



268
269
15X
7916

“7- La funcionaria designada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como controladora de tránsito de aeródromo, descuidó su deber primordial de alertar a las tripulaciones y evitar colisiones en vuelo mediante la vigilancia permanente de las aeronaves en el circuito de tránsito de aeródromo conforme se probará en oportunidad.”

REPUESTA:

Ningún piloto en vuelo de las aeronaves Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G, involucradas en el abordaje le requirió información a la CTA, por cuanto como lo hemos insistido anteriormente, y con fundamento en la normatividad vigente para el 15 de septiembre de 2016 en que ocurrió el accidente, la separación y contacto visual en vuelos VFR está exclusivamente a cargo del piloto.

8- Se pudo determinar que para el día de los hechos en la torre de control del aeródromo, Santiago Vila del municipio de Girardot, existía un distractor (televisor de color negro sobre la nevera) que violaba las normas establecidas para la operación de los servicios de control de tránsito conforme se probará en oportunidad. Así mismo, de conformidad con el interrogatorio del día 19 de octubre de 2018 realizado por parte de la Fiscalía Gweneral de la Nación dentro del caso No. 7327561990058201680055 a la señora Liliana Marcela Morales Pulido, controladora de vuelo del aeropuerto Santiago Vila y quien además estuvo controlando el día 15 de septiembre de 2016, la Torre de Control del mismo aeropuerto, se pudo establecer que en la torre de control del mismo aeropuerto sí existían factores distractores como el celulara que ella utilizaba debido a que tenían fallas en las comunicaciones ATS.

RESPUESTA:

No es cierto, por el contrario, el celular es el de contingencia para respaldar el servicio, además la CTA, no estaba utilizando dicho aparato en el momento del accidente.

Por otra parte, y como se explicó con antelación, sobre el interrogatorio del día 19 de octubre de 2018 realizado por parte de la Fiscalía General de la Nación dentro del caso No. 7327561990058201680055, se solicitó tener como nula esta prueba al tenor de lo establecido por el art. 29 de la CP inciso 5, por la forma como el demandante allegó esta prueba al presente proceso, sin cumplir con los requisitos para la prueba trasladada, porque debió ser pedida y controvertida por mi representada dentro del proceso penal, además porque el demandante califica de confesión lo dicho allí por la ATC confundiendo a la ATC con la AEROCIVIL, para concluir que era una confesión de la FALLA en el servicio de esta última, cuando la AEROCIVIL es la persona jurídica distinta aquí demandada, por lo que a la ATC no le cabe el INTERROGATORIO DE PARTE que el demandante pide en este proceso, cuando el Director de la AEROCIVIL no concurre al proceso contencioso administrativo para confesar hechos, sino que concurre a estos procesos por medio de certificación jurada en informe escrito bajo juramento, habiendo sido una prueba que el demandante perdió, porque no la solicitó en su oportunidad debida con la presentación de la demanda.

“9- La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil no supervisó que el lenguaje técnico aeronáutico (fraseología) empleado por lo controladora de tránsito aéreo estuviera enmarcado en los reglamentos expedidos para tal fin, prueba de ello está en las grabaciones de las comunicaciones entre la dependencia de control de tránsito aéreo y las aeronaves que maniobraban en el circuito del



7a 7' 270
/

en oportunidad, demostrándose un exceso de confianza y una conciencia situacional baja.”

RESPUESTA:

No es cierto, porque la ATC (señora LILIANA MARCELA MORALES PULIDO), llevaba 15 años vinculada y trabajando como ATC de la AEROCIVIL, durante los cuales no se recibió queja en tal sentido, por lo que no es lógico pensar siquiera que el 15 de septiembre de 2016, hubiera cambiado su lenguaje.

Ahora en cuanto al Manual Guía de Fraseología Aeronáutica a que alude la demanda, estos son documentos internacionales de orientación a los Estados Parte que requieren su adopción en Colombia para ser aplicados.

“10- No existen antecedentes o registros que demuestren que la piloto instructora del HK 1328G se realizara los chequeos médicos o psicológicos de acuerdo a lo establecido por la reglamentación aeronáutica lo cual se constituye en una clara violación de la norma y por ende de la seguridad de las operaciones aéreas, situación que evidencia la precaria labor de inspección, vigilancia y control de la autoridad aeronáutica”.

RESPUESTA:

No es cierto, sinembargo se le pide al demandante que demuestre lo afirmado en este punto, además en el INFORME FINAL de accidente no existe evidencia de incumplimiento de este punto.

“11- La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil concedió licencia médica de vuelo a la instructora del HK 1328C de Aeroandes posterior al accidente fata, aun cuando sus propios psicólogos de aviación describían su conducta como posible causante de accidentes o imprudencias en circunstancias especiales conforme se probará en oportunidad.”

RESPUESTA.

Este es un tema Es un tema posterior al accidente que puede ser objeto de investigación, pero que no fue la causa del accidente.

“12- El aeródromo Santiago Vila de Girardot presenta falencias que atentan contra la Seguridad Aérea de las operaciones que allí se prestan y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, no cumplió en el momento de los trágicos hechos con su función de garantizar que los equipos de comunicación que allí se encuentran funcionen de la manera adecuada, los equipos son obsoletos la infraestructura presenta deterioros que pueden contribuir en la materialización de un accidente conforme se probará en oportunidad.”

No es cierto. Con debido respeto pero el término “obsoleto” que se da a los equipos de comunicación es ofensivo, toda vez que si los equipos de grabación eran antiguos, se encontraban en perfecto funcionamiento, situación ésta que no fue la causa del accidente, además con esta misma premisa podríamos concluir con la antigüedad de las de la aeronaves Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G, que dada su mayor edad, si es factor causal del accidente que nos ocupa.

Por otra parte, en el INFORME FINAL no existe evidencia de mal funcionamiento de equipo de comunicación, porque una cosa es que sean anticuados y otra distinta que no



271
790
39

En numeral 6° del art. 75 del Decreto 2171 de 1992, es una norma que fue derogada por el Decreto 260 de 2004.

Los demás comentarios relacionados con el interrogatorio penal de la ATC, señora LILIAMA MARCELA MORALES PULIDO, en cuanto al celular, ya vimos que este aparato era para comunicaciones de trabajo o de contingencias que surgieran con motivo del mismo trabajo de ATC, que la pistola de señales no es para utilizar de día sino de noche que no fue cuando ocurrió el accidente y que en cuanto al radar, no se suministra control radar para vuelos visuales o VFR, ni las aeronaves Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G accidentadas no estaban equipadas para ese tipos de vuelos, son aviones básico y solo se suministra información de vuelo a requerimiento.

Por otra parte, y como se explicó con antelación, sobre el interrogatorio del día 19 de octubre de 2018 realizado por parte de la Fiscalía General de la Nación dentro del caso No. 7327561990058201680055, se solicitó tener como nula esta prueba al tenor de lo establecido por el art. 29 de la CP inciso 5, por la forma como el demandante alegó esta prueba al presente proceso, sin cumplir con los requisitos para la prueba trasladada, porque debió ser pedida y controvertida por mi representada dentro del proceso penal, además porque el demandante califica de confesión lo dicho allí por la ATC confundiendo a la ATC con la AEROCIVIL, para concluir que era una confesión de la FALLA en el servicio de esta última, cuando la AEROCIVIL es la persona jurídica distinta aquí demandada, por lo que a la ATC no le cabe el INTERROGATORIO DE PARTE que el demandante pide en este proceso, cuando el Director de la AEROCIVIL no concurre al proceso contencioso administrativo para confesar hechos, sino que concurre a estos procesos por medio de certificación jurada en informe escrito bajo juramento, habiendo sido una prueba que el demandante perdió, porque no la solicitó en su oportunidad debida con la presentación de la demanda.

“13- El deber de garantizar la seguridad operacional en el aeródromo Santiago Vila fue desconocido por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil ya que el inspector o funcionario que debía verificar procedimientos, equipos e infraestructura no detectó los numerosos riesgos y peligros que conllevaron a la materialización del fatal accidente conforme se probará en oportunidad a través del peritaje”.

RESPUESTA:

No es cierto. Porque con esta premisa podríamos concluir entonces que los deficientes procedimientos, equipos e infraestructura y los numerosos riesgos y peligros que conllevaron a la materialización fatal del accidente del aeropuerto Santiago Vila de Flandes, Tolima el día 15 de septiembre de 2016, falencias que el demandante le endilga a la AEROCIVIL, materializaron fatales accidentes de todas las aeronaves que operan en este aeropuerto, lo que en términos de operaciones aéreas equivalen a 32.808 operaciones aéreas llevadas a cabo en el aeropuerto de Flandes, en el año 2016, o lo que es lo mismo con 32.808 fatales consecuencias en pérdidas de vidas humanas. Premisa que nos llevaría a esta absurda conclusión. Sumando a ello entonces qué durante los 15 años de experiencia de la ATC del aeropuerto de Flandes, con la misma premisa del demandante podríamos llegar a la absurda conclusión, que la mencionada ATC y la AEROCIVIL llevan entonces 15 años cometiendo solo accidentes fatales dados los deficientes procedimientos, equipos e infraestructura y los numerosos riesgos y peligros, que hay en el aeropuerto de Flandes; premisas que se pueden desvirtuar solo con que la ATC del aeropuerto de Flandes continúa con su labor hoy a casi 3 años después del accidente del 15 de septiembre de 2016, sin tener ninguna relación con un accidente similar al ocurrido ese día, al igual que durante sus 14 años de ejercer funciones de ATC



799 272
P

similar al ocurrido ese día, porque accidentes de estas características nunca se habían presentado en el aeropuerto de Flandes, Tolima.

IV- EXCEPCIONES:

1- CULPA DE LA VICTIMA EN CONCURENCIA CON LAS ACTIVIDADES PELIGROSAS CONCURRENTES DE LAS EMPRESAS ACAHEL, AEROANDES, DE LOS DIRECTORES DE OPERACIONES DE VUELO DE ESTAS EMPRESAS, DE LOS TRIPULANTES, y de la INSTRUCTORA DE VUELO CAPITÁN ANA MILENA SEPULVEDA, QUE ORIGINÓ EL ABORDAJE O COLISIÓN EN VUELO DE LAS AERONAVES C-152, HK-2092G y Piper PA 28-140 HK-1328G:

La imputación por la responsabilidad del abordaje por la colisión el vuelo de las aeronaves, Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G, el día 15 de septiembre de 2016 en el espacio aéreo que circunda el aeropuerto "Santiago Vila" del Municipio de Flandes Tolima, donde perecieron el alumno **NICOLÁS RUIZ CHAMORRO** (Q.E.P.D), quien recibía instrucción en la aeronave HK-2092G, y el instructor de vuelo señor **RAUL ANTONIO QUINCHÍA ARANGO**(Q.E.P.D), se circunscribe en el presente caso, dentro del marco de la **RESPONSABILIDAD CIVIL POR ACTIVIDADES PELIGROSAS CONCURENTES**, cuyas bases y desarrollos doctrinarios y jurisprudenciales se encuentran en Sentencia de la Sala de Casación Civil y Agraria de la Corte Suprema de Justicia, del 18 de abril de 1939 en la que se expuso: "La Corte ha sostenido la doctrina de que conforme a la disposición del artículo 2356 del C.C., existe una presunción de responsabilidad en contra del agente respectivo, en los casos de daños causados por ciertas actividades que implican peligros, inevitablemente anexos a ellas, responsabilidad por la cual no se exonera de indemnización, sino en cuanto se demuestre el caso fortuito, fuerza mayor o intervención de elementos extraños." Postura que fue reiterada en providencia del 22 de febrero de 1995, expediente No. 4345.

Sobre el particular la sentencia del CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN C, Consejero Ponente: Enrique Gil Botero, Bogotá, D. C. diez (10) de septiembre de dos mil catorce (2014), Expediente: 31.364, Radicación: 05 001 23 31 000 1996 00722 01, Demandante: Alfonso de Jesús Ramírez Ocampo y otros, Demandado: Empresas Públicas de Medellín, Acción de reparación directa, precisa:

"En esa línea de pensamiento, para la Corte Suprema de Justicia el artículo 2356 del Código Civil no contempla una presunción de responsabilidad, a diferencia del entendimiento tradicional que de tiempo atrás esa alta Corporación le había dado a la norma, sino que, por el contrario, descansa sobre la idea del riesgo y, por lo tanto, es a partir de ese régimen de responsabilidad que se debe definir la imputación en los supuestos en los que el daño tiene su origen en el desarrollo de una actividad peligrosa.

Así las cosas, como la actividad de conducción de vehículos es riesgosa o peligrosa, resulta oportuno analizar la controversia desde el título objetivo del riesgo excepcional, en los términos señalados, con la salvedad de que, en el caso sub examine se presentó una colisión de actividades peligrosas, comoquiera que tanto Jorge Antonio Ramírez Ramírez como Empresas Públicas de Medellín, al momento del accidente, ejercían la conducción de automotores sin que esta específica circunstancia suponga que se cambie o mute el título de imputación a la falla del servicio.

En efecto, si bien esta Corporación ha prohijado la llamada "neutralización o



273
800
411

jurisprudencia en el mismo sentido en que lo ha hecho la Corte Suprema de Justicia, ya que, al margen de que dos actividades peligrosas concurren o entren en una colisión al momento de materializarse el daño, ello no muta el título de imputación en uno de naturaleza subjetiva o de falla del servicio, sino que, por el contrario, se mantiene en la dimensión objetiva.

*En consecuencia, al establecer la causación del daño, en sede de imputación fáctica, es posible que entren en juego factores subjetivos vinculados con la trasgresión de reglamentos; el desconocimiento del principio de confianza; la posición de garante; la vulneración al deber objetivo de cuidado, o el desconocimiento del ordenamiento, entre otros, **sin embargo los mismos no enmarcan la controversia en el plano de la falla del servicio, sino que serán útiles a efectos de establecer el grado de participación de cada agente en la producción del daño y, por lo tanto, si es posible imputarlo objetivamente** a uno de los intervinientes o, si por el contrario, debe graduarse proporcionalmente su participación.*

En esa medida, lo fundamental al momento de establecer la imputación en este tipo de escenarios, es determinar cuál de las dos actividades riesgosas concurrentes fue la que, en términos fácticos, desencadenó el daño, es decir, desde un análisis de imputación objetiva concluir a quién de los participantes en las actividades peligrosas le es atribuible la generación o producción del daño.

Por consiguiente, en aras de fijar la imputación del daño en estos supuestos, no resulta relevante determinar el volumen, peso o potencia de los vehículos automotores, así como tampoco el grado de subjetividad con que obró cada uno de los sujetos participantes en el proceso causal, sino, precisamente, cuál de las dos actividades riesgosas que estaban en ejercicio fue la que materialmente concretó el riesgo y, por lo tanto, el daño antijurídico.

Al respecto, se pueden consultar las sentencias del 3 de mayo de 2007, exp. 16180, M.P. Ramiro Saavedra Becerra y del 26 de marzo de 2008, exp. 14780, M.P. Ruth Stella Correa Palacio. En esta última providencia se señaló: "(...) **Un segundo evento estará referido a la colisión de dos vehículos en movimiento. En tales casos se presenta una concurrencia en el ejercicio de la actividad peligrosa, porque tanto el conductor del vehículo oficial como el del vehículo particular están creando recíprocamente riesgos y, por lo tanto, no habrá lugar a resolver la controversia, en principio, con fundamento en el régimen objetivo de riesgo excepcional.**"

Así las cosas, lo que se pretende demostrar con la presente excepción es que el abordaje por la colisión el vuelo de las aeronaves, Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G, el día 15 de septiembre de 2016 en el espacio aéreo que circunda el aeropuerto "Santiago Vila" del Municipio de Flandes Tolima, tiene origen en las mismas actividades peligrosas ejercidas por las empresas **ACAHEL, AEROANDES**, a través de sus Directores de Operaciones de Vuelo de estas empresas, y de los tripulantes de estas mismas aeronaves, llevadas a cabo con fundamento en:

A) LA LIBERTAD ECONÓMICA E INICIATIVA PRIVADA DE LAS EMPRESAS ACAHEL Y AEROANDES:

No es un hecho atribuible a mi representada, toda vez que un particular que tenga por finalidad la explotación de aeronaves por medio de impartir cursos para piloto de aeronaves comerciales, con fines de lucro, conforme al objeto social de su empresa es



274
801
42

cual está lo dispuesto por el artículo 333 de la Constitución Política, el cual permite la actividad económica y la iniciativa privada dentro de los límites del bien común y la libre competencia económica como derecho de todos que supone responsabilidades; actividad totalmente ajena a las funciones del **SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE AÉREO a cargo de la NACIÓN- UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL.**

Siendo pertinente sobre el particular explicar en qué consiste la independencia económica toda vez que en la iniciativa privada y libertad de empresa y libre competencia, los particulares **ACAHEL y AEROANDES** tienen la potestad de diseñar su *know how*, o el "saber hacer" o como hacer sus cosas, para satisfacer y prestarle servicios a sus clientes, sobre lo cual en consulta de la base de datos del BBVA, tenemos como ilustración:

El término "*know-how*" es un anglicismo de uso muy habitual que según la Fundación del Español Urgente (Fundéu BBVA) sería innecesario. Proponen como alternativa el uso de la expresión "**saber hacer**", que es una traducción literal de la expresión "*savoir-faire*", que es la forma en la que en francés se traduce la expresión *know-how* del inglés. La expresión "saber hacer" es mucho más expresiva, ya que la traducción de *know-how* es "**saber cómo**".

Todos sabemos que en una empresa son muy importantes los recursos de los que dispone, tales como trabajadores o distintas clases de activos controlados por la empresa, tales como activos corrientes (como las existencias), activos corrientes tangibles (como una máquina) o activos no corrientes intangibles (como una patente).

El *know-how* hace referencia a la forma en la que la empresa hace las cosas, en la que emplea esos recursos para conseguir la producción. Y dentro de la forma de hacer, a la **forma ventajosa y diferente al resto que tiene la empresa de realizar sus actividades**. Normalmente, y particularmente cuando nos referimos a las repercusiones jurídicas del término *know-how*, nos estamos refiriendo a **conocimientos secretos**.

Cómo se rentabiliza el *know-how*?

La primera manera de rentabilizarlo es, obviamente, aplicando esos conocimientos a la producción por la propia empresa de bienes y servicios de mayor calidad, con mejores características y a mejor precio que la competencia. Eso ofrece beneficios en forma de **mayores ingresos o menores costes** en la fabricación de los productos, pero también existen formas de rentabilizar el *know-how* a través de terceros.

Existen **contratos de *know-how*** en los que se concede a un tercero la **licencia** a acceder a los secretos de la empresa a cambio de un dinero. Pueden o no acompañarse de un derecho de ese tercero de que la información secreta sobre cómo hacer algo se la ofrezcamos en exclusiva.

Otros contratos tienen como objetivo la **asistencia técnica** a empresas. En esos contratos se realizan labores auxiliares de apoyo a la empresa en aspectos que tienen un fuerte componente de conocimiento. La empresa será contratada por sus conocimientos ofreciendo un resultado concreto, pero sin necesidad de desvelar cómo lograrlo.

El contrato de franquicia implica transmisión de ese conocimiento, pero normalmente no sólo. Por ejemplo, el franquiciador puede suministrar toda una serie de bienes o servicios al franquiciado, además de aportar otros intangibles como, por ejemplo, la marca.

Incluso el *know-how* acumulado por la empresa puede ser un elemento muy valorado en



Lo anterior para significar, que el abordaje por la colisión el vuelo de las aeronaves, Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G, el día 15 de septiembre de 2016 en el espacio aéreo que circunda el aeropuerto "Santiago Vila" del Municipio de Flandes Tolima, tiene origen en las mismas actividades económicas ejercidas por estas empresas, lo que en materia de operación de aeronaves se convierten en actividades peligrosas, accidente aéreo donde perecieron el alumno **NICOLÁS RUIZ CHAMORRO** (Q.E.P.D), quien recibía instrucción en la aeronave HK-2092G, y el instructor de vuelo señor **RAUL ANTONIO QUINCHÍA ARANGO**(Q.E.P.D), y No como lo da entender el demandante, que dicho accidente tuvo origen en la actividad del **SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE AÉREO** a cargo de la **NACIÓN- UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL**, quien supuesta o presuntamente los llevó a la muerte.

El anterior, es el derecho y el orden de los hechos y sucesos que dieron origen al accidente aéreo que nos ocupa, contrariamente a lo planteado por el demandante.

Es decir, el demandante da a entender que se encontraban operando un aparato totalmente inofensivo (aeronave Cessna C-152 de matrícula HK-2092G) 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 funciones de ATC, y como se verá más adelante acorde con los Reglamentos 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 (ACAHHEL), 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



803/276
LM

su calidad de tripulantes y explotadores de la aeronave HK-1328G. (Subrayas fuera del texto).

Porque 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 tienen los dos (2) instructores de estas empresas en el abordaje objeto de esta controversia.

B- INCUMPLIMIENTO DE NORMAS AERONÁUTICAS QUE LLEVÓ A LA CULPA DE LA VÍCTIMA EN CONCURRENCIA CON LA CULPA O PRESUNCIÓN DE CULPA POR EL EJERCICIO DE ACTIVIDADES PELIGROSAS 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 explotador⁷ 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 Operación⁸ (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

⁷ 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."



804
277
45

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 aeronáuticas como en las Especificaciones de Operación (OsPec) y en el Manual General de Operación (MGO).**

Es concluyente entonces que 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 explotador⁹ 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 Operación¹⁰ (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.

⁹ 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."

¹⁰ El procedimiento para obtener el Permiso de Operación se encuentra regulado en el artículo 1871 del Código de Comercio.



803 TPO
JK

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 que 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.

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 seguras 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)**



2006
27/9
47

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 seguras 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 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.**, 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).

2- CULPA DE LA VÍCTIMA:

Toda vez que en estos casos se presenta la culpa de la víctima, como eximente de responsabilidad de la entidad, el Comité de Conciliación en sesión del 6 de noviembre de 2018 determinó corregir la fichas técnica respectiva en el sentido de precisar a la luz de la jurisprudencia los elementos que configuran esta causal, de forma tal que la posición de la Sección Tercera del Consejo de Estado en esta materia está en la sentencia de la Sección Tercera Subsección C del 12 de febrero de 2014, expediente 25836, donde se planteó que la "conducción de aeronaves" es una actividad peligrosa por lo que su régimen de responsabilidad es objetivo, sustentado en el fundamento del riesgo excepcional, debiéndose determinar quién ejerce la guarda material de la actividad o cosa que es peligrosa. En ese análisis, al valorar las condiciones y situaciones de los pilotos se encontró que cumplieron con elaborar el plan de vuelo y demostraron la capacidad para



807
280
4

el caso se exigió la constatación de la falla en el servicio, ya que no era aplicable el régimen objetivo, la que no se probó porque no se estableció que se presentaron irregularidades en los servicios a la navegación aérea que le incumbía a la entidad pública, siendo aplicables los artículos 2356 y 2357 del C.C.C., y 1841 y 1842 del C. de Co.

Por lo expuesto en párrafos que anteceden, no considero necesario llevar Formula de Pacto a la audiencia, porque:

Conforme con lo previsto en los artículos 90 de la Constitución Política y 140 del CEPACA, para que prospere la responsabilidad es necesario que el perjuicio se haya derivado de una acción u omisión por parte de algún funcionario de la entidad exigencia que en este caso no ocurre; igualmente como se desprende del análisis del caso, se puede demostrar que no existió nexo causal entre las funciones propias de la entidad y el daño y por el contrario, lo que deja ver la solicitud de convocatoria en conjunto con el informe de accidente, es que se configura una responsabilidad de la tripulación del HK-2092G (Víctima) en concurrencia con la tripulación del HK-1328C (explotada por Aeroandes), circunstancia que se apoya en los siguientes:

Procedimientos operacionales (Pág. 47 del Informe de accidente)

Ambas aeronaves se encontraban realizando vuelos de circuito de aeródromo izquierdo en cumplimiento del entrenamiento de fase presolo. Ese tipo de entrenamiento requiere la compañía en vuelo al alumno por parte de un instructor de vuelo, el cual supervisa, corrige y evalúa los procedimientos operacionales que realiza el alumno piloto durante la ejecución de tráficos en la pista.

Las aeronaves operaban en reglas de vuelo visuales (VFR) debiendo respetar las reglas establecidas en la normatividad para el desarrollo de este tipo vuelos que debían ser encabezadas por el instructor a bordo.

De acuerdo con las declaraciones proporcionadas por el APA de la aeronave HK1328G, después de visualizar la aeronave HK-2092G en la maniobra de despegue, se perdió la referencia con respecto a la aeronave y se centró la atención en el control del avión y en los parámetros de velocidad rumbo y altitud para la maniobra de toque y despegue.

A este punto, el instructor debió percatarse, además de evaluar los procedimientos inherentes a la instrucción, de mantener el contacto con la aeronave HK2092G, y si se perdió el mismo, concentrar la atención en escanear y buscar la aeronave para tenerla como referencia.

Es claro durante la investigación, que la tripulación de la aeronave HK1328G avistó la aeronave HK2092G cuando ésta realizaba la maniobra de toque y despegue, y que después de esto, no hay evidencia de haberla avistado durante la fase de ascenso inicial y durante el tramo de viento cruzado. Ambas tripulaciones se limitaron única y exclusivamente a lo que notificaba el ATC.

La tripulación de la aeronave HK1328G realizó la detección e identificación de la aeronave HK2092G, manteniendo la aeronave a la vista hasta el momento donde se realizó la maniobra de toque y despegue, sin embargo, hubo falencias en la tripulación del



800 701 474

HK1328G en la búsqueda, detección e identificación de la aeronave HK2092G durante el despegue y el viraje para iniciar el tramo de viento cruzado.

Existió un exceso de confianza por parte de la tripulación de la aeronave HK1328G, que pudo haber tenido una defensa si durante la ejecución del circuito la tripulación de la aeronave HK-2092G hubiese reportado iniciando con el viento o bien, haber notificado al ATC que se encontraba prolongando el tramo de despegue y viento cruzado. Sin embargo, era claro que, para efectos de priorización en el patrón del circuito, la aeronave HK-2092G mantenía el turno 1 y la aeronave HK1328G el turno 2.

Se evidenció un claro incumplimiento por parte de la tripulación de la aeronave HK-1328G a su MGO donde se encontraba establecido: "...2.25.13 2.4. CIRCUITOS Y ENTRENAMIENTO EN PISTA

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

La tripulación de la aeronave HK2092, debió también mantener la vigilancia en el tráfico, sin embargo, se generó un exceso de confianza durante el vuelo, toda vez que el ATC dio instrucciones de asignar turno 1 a su aeronave. Sin embargo, dicha tripulación debió también mantener la conciencia situacional en mantener una vigilancia constante del tráfico en el circuito y de esta forma realizar una maniobra evasiva.

Las aeronaves involucradas en el abordaje operaban bajo reglas de vuelo Visual (VFR) en un circuito no estándar y, por lo tanto, sus tripulaciones tenían la obligación de separarse de terreno y de las otras aeronaves que volaban en el circuito del aeropuerto independientemente de su orden de precedencia, conforme se establece en las siguientes normas:

Anexo 2, Capítulo 4 -Reglas de vuelo visual y su Tabla 3-1.

Anexo 11, Numeral 2.6 (Clase G) - Clasificación del espacio aéreo, 4.1 Servicio de información al vuelo, 4.2 Alcance del servicio de información al vuelo, 4.2.1(b) y Nota (1) Alcance del Servicios de información al vuelo, 4.2.2 (b) Aplicación del Servicios de información al vuelo - Peligros de colisión para aeronaves según la clase de espacio aéreo.

Documento 4444, Numeral 2, Nota (2) del preámbulo, objetivos del control de tránsito

Documento 4444, Numeral 5.9, Notas 1 al 3, Cuidar su separación su propia es responsabilidad del piloto en un vuelo VFR.

RAC 5, Numeral 5.4 Reglas de vuelo visual, Numeral 5.3.9 (Tabla 3.1) Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes, Numeral 6.4.1.1 Inciso final. La separación es una responsabilidad espacial del piloto, Numeral 6.4.2. Alcance del servicio de información de vuelo, Numeral 6.4.2.2. (b) Aplicación del Servicios de información al vuelo - Peligros de colisión para aeronaves según la clase de espacio aéreo.



009 282
↓

AIP ENR.2-1 reglas de vuelo visual.

Así las cosas, las normas ya citadas son coincidentes cuando establecen, sin dejar lugar a dudas, que la separación del terreno y de otras aeronaves en un vuelo operado bajo reglas vuelo visual (VFR) es una responsabilidad del piloto al mando.

Las condiciones meteorológicas reinantes al momento de la ocurrencia del accidente no tuvieron incidencia en el accidente. No existieron presencia de meteoros que redujeran el rango de visibilidad horizontal (9.000m) El abordaje es de manera frontal (ángulo menor de 45°) y en esas condiciones, la tripulación del HK-1328G también falta a su deber de observar su horizonte y descartar la presencia de otras aeronaves (exceso de confianza y deficiente evaluación del riesgo - Numeral 3.2(4) del informe)

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

3- HECHO DE UN TERCERO:

Exonera de responsabilidad de mi representada **AEROCIVIL**, la intervención en los hechos que ocasionaron el accidente aéreo descrito anteriormente por el abordaje de las aeronaves de matrículas Cessna C-152, HK-2092G y Piper PA 28-140 HK-1328G, del Tercero: **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES "AEROANDES"** el capitán **RODOLFO GALVIS JIMÉNEZ**, quién era el **DIRECTOR DE OPERACIONES DE AEROANDES S.A.**, y la **INSTRUCTORA DE VUELO CAPITÁN ANA MILENA SEPULVEDA**, quien comandaba la aeronave HK-1328G, así:

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 explotador¹¹ 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 Operación¹² (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

¹¹ 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."

¹² El procedimiento para que un CIA obtenga Permiso de Operación, está detallado en el Numeral 3.7 de los



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 que 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.

Es concluyente entonces que, de conformidad con las normas ya citadas, que la sociedad **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES S.A – AEROANDES S.A.**, es responsable por la seguridad las operaciones ejecutadas por sus aeronaves, operación a cargo del capitán **RODOLFO GALVIS JIMÉNEZ**, quién era el Director de Operaciones de **AEROANDES S.A.**, y la **INSTRUCTORA DE VUELO CAPITÁN ANA MILENA SEPULVEDA** quien comandaba la aeronave HK-1328G , 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 tanto la sociedad **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES S.A – AEROANDES S.A** como el capitán **GALVIS JIMÉNEZ** y la **INSTRUCTORA DE VUELO CAPITÁN ANA MILENA SEPULVEDA** quien comandaba la aeronave HK-1328G deben responder al presente proceso por sus presuntos 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).

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



810 811
289
52

con el entrenamiento apropiado para desarrollar con seguridad las operaciones (vuelos) programados.

Igualmente y según las OsPec, 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.**, 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**, y junto con la **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES “AEROANDES”** la **INSTRUCTORA DE VUELO CAPITÁN ANA MILENA SEPULVEDA** quien comandaba la aeronave HK-1328G, 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 **RODOLFO GALVIS JIMÉNEZ**, la **ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS ANDES “AEROANDES”** la **INSTRUCTORA DE VUELO CAPITÁN ANA MILENA SEPULVEDA** deben 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)**, quien recibía instrucción en la aeronave HK-2092G, y el instructor de vuelo señor **RAUL ANTONIO QUINCHÍA ARANGO(Q.E.P.D)**.

4- ACCIDENTE DE TRABAJO:

El abordaje por la colisión el vuelo de las aeronaves, Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G, el día 15 de septiembre de 2016 en el espacio aéreo que circunda el aeropuerto “Santiago Vila” del Municipio de Flandes Tolima, en el cual perdieron la vida el instructor señor **RAÚL ANTONIO QUINCHÍA ARANGO (Q.E.P.D)**, y el alumno **NICOLÁS RUIZ CHAMORRO (Q.E.P.D)**, de la **ACADEMIA DE PILOTAJE DE AVIONES Y HELICÓPTEROS (ACAHEL)**, en su calidad de tripulantes y explotadores de la aeronave HK-2092G, es un típico accidente de trabajo; toda vez que para estos casos en aplicación del principio de analogía como lo establece el CST y la doctrina y la jurisprudencia laboral, para relación laboral del joven alumno **NICOLÁS RUIZ CHAMORRO (Q.E.P.D)**, se le tiene como aprendiz, al encontrarse recibiendo instrucción técnica, en la conducción de aeronaves.

5 - INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD DE AEROCIVIL:

Establece la Constitución Nacional en su Artículo 90 que el Estado responderá por los daños antijurídicos que le sean imputables por la acción u omisión de las autoridades públicas.



812 785
\$3

Así Las cosas, y para que se configure la falla del servicio jurisprudencialmente se han establecido tres elementos constitutivos que a continuación se analizarán:

a) AUSENCIA DE FALLA O FALTA DEL SERVICIO POR PARTE DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL.

Los argumentos esbozados por la parte actora no permiten vislumbrar responsabilidad alguna en contra de la Autoridad Aeronáutica, porque no es cierto que en el presente caso, mi poderdante haya incurrido en acción u omisión en el cumplimiento de sus funciones y deberes, toda vez que, dentro de la contestación a la demanda, las razones de la defensa y las respuestas a las 13 imputaciones por incumplimiento normativo que el demandante atribuye a mi representada, se encuentran catalogadas y transcritas todas las normas (por lo cual me remito a ellas) que revelan el cumplimiento cabal de los deberes reglamentarios y las funciones de la AEROCIVIL, en los servicios de ATC, cuando dirigía el tráfico aéreo el día 15 de septiembre de 2016, en el momento en que colisionaron en vuelo, accidente aéreo originado en las actividades peligrosas al operar las aeronaves, Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G las empresas **ACAHEL Y AEROANDES** respectivamente; al igual que las normas, que estas empresas no aplicaron ni cumplieron, lo que finalmente las llevó al fatal accidente.

Así las cosas, es imposible demostrar que el servicio no se prestó, o que se prestó tardíamente y mucho menos que el servicio fue deficiente.

b) EL DAÑO: Para que el daño sea imputable al Estado este en primer lugar debe atribuírsele a la Entidad, circunstancia que no ocurre en el presente caso, porque no existe falla del servicio. En segundo lugar el mismo debe ser antijurídico, el cual se excluye por no existir la falla del servicio y porque la Aeronáutica Civil cumplió en su totalidad con las normas y procedimientos establecidos.

c) AUSENCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE LA PRESUNTA FALTA O FALLA DE LA ADMINISTRACIÓN Y EL DAÑO.

Al no existir FALLA DEL SERVICIO causante del presunto o supuesto DAÑO, es imposible predicar la relación de causalidad entre estos dos (2) elementos, como también es imposible demostrar que el servicio no se prestó, o que se prestó tardíamente y mucho menos que el servicio fue deficiente.

V- PRUEBAS

A- TESTIMONIOS:

1- Para el día y hora que su despacho fije solicito se sirva citar y hacer comparecer al Doctor **GUSTAVO MORENO CUBILLOS**, de la **AEROCIVIL**, para que en calidad de **TESTIGO TÉCNICO** ilustre e informe al despacho sobre las normas vigentes la **AEROCIVIL**, las normas (por lo cual me remito a ellas) que revelan el cumplimiento cabal de los deberes reglamentarios y las funciones de la AEROCIVIL, en los servicios de ATC, cuando dirigía el tráfico aéreo el día 15 de septiembre de 2016, en el momento en que



013
786
51

las aeronaves, Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G las empresas **ACAHEL Y AEROANDES** respectivamente; al igual que las normas, que estas empresas no aplicaron ni cumplieron, lo que finalmente las llevó al fatal accidente y sobre los hechos de la demanda y la presente contestación. Me reservo el derecho de formularle preguntas orales al testigo en el momento de la diligencia. Al Dr. **GUSTAVO MORENO CUBILLOS**, se localiza en la Avenida el Dorado No. 103 – 15, Piso 4º, Oficina Asesora Jurídica / Grupo de Representación Judicial - Bogotá D.C. teléfono 296 3012 o, a la Dirección de Notificaciones Judiciales de Aerocivil: [Notificaciones Judiciales@aerocivil.gov.co](mailto:Notificaciones_Judiciales@aerocivil.gov.co).

2- Para el día y hora que su despacho fije solicito se sirva citar y hacer comparecer al Doctor **CESAR MORALES**, de la **AEROCIVIL – REGIONAL CUNDINAMARCA**, para que lustre e informe al despacho sobre todas las condiciones de operación y mantenimiento tanto del aeropuerto “Santiago Vila” de Flandes – Tolima, como de la Torre de control del mismo aeropuerto y particularmente sobre las comunicaciones, el celular, la grabadora de sonidos, la pistola de señales, la pantalla del radar y los vidrios polarizados y demás instalaciones de la misma Torre de Control, al igual que sobre los contratos para el suministro de dichos bienes para el día 15 de septiembre de 2016, en el momento en que colisionaron en vuelo, accidente aéreo originado en las actividades peligrosas al operar las aeronaves, Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G las empresas **ACAHEL Y AEROANDES** respectivamente. Y a los demás aspectos a los que me referiré oralmente en el momento del interrogatorio. Al Dr. **CESAR MORALES**, se localiza en la Avenida el Dorado No, **EDIFICIO ACUARIO AEROPUERTO EL DORADO**, de la ciudad de Bogotá, **oficina REGIONAL CUNDINAMARCA**.

3- Para el día y hora que su despacho fije solicito se sirva citar y hacer comparecer a la Doctora **DEIBY JULIET CULMA GALLEGO**, de la **AEROCIVIL – AEPOPUERTO “BENITO SALAS VARGAS” DE LA CIUDAD DE NEIVA (HUILA)**, quien fungía como Administradora del aeropuerto “Santiago Vila” del Municipio de Flandes – Tolima el día 15 de septiembre de 2016, para que lustre e informe al despacho, sobre todas las condiciones de operación y mantenimiento tanto del aeropuerto “Santiago Vila” de Flandes – Tolima, como de la Torre de control del mismo aeropuerto y particularmente sobre las comunicaciones, el celular, la grabadora de sonidos, la pistola de señales, la pantalla del radar y los vidrios polarizados y demás instalaciones de la misma Torre de Control, al igual que sobre los contratos para el suministro de dichos bienes para el día 15 de septiembre de 2016, en el momento en que colisionaron en vuelo, accidente aéreo originado en las actividades peligrosas al operar las aeronaves, Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G las empresas **ACAHEL Y AEROANDES** respectivamente. Y a los demás aspectos a los que me referiré oralmente en el momento del interrogatorio. Al Dra. **DEIBY JULIET CULMA GALLEGO**, se localiza en las instalaciones del **AEPOPUERTO “BENITO SALAS VARGAS” DE LA CIUDAD DE NEIVA (HUILA)**.

4- Para el día y hora que su despacho fije solicito se sirva citar y hacer comparecer al señor **HARLEN MEJÍA OLIVEROS**, **COORDINADOR GRUPO AERONAVEGACIÓN NACIONAL**, para que ilustre e informe al despacho, sobre las modalidades de servicios de tránsito aéreo que se prestan en Colombia y en especial sobre el servicio de Información de Vuelo y a los demás aspectos a los que me referiré oralmente en el momento del interrogatorio. Al señor **HARLEN MEJÍA OLIVEROS**, se localiza en la Avenida



814 287
5

Dorado No. 103 – 15, Piso 4º, Oficina Asesora Jurídica / Grupo de Representación Judicial - Bogotá D.C. teléfono 296 3012 o, a la Dirección de Notificaciones Judiciales de Aerocivil: Notificaciones_Judiciales@aerocivil.gov.co.

5- Para el día y hora que su despacho fije solicito se sirva citar y hacer comparecer al señor **MANUEL ANTONIO VARGAS ZARATE, COORDINADOR GRUPO AERONAVEGACIÓN REGIONAL**, para que ilustre e informe al despacho, sobre la evaluación realizada el día 30 de enero de 2016 a la señora controladora **LILIANA MARCELA MORALES PULIDO** y a los demás aspectos a los que me referiré oralmente en el momento del interrogatorio. Al **VARGAS ZARATE**, se le localiza en la Avenida el Dorado No. 103 – 15, Piso 4º, Oficina Asesora Jurídica / Grupo de Representación Judicial - Bogotá D.C. teléfono 296 3012 o, a la Dirección de Notificaciones Judiciales de Aerocivil: Notificaciones_Judiciales@aerocivil.gov.co.

B- DOCUMENTAL:

Con el objeto que se les dé el valor probatorio correspondiente anexo original, copia y fotocopia de los siguientes documentos

- 1- INFORME FINAL ACCIDENTE COL 16-32-GIA
- 2- Ficha Técnica EKOGUI.
- 3- Plan de Vuelo de las aeronaves HK2092G y HK1328G.
- 4- Fajas progreso de Vuelo del 15 de septiembre de 2016
- 5- Certificación del Comité de Conciliación de la entidad del 21 de noviembre de 2018.
- 6- Documento 444 GESTIÓN DE TRÁNSITO AÉREO, parte pertinente
- 7- Documento ENR 1.4 CLASES DE ESPACIO AÉREO.
- 8- Documento SKI – GIRARDOT.
- 9- Documento AIC C04 11 -ENE-05
- 10- Estadística de Operaciones aeropuerto “Santiago Vila” de Flandes Tolima.
- 11- Norma RAC 5, 5.4.11 Vuelos VFR especiales.
- 12- Documento EVALUACIÓN DE COMPETENCIA CONTRALADOR DE AERÓDROMO, de la señora LILIANA MARCELA MORALES PULIDO del 30 de enero de 2016.
- 13- Oficio No. 1003.173 1-2018033533 del 16 de octubre de 2018.
- 14- Oficio No. J2PM-703 DEL JUZGADO 2 PROMISCOU MUNICIPAL DE FLANDES – TOLIMA del 25 de febrero de 2019.
- 15- Oficio No. 1053- 2019003228 del 30 de enero de 2019.
- 16- Respuesta a derecho de petición de ACAHEL, con documentación anexa en 16 folios.
- 17- RAC 61 LINCENCIAS PARA PILOTOS Y SUS HABILITACIONES páginas 1, 55 y 56



015 788
L
B

18- RAC 62 PERSONAL AERONÁUTICO, páginas 1, y 187 a 204

19- RAC 5 REGLAMENTO DEL AIRE

20- RAC 6 GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

21- PRUEBA PERICIAL DE PARTE DE LA NACIÓN - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL del mes de marzo de 2019.

22- CD, o medio digital que contiene más de dos mil (2000) folios con normatividad aeronáutica, croquis, planos y gráficas de la presente demanda.

23- DVD en formato POWER POINT de la parte demandada AEROCIVIL, que recrea el accidente ocurrido por el abordaje de las aeronaves Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G las empresas **ACAHEL Y AEROANDES** respectivamente.

C- 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 tenor:



816 289/24

"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



017 290
7

2. De la demandada dicho INTERROGATORIO DE PARTE si procediera eventualmente, y cabría legalmente, pero no como lo solicita el demandante sino **A TRAVÉS DE INFORME ESCRITO BAJO LA GRAVEDAD DEL JURAMENTO.**

3- 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.

Procedo a tachar y a pedir que no se practique el interrogatorio de parte que pide practicar la demandante a la controladora de vuelo señora **LILIANA MARCELA MORALES PULIDO**, por ser un prueba ilegal, inconducente e impertinente, conforme estas razones:

D- PRUEBA PERICIAL DE PARTE DE LA NACIÓN - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL:

Al tenor de lo dispuesto por los artículos 218 A 222 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA); 233 a 243 del C. de P. C; y 226 a 235 de la Ley 1564 de 2012, (Código General del Proceso); y para que se le dé el trámite que corresponda entrego y adjunto en 51 folios el Dictamen pericial de la parte que represento, elaborado y suscrito por los señores **DANIEL RANGEL PLOMINO y JIAME AUGUSTO DÍAZ TORRES.**

VI- ANEXOS:

- 1- El poder y las constancias de representación legal.
- 2- Los documentos que se anexan y relacionan como prueba documental en 229 folios.
- 3- CD, o medio digital que contiene más de dos mil (2000) folios con normatividad aeronáutica, croquis, planos y gráficas de la presente demanda.
- 4- DVD en formato POWER POINT de la parte demandada AEROCIVIL, que recrea el accidente ocurrido por el abordaje de las aeronaves Cessna C-152 de matrícula HK-2092G y Piper PA 28-140 de matrícula HK-1328G las empresas **ACAHEL Y AEROANDES** respectivamente.

VII-NOTIFICACIONES:

A la Demandada:



REPUBLICA DE COLOMBIA
AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

810
291
\$4

A mi representada UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, en la Avenida el Dorado No. 103 - 15, Piso 4º, Oficina Asesora Jurídica / Grupo de Representación Judicial - Bogotá D.C. teléfono 296 3012 o, a la Dirección de Notificaciones Judiciales de Aerocivil: Notificaciones_Judiciales@aerocivil.gov.co

El suscrito recibe notificaciones en la Secretaría de su respetable Despacho o en el Grupo de Representación Judicial, ubicado en la Avenida El Dorado No. 103 - 15 de la Ciudad de Bogotá D.C., Piso 4º. Tels. 2963012 Celular: 3116308208 o, a mi correo institucional laureano.castro@aerocivil.gov.co

Respetuosamente,

JOSÉ LAUREANO CASTRO MEJÍA
C.C. No. 19.322.310 de Bogotá
T.P. No. 32.446 del C. S. de la Judicatura
Entrego y sus anexos todo en 5 folios.



RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
OFICINA DE APOYO PARA LOS JUZGADOS
ADMINISTRATIVOS DE BOGOTÁ
DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL

El documento fue presentado personalmente por
JOSÉ LAUREANO CASTRO MEJÍA
Quien se identificó C.C. No. 19322310
T.P. No. 32446 Bogotá D.C. 20 MAR. 2019
Responsable Centro de Servicios