51:31HL	Despegue	HK1328G	14:55UTC	3 minutos
		14:51:31UTC				

CUADRO COMPARATIVO DEMANDA 2018-401 REPARACION DIRECTA WILLIAM ERNESTO RUIZ – ACCIDENTE HK2092G / HK1328G Y EL INFORME FINAL COL-16-32 GIA

HALLAZGO 2

Demanda Reparación Directa			Informe Final COL-16-32 GIA			
Evento	Aeronave	Hora	Evento	Aeronave	Hora	Diferencia
Establecido en el Guamo	HK 2092G	09:36:443HL	Establecido en el Guamo	HK2092G	14:40UTC	6 minutos
		14:36:44UTC				
Inicio de Rodaje	HK1328G	09:45:14HL	Inicio de Rodaje	HK1328G	14:46UTC	1 minuto
		14:45:14UTC				
Despegue	HK1328G	09:51:31HL	Despegue	HK1328G	14:55UTC	3 minutos
		14:51:31UTC				

NOVENO: No es cierto, porque el INFORME FINAL COL 16-32 GRIAA indica que la aeronave HK 1328C, realizó un tráfico izquierdo y a las (15:02UTC), realizó el primer toque y despegue por la pista 20; a su vez, la aeronave HK 2092G abandonó la zona del Guamo a las (15:03UTC) y se dirigió a la zona del Espinal.

INFORME FINAL COL 16-32 GRIAA pág 5

“La aeronave HK1328G, realizó un tráfico izquierdo y a las 15:02UTC realizó el primer toque y despegue por la pista 20. A su vez, la aeronave HK2092G abandonó la zona del Guamo a las 15:03UTC y se dirigió a la zona del Espinal.”

DISCREPANCIAS



778 751
NA

1. Existe una discrepancia de 5 minutos en el primer toque y despegue realizado por el HK1328G
2. Existe una discrepancia de 3 minutos en la hora de abandono de la zona del municipio El Guamo del HK2092G

COINCIDENCIAS

Las horas del INFORME FINAL y la FPV de la Torre de Control si coinciden así:

- Hora primer toque y despegue 1502UTC
- Hora en que se abandona zona El Guamo 1503UTC

CUADRO COMPARATIVO DEMANDA 2018-401 REPARACION DIRECTA WILLIAM ERNESTO RUIZ – ACCIDENTE HK2092G / HK1328G Y EL INFORME FINAL COL-16-32 GIA						
HALLAZGO 3						
Demanda Reparación Directa			Informe Final COL-16-32 GIA			
Evento	Aeronave	Hora	Evento	Aeronave	Hora	Diferencia
Primer toque y despegue	HK1328G	09:56:38HL	Primer toque y despegue	HK1328G	15:02UTC	5 minutos
		14:56:38UTC				
Abandona el Guamo	HK2092G	09:59:57HL	Inicio de Rodaje	HK2092G	15:03UTC	3 minutos
		14:59:57UTC				

DÉCIMO: No es cierto, porque según el INFORME FINAL COL 16-32 GRIAA, a las (15:07 UTC), la aeronave HK 1328G realizó su segunda maniobra de toque y despegue por la pista 20 y cinco (5) minutos después, siendo las (15:11 UTC), la aeronave HK 2092G notificaba la posición del Espinal.

INFORME FINAL COL 16-32 GRIAA pág 5

“A las 15:07UTC, la aeronave HK1328G realizó su segunda maniobra de toque y despegue por la pista 20 y cinco minutos después, siendo las 15:11UTC, la aeronave HK2092G notificaba la posición del Espinal.”

DISCREPANCIAS

- 4 minutos en el segundo toque y despegue del HK1328G
- 4 minutos e la hora de notificación del HK2092G sobre la posición El Espinal

COINCIDENCIAS



REPUBLICA DE COLOMBIA
AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

179 252
20

- Informe Final y FPV en el reporte posición El Espinal 1511UTC.

CUADRO COMPARATIVO DEMANDA 2018-401 REPARACION DIRECTA WILLIAM ERNESTO RUIZ – ACCIDENTE HK2092G / HK1328G Y EL INFORME FINAL COL-16-32 GIA						
Demanda Reparación Directa			Informe Final COL-16-32 GIA			
Evento	Aeronave	Hora	Evento	Aeronave	Hora	Diferencia
Segundo toque y despegue	HK1328G	10:02:35HL	Segundo toque y despegue	HK1328G	15:07UTC	4 minutos
		15:02:35UTC				
Notificación El Espinal	HK2092G	10:07:21HL	Notificación El Espinal	HK2092G	15:11UTC	4 minutos
		15:07:21UTC				

ONCE: No es cierto, toda vez que, acorde con el INFORME FINAL COL 16-32 GRIAA página 5, a aeronave HK1328G, realizó una tercera maniobra de toque y despegue a las 15:0UTC, la cual procedió a realizar otro tráfico izquierdo RWY 20.

INFORME FINAL COL 16-32 GRIAA pág 5

“La aeronave HK1328G, realizó una tercera maniobra de toque y despegue a las 15:0UTC, la cual procedió a realizar otro tráfico izquierdo RWY 20”.

DISCREPANCIA

- 4 minutos en la tercera maniobra de toque y despegue del HK1328G RWY20.

COINCIDENCIA

- Entre el Informe Final Col 16-32 GIA y la FPV hora tercer toque y despegue 1513UTC.

CUADRO COMPARATIVO DEMANDA 2018-401 REPARACION DIRECTA WILLIAM ERNESTO RUIZ – ACCIDENTE HK2092G / HK1328G Y EL INFORME FINAL COL-16-32 GIA						
HALAZGO 5						
Demanda Reparación Directa			Informe Final COL-16-32 GIA			
Evento	Aeronave	Hora	Evento	Aeronave	Hora	Diferencia



Tercer toque y despegue	HK1328G	10:08:43HL 15:08:43UTC	Tercer toque y despegue	HK1328G	15:13UTC	4 minutos
-------------------------	---------	---------------------------	-------------------------	---------	----------	-----------

DOCE: Conforme lo establecido en el INFORME FINAL COL 16-32 GRIAA, se indicó que, el HK 2092C, dejó la zona del Espinal y procedió hacia (SKGI), donde se le dio la instrucción de incorporarse en tramo con el viento circuito derecho para la pista 20, durante esta maniobra, la aeronave HK 1328G se encontraba efectuando el tramo con el viento circuito izquierdo para la pista 20.

TRECE: Lo expuesto en este hecho de la demanda, no se encuentra argumentado en los mismos términos, dentro del documento final y en cuanto a la falta de control cuya responsabilidad se le atribuye en este hecho a la señora Controladora de Tránsito Aéreo, es pertinente reiterar algunas de las normas pertinente transcritas en párrafos anteriores, relacionadas con las reglas del aire y del control de tráfico aéreo ATS, en cuanto a VRF-VISUAL FLIGHT RULES:

Acorde con la Publicación de Información AIP, vigentes desde el 16 de octubre de 2014, que debieron observar y aplicar, porque estaban obligados los tripulantes de las aeronaves HK2092G y HK1328G, entre otras formas, para evitar el abordaje del que fueron víctimas, se tiene,

ENR 1.2 REGLAS DE VUELO VISUAL

"10. Un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado se mantendrá continuamente a la escucha en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que suministre el servicio control de tránsito aéreo, e informará su posición a la misma dependencia según lo reglamentado. (Subrayas fuera del texto)."

De los RAAC 5:

"5.3.2.5. Operaciones en un aeródromo, sobre el mismo o en sus cercanías.

Los pilotos de aeronaves que operen en un aeródromo, en su entorno o cercanías, dentro o fuera de una zona de tránsito de aeródromo, deben:

- Observar el tránsito del aeródromo a fin de evitar colisiones**
- Ajustarse al circuito de tránsito formado por otras aeronaves en vuelo, o evitar interferirlo.**

"5.2.3.1. Responsabilidad del piloto al mando de la aeronave **El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, será responsable de que la operación de esta se realice de acuerdo con este Reglamento,** pero podrá dejar de seguirlo en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad.

5.2.4. Autoridad del piloto al mando de la aeronave

El piloto al mando de la aeronave, tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma.



754
781 22

5.3.2. Prevención de colisiones.

Ninguna de las reglas contenidas en esta Parte, eximirá al piloto al mando de una aeronave de la responsabilidad de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión, lo que incluye llevar a cabo las maniobras anticolidión necesarias, basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipo ACAS.

Nota 1: Es importante, con objeto de prevenir posibles colisiones, ejercer la vigilancia a bordo de las aeronaves, sea cual fuere el tipo de vuelo o la clase de espacio aéreo en que vuele la aeronave, y mientras circule en el área de movimiento de un aeródromo.

Nota 2: Los procedimientos operacionales relativos al uso del ACAS en los que se detallan las responsabilidades del piloto al mando figuran en los PANS-OPS (Documento OACI 8168), volumen I Parte VIII, Capítulo 3.

Nota 3: Los procedimientos aplicables en Colombia a las aeronaves dotadas con sistemas anticolidión de abordó (ACAS), figuran en el Apéndice C de la presente Parte.

5.3.2.1. Proximidad

Ninguna aeronave volará tan cerca de otra de modo que pueda ocasionar peligro de colisión.

5.3.2.2.1. La aeronave que por las reglas siguientes esté obligada a mantenerse fuera de la trayectoria de la otra, evitará pasar por encima, por debajo de ella, o por delante de ella, a menos que lo haga a suficiente distancia y teniendo en cuenta el efecto de la estela turbulenta de dicha aeronave.

5.3.2.2.2. Aproximación de frente

Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.

5.3.2.2.3. Convergencia

Cuando dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga la otra a su derecha cederá el paso, con las siguientes excepciones:

- Los aerodinos propulsados mecánicamente, cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos;
- Los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos;
- Los planeadores cederán el paso a los globos;
- Las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a las que vayan remolcando a otras, o a algún objeto."

CATORCE: No es cierto, toda vez que conforme al INFORME FINAL COL 16-32 GRIAA página 6, el HK2092G, notificó tramo básico circuito derecho e informó que continuaría en entrenamiento de pista, y siendo las 15:18UTC, le fue autorizado la maniobra de toque y despegue, con instrucciones de reportar cuando se encontrara en tramo con el viento, circuito izquierdo.

INFORME FINAL COL 16-32 GRIAA página 6

"El HK2092G, notificó tramo básico circuito derecho e informó que continuaría en entrenamiento de pista, y siendo las 15:18UTC, le fue autorizado la maniobra de toque y despegue, con instrucciones de reportar cuando se encontrara en tramo con el viento, circuito izquierdo."

DISCREPANCIA



702 255
25

- Existe una discrepancia de 4 minutos en la hora en que se imparte la autorización de la maniobra de toque y despegue al HK2092G y la instrucción de reportar en tramo con el viento izquierdo.

COINCIDENCIA

- Existe una coincidencia parcial entre el punto 11 de la demanda y la transcripción de las comunicaciones torre de control y el HK2092G, por cuanto la autorización de maniobra de toque y despegue efectivamente se produjo a las 15:13:38UTC (10:13:38 HL) y no como erradamente lo menciona el INFORME FINAL a las 15:38UTC. La coincidencia puede observarse en la página 65 del mismo informe. Nótese sin embargo que existe una diferencia de 1 segundo entre lo que dispone el INFORME FINAL y el punto 11 de la demanda.

CUADRO COMPARATIVO DEMANDA 2018-401 REPARACION DIRECTA WILLIAM ERNESTO RUIZ – ACCIDENTE HK2092G / HK1328G Y EL INFORME FINAL COL-16-32 GIA						
HALAZGO 5						
Demanda Reparación Directa			Informe Final COL-16-32 GIA			
Evento	Aeronave	Hora	Evento	Aeronave	Hora	Diferencia
Autorización toque y despegue	HK2092G	10:13:38HL	Autorización toque y despegue	HK2092G	15:18UTC	4 minutos
		15:13:38UTC				

A los **HECHOS QUINCE, DIECISÉIS y DIECISIETE**, que son los hechos relacionados con la ocurrencia propiamente dicha del abordaje de las aeronaves HK2092G y HK1328G, se responden en consonancia con lo que se sobre el particular determina el DICTAMEN PERICIAL de la parte demandante, el DICTAMEN PERICIAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL y los videos recreativos de las dos partes, así:

1. Página 19, Figura N°4:

Procura el Dictamen Pericial de la parte demandante acomodar las gráficas de la secuencia de eventos del Informe Final COL-16-32-GRIAA en sus páginas 45 y 46, en un sola grafica donde cambia las posiciones de las aeronaves, sin tener en cuenta los tiempos y reportes de posición de las aeronaves, para compilarlos en una imagen única que desdibuja las verdaderas dinámicas de los vuelos, sus posiciones en el circuito y acomoda para su conveniencia una y otra aeronave en una imagen que a todas luces busca de entrada endilgar responsabilidades individuales. Aunque las imágenes proporcionadas por el Informe Final COL-16-32-GRIAA en sus páginas 45 y 46 no fueron ajustadas con horas toda vez que lo que busca es mostrar la secuencia del impacto, no



756
703
24

análisis del accidente contó con la participación de Representantes acreditados y asesores de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y de la National Transportation Safety Board (NTSB) por ser el Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave. De donde se deduce que intentar cambiar lo plasmado en el Informe Final Final COL-16-32-GRIAA, constituye una clara muestra del direccionamiento parcializado del Dictamen Pericial de la parte demandante.

2. Página 20, punto N°2:

Especula el perito en establecer una distancia de 3.65 Millas Náuticas entre las aeronaves, basado en los tiempos de transmisión de las autorizaciones de toque y despegue de las aeronaves (1) HK2092G y (2) HK1328G, como distancia entre una aeronave y otra. Es desacertada tal afirmación por cuanto al expedirse la primera de ellas, las actitudes de vuelo, posición en el circuito de tránsito y los rumbos de las aeronaves eran totalmente diferentes, además resulta imposible determinar la posición y distancia en ese momento del HK1328G por cuando éste tuvo que extender el tramo a favor del viento con el propósito de permitir el toque y despegue del HK2092G. Ahora bien, podríamos, interpretando lo que quiso decir el perito de parte al tratar de establecer una distancia relativamente importante que de haberse mantenido no se hubiese producido el accidente, permitimos ahora sí, aclarar a su señoría cual es la verdadera distancia que existió entre las dos aeronaves, distancia que fue reducida hasta el punto de colisión, desde una perspectiva mucho más amplia y menos sesgada de las actuaciones de las dos aeronaves siniestradas, sin que en estos momentos nos apresuremos a sacar conclusión alguna. Por lo cual diferiremos diametralmente del informe pericial de la parte

Primero, se debe tener en cuenta que la autorización de toque y despegue al HK2092G se le expidió estando iniciando el TRAMO BASICO DERECHO para la pista 20, mientras que el HK1328G debía encontrarse aún en TRAMO A FAVOR DEL VIENTO, por lo anteriormente dicho, luego es imposible determinar la distancia entre las aeronaves solamente con determinar los tiempos de transmisión de las autorizaciones de toque y despegue a cada una de ellas y la formula física de velocidad, distancia y tiempo, como erróneamente lo hizo el perito de parte.

Técnicamente la autorización de toque y despegue o de aterrizaje, se puede expedir cuando se inicia el tramo básico de la pista en uso y antes de que ésta lo solicite según lo contempla el Doc 4444 Numeral 7.6.2. y la figura 7-1. Así las cosas y desde el mismo momento en que se expide la autorización de toque y despegue al HK2092G (en tramo básico derecho pista 20) o sea a las 15:13:38 UTC (10:13:38 HL) y el momento presunto de la colisión a las 15:19:37 UTC (10:19:37 HL) transcurrieron cinco minutos y cincuenta y nueve segundos (5'59") tiempo que consideramos suficiente para que la aeronave HK2092G hubiera podido continuar con el TRAMO BASICO DERECHO, TRAMO FINAL, efectuar el toque y despegue, levantar el vuelo nuevamente, virar a TRAMO VIENTO CRUZADO e incorporarse al TRAMO A FAVOR DEL VIENTO IZQUIERDO, toda vez que según el MGO de la compañía ACAHEL el circuito de tránsito de aeródromo es presuntamente más corto que el que el de la compañía AEROANDES.¹



Posteriormente a las 15:16:47 UTC (10:16:47 HL)² la torre de control autoriza el toque y despegue a la aeronave HK1328G que se encontraba en TRAMO FINAL, o sea tres minutos y un segundo (3'1'') después de la primera autorización, por lo que con certeza manifestamos que la aeronave HK2092G se encontraba cruzando el extremo de la pista en uso, o bien iniciando el viraje a TRAMO CRUZADO, conforme lo establece el Doc. 4444 Numeral 7.10 Figura 7-3. Es en este preciso momento se considera que existe una separación en línea recta entre las dos aeronaves que se puede determinar en una distancia, como lo determinaremos más adelante.

Antes de resolver este interrogante cabe preguntarse entonces ¿Por qué la aeronave HK2092G al momento de la colisión, a las 15:19:37 UTC (10:19:37 HL) o sea tres minutos después de la autorización de toque y despegue al HK1328G aún se encontraba iniciando el TRAMO A FAVOR DEL VIENTO IZQUIERDO, de modo que fue alcanzada por la segunda aeronave hasta impactarla si lo que tarda una aeronave de este tipo luego del despegue es a lo sumo dos (2) minutos para establecerse en el tramo a favor del viento? ¿No es acaso cierto que el circuito de tránsito según el MGO de la compañía ACAHEL es relativamente más corto que el de la compañía AEROANDES? ¿Por qué no reportó iniciando tramo a favor del viento izquierdo luego de tres minutos de vuelo? ¿Acaso lo olvidó? ¿Acaso se encontraba en un punto donde el viento izquierdo aún no se indicaba?

Según el Informe Final COL 16-31 GRIAA, **2.1 Secuencia impacto aeronaves HK2092G y HK1328G** (página 46), PUNTO 4 Imagen Momento N°4 que reza: "La aeronave HK2092G prolongó el tramo de despegue y viento cruzado. Ahora se encontraba en el tramo con el viento a favor realizando las correcciones de rumbo con un probable viraje a la izquierda. La aeronave HK1328G cruzó lateral la casa de techo rojo e inició el viraje para el tramo de viento cruzado." Nos lleva a presumir que los tres minutos de diferencia entre el presunto momento en que el HK2092G cruza el extremo de la pista (mismo momento de autorización de toque y despegue al HK1328G) y la colisión entre las aeronaves, se traducen, ahora si en tiempo y distancia en un recorrido que a razón de 70 nudos es decir 70 Millas Náuticas por hora, de 3.49 Millas Náuticas, distancia tal que tuvo que haber recorrido en el circuito de aeródromo el HK2092G desde el extremo de la pista hasta el punto de impacto. Si se analiza esta distancia de 3.49 Millas Náuticas primeramente, distancia imposible de recortar hacia el punto de impacto por la aeronave HK1328G ya que ésta debía recorrer desde el momento de la autorización de toque y despegue sumada al tramo final de la pista 20 más el recorrido total de la pista que es de 1.600 metros.

DIECIOCHO: Este hecho es parcialmente cierto, pues lo referido por el Apoderado de la parte convocante no se encuentra argumentado en los mismos términos, dentro del documento final. No obstante, según señala el Informe Final COL 16-31 GRIAA, a las (15:23UTC), la aeronave HK 1328C efectuó el aterrizaje y en la maniobra, la aeronave presentó excursión parcial de pista por el costado izquierdo con daños menores durante la maniobra.

By

257

25



785 750
2

20:23	HK1328G(INS T)	Voy a aterrizar de emergencia aquí en ehhh... efectuar la emergencia porque mi avión está volando....
20:30	SEI GIR	Torre me confirma posición?
20:32	TWR GIR	2092 Santiago Vila...
20:35	TWR GIR	En final corta para la 02...
20:45	TWR GIR	2092 Santiago Vila...

A las 10:20:23 HL (15:20:23UTC) el HK1328G informa que **hará** un aterrizaje de emergencia.

A las 10:20:30 HL (15:20:30UTC) el Grupo SEI (search and rescue) solicita a la torre de control la posición de la aeronave.

A las 10:20:35 HL (15:20:35UTC) la torre de control le informa al Grupo SEI la posición de la aeronave en emergencia "...final corta para la 02"

DISCREPANCIA.

La demanda erró al acuñarle al HK1328G el reporte "*final corta pista 02*" ya que no se tiene esa evidencia en el informe final COL 16-31 GRIAA.

DIECINUEVE: Este hecho es parcialmente cierto, pues la identidad del piloto, las personas involucradas y las personas fallecidas a consecuencia del evento, no se encuentran documentadas en el Informe Final del Accidente.

De igual forma, señaló el documento final que, las labores de búsqueda de la aeronave HK2092G se concentraron en el punto notificado inicialmente por la tripulación del HK1328G, sin embargo, no fue avistada en tierra por lo que enfocándose las operaciones de búsqueda en el río Magdalena por vía aérea, terrestre y fluvial desde el mismo día de la ocurrencia del accidente. Las acciones se extendieron por diez (10) días después de ocurrido el accidente, en donde gradualmente fueron encontrados restos de las aeronaves HK2092G y HK1 328G aguas abajo del sitio del probable impacto inicial.

Para el día 20 de septiembre de 2016, cinco (5) días después del accidente, fueron hallados gran parte de los restos la aeronave 2092C coordenadas N04° 1 5 ' 24.26" / W074 °47 ' 10.07", contiguo al puente vehicular de la variante Bogotá — Ibagué, a 1094 metros aproximadamente, del posible punto inicial de impacto. Durante la búsqueda de los restos, fue hallado y recuperado el cuerpo de uno de los ocupantes (Instructor) por parte del personal de buzos de la Armada Nacional, en conjunto con entidades de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, Policía Nacional y Defensa Civil.

VEINTE: Este hecho no nos consta.

VEINTIUNO: Este hecho es cierto.

VEINTIDOS: Este hecho es parcialmente cierto, pues la identidad del piloto, las personas involucradas y las personas fallecidas a consecuencia del evento, no se encuentran documentadas en el Informe Final del Accidente.

De igual forma, señaló el documento final que, para el día 20 de septiembre de 2016, cinco (5) días después del accidente, fueron hallados gran parte de los restos la aeronave 2092C coordenadas N04° 1 5 ' 24.26" / W074 °47 ' 10.07", contiguo al puente vehicular de la variante Bogotá — Ibagué, a 1094 metros aproximadamente, del posible punto inicial



786 259 2X

de los ocupantes (Instructor) por parte del personal de buzos de la Armada Nacional, en conjunto con entidades de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, Policía Nacional y Defensa Civil.

VEINTITRÉS: Este hecho es parcialmente cierto, pues la identidad del piloto, las personas involucradas y las personas fallecidas a consecuencia del evento, no se encuentran documentadas en el Informe Final del Accidente.

De igual forma, señaló el documento final que, el día 24 de septiembre de 2016, nueve (9) días después del accidente, fue encontrado y recuperado aguas abajo del Río Magdalena en cercanías al Municipio de Nariño — Cundinamarca, el cuerpo del segundo ocupante de la aeronave HK2092G (alumno piloto), aproximadamente a una distancia de treinta y seis (36) km de longitud del punto probable de impacto.

VEINTICUATRO: Es un despropósito del demandante la afirmación y la prueba que se pretende hacer sobre copia del interrogatorio penal allegado de la señora controladora de vuelo LILIANA MARCELA MORALES PULIDO por lo cual manifiesto que lo tacho, como hecho y como prueba por las siguientes razones:

TACHA DEL INTERROGATORIO A LA SEÑORA LILIANA MARCELA MORALES PULIDO ALLEGADO COMO PRUEBA, TACHA DE LA SOLICITUD DE PRACTICARLE UN NUEVO INTERROGATORIO, NULIDAD DE PLENO DERECHO DE ESTA PRUEBA, (INCISO 5 DEL ART. 29 DE LA CP.), Y EXCLUSIÓN DE ESTA PRUEBA, AL IGUAL QUE DE LAS DEMÁS PRUEBAS QUE SON CONSECUENCIA NECESARIA DE LAS PRUEBAS EXCLUIDAS, O LAS QUE SÓLO PUEDAN EXPLICARSE EN RAZÓN DE LA EXISTENCIA DE AQUELLAS, DENTRO DEL PRESENTE PROCESO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

1- El interrogatorio allegado como prueba de la señora controladora de vuelo LILIANA MARCELA MORALES PULIDO no es un hecho, sino una actuación judicial dentro de una investigación penal, que entre otras cosas no tiene el carácter de prueba trasladada, porque no cumple con los requisitos para tenerla como tal dentro del proceso contencioso administrativo.

En efecto el artículo 174 del CGP, dispone que *“las pruebas practicadas válidamente en un proceso podrán trasladarse en copia y serán apreciadas sin más formalidades, siempre que en el proceso de origen se hubieren practicado a petición de la parte contra quien se aducen o con audiencia de ella...”* (subrayas fuera del texto).

De forma tal, que si el interrogatorio de la controladora señora LILIANA MARCELA MORALES PULIDO llevado a cabo el día 19 de octubre de 2018, en la Fiscalía 2 Seccional de la ciudad de Girardot, no fue solicitado por la parte que represento dentro de las mencionadas diligencias penales por la obvia razón que a estas alturas mi representada no ha sido parte en dicho proceso, mucho menos que mi representada haya tenido la oportunidad de controvertirla. Se presenta entonces una violación al debido proceso, toda vez que al tenor del inciso 5 de la Constitución Política, dicha prueba no puede ser valedera dentro del proceso contencioso administrativo por antes descrito.

Y en estas condiciones solicito al despacho excluir dicho interrogatorio de la presente actuación procesal, al tenor de lo dispuesto por el art. 214 del C.P.A.C.A. del siguiente



787 260 28

"Toda prueba obtenida con violación al debido proceso será nula de pleno derecho, por lo cual deberá excluirse de la actuación procesal". (subrayas fuera del texto)

"Igual tratamiento recibirán las pruebas que sean consecuencia necesaria de las pruebas excluidas, o las que sólo puedan explicarse en razón de la existencia de aquellas." (subrayas fuera del texto).

Conforme el inciso anteriormente transcrito, no tiene validez ni afirmativa ni probatoria lo dicho o imputado por el demandante contra mi representada, y en consecuencia deben excluirse las afirmaciones, porque ni siquiera son pruebas, en lo relacionado con que la torre de control del aeropuerto de Flandes, que no contaba con equipo de comunicación interna o ATS, que se encontraba fuera de servicio y se debían realizar coordinaciones con las demás dependencias a través del celular, que adicional la pistola de señales que se usa en un momento de fallas de las aeronaves que también se encuentra fuera de servicio, que la pantalla radar que sirve de ayuda para determinar la posición de las aeronaves también se encontraba fuera de servicio, que el polarizador de los vidrios de la torre se encontraba bastante deteriorado y que dificultaba la visual hacia fuera de la torre, adicional a los puntos ciegos que se generan debido a la arquitectura de la torre es decir los vértices que reducen la visibilidad hacia afuera.

2- El demandante da el carácter de confesión a lo afirmado por la controladora de tránsito aéreo señora LILIANA MARCELA MORALES PULIDO, en el sentido que la torre de control del aeropuerto de Flandes, que no contaba con equipo de comunicación interna o ATS, que se encontraba fuera de servicio y se debían realizar coordinaciones con las demás dependencias a través del celular, que adicional la pistola de señales que se usa en un momento de fallas de las aeronaves que también se encuentra fuera de servicio, que la pantalla radar que sirve de ayuda para determinar la posición de las aeronaves también se encontraba fuera de servicio, que el polarizador de los vidrios de la torre se encontraba bastante deteriorado y que dificultaba la visual hacia fuera de la torre, adicional a los puntos ciegos que se generan debido a la arquitectura de la torre es decir los vértices que reducen la visibilidad hacia afuera; sobre lo cual hay que decir:-

- a) La confesión como tal, dejó de existir en el CPP, o ley 906 de 2004.
- b) El demandante no es la autoridad competente para calificar y sentenciar como confesión lo dicho por un testigo o un interrogado y mucho menos para calificar de confesión en un proceso contencioso administrativo, lo dicho en un interrogatorio practicado dentro de un proceso penal a un testigo o a un interrogado.
- c) No tiene validez y es improcedente dentro del proceso contencioso administrativo la calificación de confesión que el demandante le da a lo manifestado por controladora de tránsito aéreo señora LILIANA MARCELA MORALES PULIDO en el interrogatorio que nos ocupa:

1- De un lado porque la señora MORALES PULIDO no es la parte demanda dentro del presente proceso contencioso administrativo, siendo la parte demandada la AEROCIVIL en cabeza del señor representante legal o Director General de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, por lo cual no cabe por



761
700
26

3. de la demanda, dicho INTERROGATORIO DE PARTE si procediera legalmente, cabría él eventualmente, pero no como lo solicita el demandante sino **a través de informe escrito bajo la gravedad del juramento.**

2- Por otro lado, porque NO VALDRÁ LA CONFESIÓN DE LOS REPRESENTANTES DE LAS ENTIDADES PÚBLICAS, toda vez que al tenor de lo dispuesto por el art. 217 del C.P.A.C.A.:

“No valdrá la confesión de los representantes de las entidades públicas cualquiera que sea el orden al que pertenezcan o el régimen jurídico al que estén sometidas.

Sin embargo, podrá pedirse que el representante administrativo de la entidad rinda informe escrito bajo juramento, sobre los hechos debatidos que a ella conciernan, determinados en la solicitud. El Juez ordenará rendir informe dentro del término que señale, con la advertencia de qué...” (Lo resaltado es fuera del texto).

De tal suerte, que el demandante no puede solicitar el informe escrito bajo la gravedad del juramento porque esta prueba no la solicitó con la demanda, esto es que en esta instancia procesal la oportunidad legal se solicitar esta prueba ya le operó el fenómeno de la preclusión al demandante.

III. RAZONES DE LA DEFENSA:

1- CONFUSIÓN Y AMBIGÜEDAD DEL DEMANDANTE:

Para edificar la responsabilidad contra mi representa la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL a título de FALLA EN EL SERVICIO y su prueba, el demandante parte de la base en el hecho 24 de la demanda donde con las afirmaciones de la controladora de tránsito aéreo señora LILIANA MARCELA MORALES PULIDO, había confesado la FALLA EN EL SERVICIO de la AEROCIVIL que la torre de control del aeropuerto de Flandes, que *no contaba con equipo de comunicación interna o ATS, que se encontraba fuera de servicio y se debían realizar coordinaciones con las demás dependencias a través del celular, que adicional la pistola de señales que se usa en un momento de fallas de las aeronaves que también se encuentra fuera de servicio, que la pantalla radar que sirve de ayuda para determinar la posición de las aeronaves también se encontraba fuera de servicio, que el polarizador de los vidrios de la torre se encontraba bastante deteriorado y que dificultaba la visual hacia fuera de la torre, adicional a los puntos ciegos que se generan debido a la arquitectura de la torre es decir los vértices que reducen la visibilidad hacia afuera”*

O sea que el demandante confunde a la controladora de tránsito aéreo señora LILIANA MARCELA MORALES PULIDO, con la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, sobre lo cual con anterioridad demostramos que la señora MORALES PULIDO, por no ser la parte demandada no podía confesar por hechos presuntos o supuestos que eventualmente le corresponderían al representante legal o Director de la AEROCIVIL, quien concurriría al proceso no para confesar supuestos o presuntos hechos mediante INTERROGATORIO DE PARTE, sino para rendir informe escrito bajo juramento.

Por otra parte, el demandante no está probando en mi representada incurrió en la FALLA endilgada que, porque el servicio no se prestó o que se prestó tardíamente o que el servicio fue deficiente, tampoco están demostrados los elementos constitutivos de la responsabilidad por falla en el servicio que son un hecho que ocasiona el daño



262
709 150

antijurídico, un perjuicio que causado el daño y una relación de causalidad entre el hecho y el daño.

2- INCUMPLIMIENTO DE NORMAS AERONÁUTICAS EN CABEZA DE LAS EMPRESAS ACAHEL, AEROANDES, DE LOS DIRECTORES DE OPERACIONES DE VUELO DE ESTAS EMPRESAS, y DE LOS TRIPULANTES, QUE ORIGINÓ EL ABORDAJE O COLISIÓN EN VUELO DE LAS AERONAVES C-152, HK-2092G y Piper PA 28-140 HK-1328G:

a) En relación con la ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL):

La Entidad que represento, actuó bajo el ámbito de su competencia y no está probado que la misma hubiere tenido injerencia alguna en los hechos que dieron origen al accidente aéreo descrito anteriormente, por el abordaje de las aeronaves de matrículas Cessna C-152, HK-2092G y Piper PA 28-140 HK-1328G, explotadas por la **ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL)**, y la **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES "AEROANDES"** respectivamente.

Por el contrario, el artículo 1842 del Código de Comercio determina con absoluta claridad que es el explotador³ de la aeronave que cause el abordaje, quien debe responder por los daños y perjuicios derivados de este y en artículo siguiente, el mismo ordenamiento señala el límite al cual puede ascender dicha indemnización.

En el mismo orden, los Artículos 1856, 1857 y 1871 del ya citado Código, establecen que la empresa interesada en obtener de AEROCIVIL un Permiso de Operación⁴ (PerOpe), debe demostrar ante la Autoridad Aeronáutica (AEROCIVIL), que cuenta con la capacidad para cumplir con los requerimientos de orden técnico, administrativo y financiero que demanda la modalidad que pretende desarrollar o comercializar y posteriormente, una vez obtenido el referido Permiso, debe asegurarse de mantener tales requisitos mientras sea titular del ya citado Permiso de Operación.

La sociedad **ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL)**, EN EJECUCION DEL ACUERDO DE REESTRUCTURACION, cuenta con Permiso de Operación actualizado como Centro de Instrucción Aeronáutica (CIA), otorgado por AEROCIVIL mediante Resolución No. 03053 del 8 de octubre de 2018, anexa.

Concordante con lo señalado en párrafo anterior, una vez AEROCIVIL agotó el procedimiento del caso, a solicitud de la misma AEROANDES S.A., también le otorgó a La sociedad **ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL)** el Certificado de Operación No. **UAEAC-CCI-001** del 11 de junio de 2003, anexo, documento del cual hace parte la **Carta de Cumplimiento** y con esta carta, el ente certificado se compromete ante AEROCIVIL a asegurarse que sus operaciones cumplirán con lo establecido tanto en las normas a aeronáuticas como en las Especificaciones de Operación (OsPec) y en el Manual General de Operación (MGO).

³ Artículo 1842. Responsabilidad del explotador que cause abordaje

"El explotador que cause un abordaje será responsable de la muerte, lesiones o retrasos causados a personas a bordo de otras aeronaves y de la destrucción, pérdida, daños, retrasos o perjuicios a dichas aeronaves y a los bienes a bordo de las mismas, de conformidad con los artículos 1834 y 1839."



263
790
14

Es concluyente entonces qué de conformidad con las normas ya citadas, la sociedad La sociedad **ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL)**, EN EJECUCION DEL ACUERDO DE REESTRUCTURACION, es responsable por la seguridad las operaciones ejecutadas por las aeronaves por ella explotadas.

b) En relación con ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES "AEROANDES":

La Entidad que represento, actuó bajo el ámbito de su competencia y no está probado que la misma hubiere tenido injerencia alguna en los hechos que dieron origen al accidente aéreo descrito anteriormente, por el abordaje de las aeronaves de matrículas Cessna C-152, HK-2092G y Piper PA 28-140 HK-1328G, explotadas por la **ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL)**, y la **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES "AEROANDES"** respectivamente.

Por el contrario, el artículo 1842 del Código de Comercio determina con absoluta claridad que es el explotador⁵ de la aeronave que cause el abordaje, quien debe responder por los daños y perjuicios derivados de este y en artículo siguiente, el mismo ordenamiento señala el límite al cual puede ascender dicha indemnización.

En el mismo orden, los Artículos 1856, 1857 y 1871 del ya citado Código, establecen que la empresa interesada en obtener de AEROCIVIL un Permiso de Operación⁶ (PerOpe), debe demostrar ante la Autoridad Aeronáutica (AEROCIVIL), que cuenta con la capacidad para cumplir con los requerimientos de orden técnico, administrativo y financiero que demanda la modalidad que pretende desarrollar o comercializar y posteriormente, una vez obtenido el referido Permiso, debe asegurarse de mantener tales requisitos mientras sea titular del ya citado Permiso de Operación.

La sociedad la **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES AEROANDES S.A.** EN EJECUCION DEL ACUERDO DE REESTRUCTURACION, cuenta con Permiso de Operación adicionado como Centro de Instrucción Aeronáutica (CIA), otorgado por AEROCIVIL mediante Resolución No. 00290 del 11 de febrero de 2015, anexa.

Concordante con lo señalado en párrafo anterior, una vez AEROCIVIL agotó el procedimiento del caso, a solicitud de la misma AEROANDES S.A., también le otorgó a La sociedad la **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES AEROANDES S.A.** el Certificado de Operación No. UAEAC-CCI-005 del 30 de octubre de 2003 anexo, documento del cual hace parte la **Carta de Cumplimiento** y con esta carta, el ente certificado se compromete ante AEROCIVIL a asegurarse que sus operaciones cumplirán con lo establecido tanto en las normas aeronáuticas como en las **Especificaciones de Operación (OsPec)** y en el **Manual General de Operación (MGO)**.

Es concluyente entonces qué de conformidad con las normas ya citadas, la sociedad La sociedad la **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES AEROANDES S.A.**, EN EJECUCION DEL ACUERDO DE REESTRUCTURACION, es responsable por la seguridad las operaciones ejecutadas por las aeronaves por ella explotadas.

⁵ Artículo 1842. Responsabilidad del explotador que cause abordaje

"El explotador que cause un abordaje será responsable de la muerte, lesiones o retrasos causados a personas a bordo de otras aeronaves y de la destrucción, pérdida, daños, retrasos o perjuicios a dichas aeronaves y a los bienes a bordo de las mismas, de conformidad con los artículos 1834 y 1839."



264
791 32

c) En relación con el DIRECTOR DE OPERACIONES DE VUELO de la ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL):

Conforme con lo reglamentado en el numeral 2.15.4.1 (b) del **RAC 2**, todo **Centro de Instrucción (CIA)** que imparta instrucción a tripulantes de vuelo en sus **OsPec y su MGO**, debe contar con un Personal Ejecutivo mínimo, dentro el cual se encuentra el Director de Operaciones de Vuelo, persona que responde ante la Autoridad Aeronáutica por la seguridad de las operaciones y quien, precisamente, debe asegurarse de supervisar, al interior del ente certificado, que todas y cada una de las operaciones y vuelos que ejecuten instructores de vuelo y alumnos sean seguros y que estos cuenten con el entrenamiento apropiado para desarrollar con seguridad las operaciones (vuelos) programados.

Igualmente y según las **OsPec**, el capitán **NESTOR JULIO CABALLERO GALVIS**, identificado con la C.C. No. 79515133, Director Gerente y **DIRECTOR DE OPERACIONES DE VUELO** de la **ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL) – ACAHEL LIMITADA**, experimentado aviador, conocedor de las normas, procedimientos y técnicas de aviación, fue propuesto por la **ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL)**, y como tal, aceptado por la **AEROCIVIL** para desempeñar en ese **CIA**, las funciones de Director de Operaciones y en tal calidad, responde por la seguridad de las mismas.

Es concluyente entonces que, de conformidad con las normas ya citadas, el Director Gerente y **DIRECTOR DE OPERACIONES DE VUELO** de la **ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL) – ACAHEL LIMITADA**, capitán **NESTOR JULIO CABALLERO GALVIS**, es responsable por la seguridad las operaciones ejecutadas por las aeronaves por el supervisadas, obligación legal, toda vez que el capitán **NESTOR JULIO CABALLERO GALVIS**, era el Director de Operaciones de **ACAHEL LIMITADA**, cuando ocurrió el abordaje o colisión en vuelo de las aeronaves Cessna C-152 de matrícula **HK-2092G** y Piper PA 28-140 de matrícula **HK-1328G**, el cual tuvo ocurrencia el día 15 de septiembre de 2016 en el espacio aéreo que circunda el aeropuerto "Santiago Vila" del Municipio de Flandes Tolima, y en esta condición el capitán **CABALLERO GALVIS**, debe responder al presente proceso por su presunto dolo o culpa grave en las causas que originaron el mencionado accidente aéreo, donde perecieron el joven alumno **NICOLÁS RUIZ CHAMORRO (Q.E.P.D)** hijo del señor **RUIZ GARZÓN**, quien recibía instrucción en la aeronave **HK-2092G**, y el instructor de vuelo señor **RAUL ANTONIO QUINCHÍA ARANGO(Q.E.P.D)**.

d) En relación con el DIRECTOR DE OPERACIONES DE VUELO de la ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES "AEROANDES":

Conforme con lo reglamentado en el numeral 2.15.4.1 (b) del **RAC 2**, todo **Centro de Instrucción (CIA)** que imparta instrucción a tripulantes de vuelo en sus **OsPec y su MGO**, debe contar con un Personal Ejecutivo mínimo, dentro el cual se encuentra el Director de Operaciones de Vuelo, persona que responde ante la Autoridad Aeronáutica por la seguridad de las operaciones y quien, precisamente, debe asegurarse de supervisar, al interior del ente certificado, que todas y cada una de las operaciones y vuelos que ejecuten instructores de vuelo y alumnos sean seguros y que estos cuenten con el entrenamiento apropiado para desarrollar con seguridad las operaciones (vuelos) programados.

Igualmente y según las **OsPec**, el capitán **RODOLFO GALVIS JIMÉNEZ**, identificado con



265
702 / 13

La sociedad **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES S.A – AEROANDES S.A.**, experimentado aviador, conocedor de las normas, procedimientos y técnicas de aviación, fue propuesto por la **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES S.A – AEROANDES S.A.**, y como tal, aceptado por la **AEROCIVIL** para desempeñar en ese **CIA**, las funciones de Director de Operaciones y en tal calidad, responde por la seguridad de las mismas.

Es concluyente entonces que, de conformidad con las normas ya citadas, el capitán **RODOLFO GALVIS JIMÉNEZ**, identificado con la C.C. No. 13.810.130 de Bucaramanga, **DIRECTOR DE OPERACIONES DE VUELO** de La sociedad **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES S.A – AEROANDES S.A.**, es responsable por la seguridad las operaciones ejecutadas por las aeronaves por el supervisadas, obligación legal, toda vez que el capitán **RODOLFO GALVIS JIMÉNEZ**, era el Director de Operaciones de **AEROANDES S.A.**, cuando ocurrió el abordaje o colisión en vuelo de las aeronaves Cessna C-152 de matrícula **HK-2092G** y Piper PA 28-140 de matrícula **HK-1328G**, el cual tuvo ocurrencia el día 15 de septiembre de 2016 en el espacio aéreo que circunda el aeropuerto "Santiago Vila" del Municipio de Flandes Tolima, y en esta condición el capitán **GALVIS JIMÉNEZ** debe responder al presente proceso por su presunto dolo o culpa grave en las causas que originaron el mencionado accidente aéreo donde perecieron el joven alumno **NICOLÁS RUIZ CHAMORRO** (Q.E.P.D) hijo del señor **RUIZ GARZÓN**, quien recibía instrucción en la aeronave **HK-2092G**, y el instructor de vuelo señor **RAUL ANTONIO QUINCHÍA ARANGO**(Q.E.P.D).

3- A LAS TRECE 13 IMPUTACIONES DE INCUMPLIMIENTOS NORMATIVOS SOBRE SUPUESTOS O PRESUNTOS HECHOS PROBADOS QUE SEGÚN EL DEMANDANTE POR ACIÓN O POR OMISIÓN GENERARON EN LA AEROCIVIL EL DESCONOCIMIENTO DE CONTENIDOS OBLIGACIONALES, MANDATOS O DEBERES NORMATIVOS:

"1- Que el día 15 de septiembre de 2016, se presentó un accidente fatal por colisión en vuelo de las Aeronaves (**HK2092G** y **HK1328**) en el aeródromo Santiago Vila del municipio de Girardot Cundinamarca, el cual estaba bajo supervisión y control de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil y que es importante manifestar que una de las principales responsabilidades del Estado en temas aeronáuticos es regular y actualizar las políticas y los procesos aeronáuticos en todo nivel. Lo anterior significa, qué si se presenta un accidente aéreo ajeno a causas externas, es porque hubo una falla en sus normas y políticas de seguridad operacional por lo que deberá entenderse que falló el cumplimiento de mandatos obligatorios qué en el caso concreto, el Estado desatendió conforme se probará más adelante."

RESPUESTA:

Es cierto que se ese día representó el abordaje de las aeronaves **HK2092G** y **HK1328G**, pero no es cierto que dicho insuceso sea responsabilidad de **AEROCIVIL**, por el contrario, esas aeronaves evolucionaban en el espacio aéreo del aeródromo de Flandes en ejecución de un vuelo sujeto a reglas **VFR**, vuelo donde la separación es una responsabilidad indelegable de los pilotos al mando de las mismas; además, en dicha estación aeronáutica **AEROCIVIL** solo suministra servicio de información de vuelo como se indica en el numeral 6.2.7 del RAC 6 en concordancia con el aparte **ENR1.4** del AIP Colombia.



766
793 34

debe ser adoptado por el Estado Parte, porque dicho estándar inicialmente está dirigido al sujeto de derecho internacional.

El Apéndice 1 del Capítulo 4 - ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL del DOC OACI 9859 no tiene ningún numeral 1, 1.4

Con todo, la norma aplicable en Colombia es el RAC 219, norma que al momento del abordaje no había sido expedida como quiera que la misma fue adoptada mediante resolución 02737 del 16 de septiembre de 2016 publicada en el Diario Oficial 50.003 del 21 de septiembre de 2016, 5 días después del abordaje.

“2- Que para el día 15 de septiembre de 2016, fecha en que ocurrió el fatal accidente entre las aeronaves (HK1328G Aeroandes) y (HK2092G Acahel), se pudo comprobar que NO existían procedimientos estandarizados para el circuito de tránsito de aeródromo y por ende para las empresas que operaban en el aeropuerto Santiago Vila del Municipio de Girardot y que Cabe resaltar que la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, tiene el deber de supervisar que en los aeródromos exista una estandarización de los procedimientos con el fin de aumentar los niveles de seguridad operacional”

RESPUESTA:

No es cierto, el abordaje se presenta porque los pilotos al mando de las aeronaves incumplieron las reglas aplicables al vuelo visual (VFR), vuelo que previamente estos habían planificado para ejecutar con sus alumnos.

Ahora, la existencia del circuito de tránsito no elimina los accidentes, es la prudente conducción (Pilotaje) de la aeronave, que para vuelos VFR incluye el continuo escaneo (Visualización) del horizonte para descartar la presencia de peligros en el espacio aéreo unido a una separación de aeronaves las acciones efectivas que eliminan esos peligros.

En aeropuertos con operaciones IFR es normativamente obligatorio contar con circuitos normalizando de tráfico, en aeropuertos con operación VFR no es obligatorio y la falta del tal circuito no está definido como la causa del accidente.

El artículo 75 del Decreto 2171 de 1992, fue derogado en el año 2004.

“3- Tal como se puede evidenciar en el Informe Final de Accidente COL-16.32-GIA, Colisión en vuelo entre aeronaves (MAC) Cessna 152/ Piper 28-140, Matrículas 1-IK 2092G/HK1328G, de 15 de septiembre de 2016, realizado por el Grupo de investigación de Accidentes & Incidentes Aéreos (GRIAA) de la Unidad Aéreos de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil; ni la Autoridad Aeronáutica Colombiana ni el Centro de Instrucción Aeronáutico (Aeroandes) cumplieron con la obligación que les asiste de evaluar y mitigar riesgos y peligros en cuanto al desempeño físico y psicológico de sus instructores, descuidando la función de prevención y de seguridad aérea conforme se evidenciará en oportunidad.”

RESPUESTA:

No es cierto, la tripulación cumplía con todos los requisitos aeronáuticos exigidos para volar la aeronave de forma segura.

Por tanto, la mitigación de riesgos es una función que está a cargo del explotador de



794 267 15

operación del CIA por norma es previamente programada y abarca los diferentes componentes operativos de la empresa.

“ En cuanto a los RAC es cierto, y como tal obliga al administrado.

Y en cuanto a la cita de la norma que trata sobre la operación negligente o temeraria de las aeronaves, Es cierto, es una norma que hace parte del reglamento del aire, pero esa es una norma que aplica a los pilotos al mando de las aeronaves entre ellos al mismo piloto alumno fallecido. Debe precisarse también que AEROCIVIL no piloteaba ninguna de las aeronaves involucradas objeto de la presente demanda.

“4- La funcionaria designada por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil como controladora de tránsito de aeródromo del aeropuerto Santiago Vila, incumplió sus funciones al recibir el plan de vuelo de las dos aeronaves involucradas en el accidente con errores y falencias conforme se probará en oportunidad”.

RESPUESTA:

No es cierto, esta afirmación acaba de ser desvirtuada por la propia controladora de tránsito aéreo, Señora LILIANA MARCELA MORALES PULIDO en su versión de interrogatorio rendida ante la Fiscalía Segunda Seccional de Girardot el día 19 de octubre de 2018, quien además como coordinadora de la torre de control del aeropuerto de Flandes, recibió y tramitó el Plan de Vuelo de la aeronave, HK2092G Acahel

Por otra parte, un Plan de vuelo es solicitud de servicio que debe ser diligenciado por el explotador de la aeronave interesado en ejecutar un vuelo y el mismo puede ser enmendado por necesidades del vuelo.

El diligenciamiento del Plan de vuelo es una tarea del explotador de la aeronave y la forma como debe completarse esta detallada en el RAC 15. (CAPITULO XI PLANES DE VUELO).

Por cierto, en vuelos de instrucción el plan de vuelo es elaborado y firmado por el alumno con la supervisión de su instructor y estos deben presentarlo y sustentarlo ante la dependencia encargada (Oficina ARO/AIS) o Torre según el caso.

En art. 75 del Decreto 2171 de 1992 es una norma que fue derogada por el Decreto 260 de 2004.

“5- La controladora de tránsito de aeródromo Santiago Vila, no cumplió con la responsabilidad de vigilar el espacio aéreo bajo su cuidado evitando la colisión de aeronaves en su zona de control conforme se probará en oportunidad.”

REESPUESTA:

No es cierto que se demuestre, de todas maneras debe precisarse que en dicha estación por norma, por ser un espacio clase D y por tratarse de un vuelo VFR, AEROCIVIL solo suministra servicio de información de vuelo a requerimiento del piloto y alerta, además dichos pilotos se encontraban ejecutando un vuelo bajo reglas VFR siendo responsable de su propia separación, luego, si habían perdido contacto visual debieron requerir a torre que se precisara la posición de las aeronaves, cosa que estos nunca hicieron.



Y en cuanto a lo normado en el Documento No. 444 de OACI, CAPÍTULO 7, la CTA cumple con lo indicado es este estándar, siendo los pilotos al mando de las aeronaves los que desatienden sus obligaciones derivadas del vuelo VFR.

Así las cosas, la CTA cumplió al pie de la letra con este estándar del servicio

Sobre el particular el Doc. OACIO 4444 es suficientemente claro cuando en el Numeral 5.9 señala que en vuelos VFR, el piloto al mando es responsable de cuidar su propia separación así:

"5.9 AUTORIZACIONES PARA VOLAR CUIDANDO SU PROPIA SEPARACIÓN EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO VISUAL

Nota 1.— Como se indica en esta Sección, el suministro de separación vertical u horizontal por parte de una dependencia de control de tránsito aéreo no se aplica respecto a cualquier parte especificada de un vuelo que haya sido autorizado, a reserva de que cuide su propia separación y permanezca en condiciones meteorológicas visuales. Al vuelo así autorizado le corresponde garantizar que, mientras dure la autorización, no operará tan próximo a otros vuelos que pueda crear peligro de colisión.

Nota 2.— Resulta axiomático que un vuelo VFR debe permanecer, en todo momento, en condiciones meteorológicas visuales. Por lo tanto, el expedir una autorización a un vuelo VFR a reserva de que cuide su propia separación y permanezca en condiciones meteorológicas de vuelo visual, no tiene otro objeto que el de indicar que, mientras dure la autorización, ésta no implicará separación de otras aeronaves por parte del control de tránsito aéreo.

Nota 3.— Entre los objetivos del servicio de control de tránsito aéreo prescritos en el Anexo 11 no se incluye impedir colisiones con el terreno. Los procedimientos prescritos en el presente documento no eximen al piloto de su responsabilidad de asegurar que cualquier autorización expedida por las dependencias de control de tránsito aéreo es segura al respecto.

"6 - De acuerdo con la normatividad vigente para la fecha de ocurrencia del accidente (15/09/16), la funcionaria designada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como controladora de tránsito aéreo en la Torre de Control del aeródromo de Girardot (Santiago Vila), cumpliendo con el turno en la hora en que ocurrieron los hechos, había excedido el plazo máximo contemplado en el Reglamento Aeronáutico Colombiano para realizar reentrenamientos y capacitaciones de actualización (recurrentes), conforme se probará en oportunidad.

RESPUESTA:

No es cierto, para comenzar esta afirmación acaba de ser desvirtuada por la propia controladora de tránsito aéreo, señora LILIANA MARCELA MORALES PULIDO en su versión de interrogatorio rendida ante la Fiscalía Segunda Seccional de Girardot el día 19 de octubre de 2018, donde explicó y demostró todo lo relacionado, con sus actualizaciones y capacitaciones para el normal ejercicio de sus funciones.

Por otra parte, si la CTA no tenía el chequeo, sí cumplía con el chequeo teórico práctico ante un examinador designado ANS, o ante el Jefe de Grupo de Aeronavegación Regional como se ordena en el RAC correspondiente en puesto de trabajo como se ordena en el numeral 2.5.2.9(b) del RAC 2, es decir que una situación suple la otra, sin que deje duda alguna en el cumplimiento de sus deberes.