



JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO DE FLORENCIA

Florencia, treinta (30) de julio de dos mil veinticinco (2.025)

Radicación: 18001-33-40-003-2016-00674-00
Medio de Control: REPARACIÓN DIRECTA
Demandante: DIEGO MAURICIO DIAZ Y OTROS
qytnotificaciones@qytabogados.com
Demandado: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA - LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S
notificaciones.judiciales@aerocivil.gov.co
notificaciones_judic@aerocivil.gov.co
aseraereo@hotmail.com
Llamado en garantía: ALLIANZ SEGUROS S.A.
notificacionesjudiciales@allianz.co
notificaciones@gha.com.co

Procede el Despacho proferir el fallo de primera instancia dentro del Medio de Control de reparación directa promovido por los(as) señores(as) **GERMAN ESTUPIÑAN BARRIENTOS, NELLY VARGAS MURCIA, LISED MONTEALEGRE VARGAS, JESUS DAVID MONTEALEGRE VARGAS, JESUS MONTELEGRE SANCHEZ, ADRIANA MONTELEGRE VARGAS y MARIA ANTONIA AURORA BARRIENTOS**, mediante apoderado judicial, contra la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA** y la **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S.**

I. ANTECEDENTES

a) Pretensiones

Las pretensiones se resumen así:

Declarar administrativa y patrimonialmente responsable a la **NACIÓN - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA** y la **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS – LASER AEREO S.A.S.**- por los perjuicios materiales e inmateriales ocasionados a los demandantes, como consecuencia de la falla en el servicio, por causa de muerte de **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** y **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**, el 06 de septiembre de 2014, como consecuencia de un accidente aéreo en la inspección del Araracuara, municipio de Solano, Caquetá.

A título de indemnización, se condene a las entidades demandadas a reconocer y pagar en favor de los demandantes, los perjuicios morales, daño a la vida en relación o violación a derechos constitucionalmente o convencionalmente protegidos, perjuicios materiales, y cualquier otro daño que aparezca acreditado.

Solicita el cumplimiento de la sentencia conforme al artículo 192 y siguientes del C.P.A.C.A y se condene en costas y agencias en derecho a la entidad demandada.

b) Hechos

Los hechos descritos en la demanda se sintetizan así:

Se indica que la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** era comerciante y propietaria de una tienda de abarrotes en el “municipio del Araracuara” (SIC); sostiene que para el día 6 de septiembre de 2014, la señora **MONTEALEGRE VARGAS** junto a su hija **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**, abordaron la aeronave tipo avioneta con matricula HK 4755 PA 31 Navajo operada por la empresa **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS – LASER AEREO S.A.S.-** que cubría la ruta de la inspección del Araracuara hacia el Municipio de Florencia.

Afirma que la aeronave era tripulada por el Comandante Heriberto Montaña y el primer oficial Luis Eduardo Patiño Suarez, y transportaba a ocho (8) pasajeros; posterior a su despegue la aeronave tipo avioneta con matricula HK 4755 PA 31 Navajo se precipitó a tierra, quedando a 10 kilómetros del municipio de Puerto Santander, Amazonas.

Expone que, según el informe final de investigación realizado por la aeronáutica civil y la versión de algunos testigos, la avioneta al momento del despegue, presentó un gradiente ascensional bajo por fallas en el motor derecho. Sustenta que para el día 6 de septiembre de 2014, la avioneta con matricula HK 4755 PA 31 – 350 en la ruta Florencia – Araracuara, ya había presentado fallas en el trayecto, al apagársele los motores en varias oportunidades provocando pérdida de fuerza y altitud.

Para el día 7 de septiembre de 2014, personal de la Aeronáutica Civil y la Fuerza Aérea llegaron al lugar de los hechos encontrando la aeronave con el fuselaje incinerado y destruido, con cuerpos calcinados, confirmando la muerte de todos los ocupantes. Declara que según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses como causa de muerte de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** y la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE** fue “*estallido craneo – toraco – abdominal debido a politraumatismo a causa de accidente aéreo*” (SIC)

Informa que, según la Aerocivil, el peso máximo permitido para la avioneta HK 4755 PA 31 – 350 correspondía a 7000 libras y la aeronave despegó del aeródromo del Araracuara el día 6 de septiembre de 2014, con 7.189 libras, es decir con 189 libras por encima del límite permitido. Refiere que la avioneta no contaba con un plan de vuelo debidamente diligenciado, ni informe de peso, balance y control de vuelo, para los trayectos de Florencia – Araracuara – Florencia, documentos necesarios para realizar cualquier tipo de actividad aérea conforme al Reglamento Aeronáutico No. 4 de Colombia.

Manifiesta que, el informe de investigación elaborado por la Autoridad Aeronáutica, concluyó que el piloto no realizó el abanderamiento de la hélice derecha mientras la aeronave se encontraba en el aire, procedimiento necesario cuando se pierde el control de avionetas tipo PA 31 – 350 Navajo por fallas en el motor, señalando que *“según la Aerocivil por falta de experiencia operacional necesaria del piloto, pues no se le encontró ningún registro de horas voladas en equipos PA-31”*.

Asevera que la Empresa Laser Aéreo únicamente podía efectuar operaciones de transporte aéreo comercial no regular (Aerotaxi), teniendo la avioneta HK 4755 PA 31 Navajo para el día 30 de noviembre de 2013, un incidente grave en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla por un incendio en el motor derecho, afirmando que fue el mismo que provocó el siniestro del día 6 de septiembre de 2014. Expresa que para el día 30 de noviembre de 2013, mediante oficio LS-DOC-330-14 del 18 de junio de 2014, el inspector Técnico Héctor Julio Ortiz emitió certificación de aeronavegabilidad post-accidente, manifestando que los motores y la estructura de la avioneta HK 4755 PIPER 31-7952044 fueron inspeccionados y reparados de acuerdo al programa de mantenimiento aprobado por la UAEAC.

Enuncia que mediante oficio VVC – No. 028 del 18 de junio de 2014, suscrito por el inspector de la UAEAC, HERNANDO BALCAZAR PALMA, se autoriza la operación de retorno al servicio de la avioneta HK 4755 PIPER PA 31-350. Declara que el informe de inspección llevado a cabo por la Unidad Administrativa Espacial de la Aeronáutica Civil a la empresa Laser Aéreo los días 11 y 12 de septiembre de 2014, no cumplía con las normas aeronáuticas, no se hallaron manuales de fabricantes, subscripciones o métodos similares, y se reportaron 61 infracciones y reglamentos aeronáuticos.

Informa que la empresa **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS – LASER AEREO S.A.S.**- durante los años 2013, tuvo dos incidentes y para el día 2014, tuvo un incidente grave y dos accidentes aéreos, siendo objeto de una auditoria especial por parte de la Unidad Administrativa Espacial de la Aeronáutica Civil, efectuándose diferentes recomendaciones. Manifiesta que mediante oficio 5004-145-2015009681 del 11 de marzo de 2015, la Aeronáutica Civil informa que el Aeródromo del Araracuara no cuenta con controladores aéreos, al no estar controlado por la Aeronáutica Civil de Colombia.

Argumenta que, mediante oficios del 3 de agosto de 2015 y 1 de septiembre de 2015, suscrito por el Gobernador del Caquetá, se informa que el Aeródromo del Araracuara no es propiedad del Departamento del Caquetá, por lo tanto, no ejerce ningún tipo de explotación u operación sobre éste. Arguye que la Aerocivil incumplió su obligación de garantizar el desarrollo de la aviación civil y la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, pues era su deber para el día 6 de septiembre de 2014, haber efectuado una inspección al cumplimiento de los reglamentos aeronáuticos a las personas que operaban el Aeródromo del Araracuara.

Sostiene que la muerte de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** y la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**, ha causado un daño antijurídico a los demandantes.

c) Trámite Procesal.

Mediante auto del 14 de febrero de 2017, se admitió la demanda¹, notificada la misma en debida forma, las entidades contestan la demanda dentro del término legal². En autos de fecha 21 de septiembre de dos mil dieciocho³, se admitió el llamado en garantía solicitado por la empresa **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS – LASER AEREO S.A.S.-** y se negó el llamamiento efectuado por parte de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA**; en providencia del veintidós (22) de abril de dos mil veintidós (2.022)⁴, se señaló para llevar a cabo audiencia inicial el día cuatro (4) de agosto de dos mil veintidós (2.022).

Para el día 4 de agosto de 2022⁵, se llevó a cabo audiencia de que trata el artículo 180 del CPACA, saneándose el proceso, fijándose el litigio, decretándose pruebas y fijándose para llevar a cabo la audiencia de pruebas, el día diez (10) de noviembre de dos mil veintidós (2022). Llagado el día fijado para la audiencia de pruebas⁶ se incorporaron al expediente y se pone en conocimiento de las partes las pruebas documentales allegadas, se aceptaron los desistimientos de los testimonios de los señores JAIME VARGAS ALZATE, RENE MURILLO ROJAS, SILVIO ROJAS, LEONARDO GUALY, y, los interrogatorios de parte, se practicaron testimonios y se fijó como fecha y hora para la continuación de la audiencia de pruebas del día seis (06) de julio de dos mil veintitrés (2.023).

El día seis (06) de julio de dos mil veintitrés (2.023)⁷, se celebró audiencia de continuación de pruebas, donde se aceptó el desistimiento de unos testimonios, se requirieron unas pruebas documentales y se practicaron unos testimonios. En providencia del veinte (20) de marzo de dos mil veinticinco (2.025), se declaró cerrado el periodo probatorio y se corrió traslado a las partes para que presentaran sus alegatos de conclusión, término dentro del cual se pronunciaron la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA**, la parte actora y la llamada en garantía; la sociedad **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS – LASER AEREO S.A.S.-** y el Ministerio Público guardaron silencio.

d) Contestación de la demanda.

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA: La apoderada de la entidad se opuso a las pretensiones de la demanda, señalando que el accidente de la avioneta HK 4755 no fue producto de una omisión u acción de algún funcionario de la Aeronáutica Civil, del informe

¹ Archivo “01CuadernoPrincipal1” página 312 a 313 del Expediente Digital.

² Archivo “02CuadernoPrincipal2” página 157 del Expediente Digital

³ Archivo “03CuadernoLlamamientoAllianz” páginas 80 a 83 del Expediente Digital.

⁴ Archivo “24AutoFijaFechaAudiencia” del Expediente Digital.

⁵ Archivo “34ActaAudienciaInicial” del Expediente Digital.

⁶ Archivo “54Acta No. 131 Aud. Pruebas” del Expediente Digital.

⁷ Archivo “69ContinuacionAudienciaPruebas” del Expediente Digital.

efectuado por el accidente, se determinó que las causas probables tuvieron que ver con sobrepeso de la aeronave, pérdida de un motor y la no realización de maniobras pertinentes por parte del piloto para superar la contingencia, todas situaciones ajenas a la entidad.

Afirma que los mecánicos que repararon el motor de la aeronave contaban con los cursos requeridos, reparación que fue realizada por la empresa SERVICIOS AEROTÉCNICOS DEL CARIBE – SATEC, quienes tenían la autorización de la Aeronáutica Civil TAR UAEAC CDF – 130. Argumenta que el mantenimiento efectuado al motor no fue la causa del accidente, pues este se efectuó un año antes y fue realizado cumpliendo con los estándares contemplados por el fabricante.

Manifiesta que los hechos que dieron origen al medio de control, tuvieron su ocurrencia en un área no controlada por la Aeronáutica Civil, por ello no tiene responsabilidad en el accidente, los servicios de torre de control y de controlador de tráfico aéreo, aeródromo que afirma es administrado por la Gobernación del Caquetá.

LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS – LASER AEREO S.A.S.-: La apoderada de la entidad se opuso a las pretensiones de la demanda, indicando que el avión despegó con la suficiente longitud de pista, conforme a los parámetros consignados en el Manual de Operaciones del avión; declara que en ningún momento la aeronave presentó fallas en la ruta Florencia – Araracuara, tal como lo afirma la parte actora, pues de haber existido habrían sido reportadas a la torre de control del aeropuerto de Florencia, situación que no acaeció.

Sustenta que si bien el informe final emitido por el Grupo de investigación de accidentes señala como posible causa el sobrepeso de la aeronave, este no es concluyente, pues se efectúa sin tener pruebas al respecto, efectuando cálculos aproximados. Asegura que los investigadores erraron al indicar un peso máximo operativo del avión señalado por el fabricante en el Manual de operaciones del Avión (AFM) Sección 6 “Peso y Balance” página 6 -7, aprobado por la Autoridad de Aviación de los Estados Unidos, aunado a ello el peso estimado de carga se basó en testimonios de terceros.

Asevera que el informe del accidente efectuado por el GRIAA señala que su fin no es determinar la responsabilidad del accidente, sino las posibles circunstancias que causaron el accidente, en igual sentido señala que la “*presunta pérdida del motor derecho*” consignada en el informe, no pudo ser confirmada, por cuanto el motor, las hélices y demás componentes de la aeronave no fueron enviadas a inspección post-accidente.

Arguye que la aeronave con matrícula HK 4755 y su tripulación, tenían vigente los permisos y autorizaciones exigidas por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, así como que el avión se encontraba en perfectas condiciones de aeronavegabilidad, tal como consta los registros de mantenimiento. Asiente que si bien la inspección realizada los días 11 y 12 de septiembre de 2014, realizada por la UAEAC, se efectuaron algunos hallazgos, estos nunca

constituyeron infracciones a la reglamentación aeronáutica, recalcando que ninguno de las observaciones efectuadas tiene la entidad suficiente para atribuirle responsabilidad por el accidente de la aeronave, al encontrarse la misma en perfecto estado.

Informa que cualquier aeronave bimotor autorizada para operaciones aéreas de transporte comercial, se encuentra diseñada para volar con un solo motor, al menos para mantenerse en condiciones de operación segura y proceder al aterrizaje en un sitio adecuado, sin embargo, tal como lo determinó el informe final del accidente, el piloto al mando no realizó el embanderamiento de la hélice mientras la aeronave se encontraba en el aire, acción indispensable consignada en los procedimientos de emergencia, por ello sostiene que el piloto a mando fue el directamente responsable del accidente.

Llamamiento en garantía:

ALLIANZ SEGUROS S.A.⁸ El apoderado de la sociedad se opuso a las pretensiones de la demanda, señalando que el Informe Preliminar de Accidente tiene como base declaraciones, sin indicarse en este quienes las efectuaron, si fueron testigos oculares o peritos. Expone que, de lograrse acreditar el incumplimiento por parte del asegurado del peso, balance y control de vuelo, deberá declararse el incumplimiento de las condiciones contractuales, que impiden la afectación de la póliza.

Enuncia que no existe nexo de causalidad entre el hecho dañoso y los daños pretendidos, al no acreditarse que las actuaciones de las demandadas sea la causante del daño, al no existir prueba del presunto mal funcionamiento del motor derecho ni el sobre peso de la aeronave.

e) Alegatos de conclusión.

Parte actora: El apoderado de la parte actora reitera lo expuesto en la demanda, precisando que de acuerdo con las pruebas allegadas al proceso se probó el daño antijurídico a los demandantes, traducido en la muerte de muerte de **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** y **LAURA SOFIA ESTUPIÑÁN MONTEALEGRE**, el 06 de septiembre de 2014, así como los perjuicios enunciados en las pretensiones de la demanda.

Sostiene que se probó que la avioneta HK 4755 PA 31 Navajo en la que se desplazaban como pasajeras **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** junto a su hija **LAURA SOFÍA ESTUPIÑÁN MONTEALEGRE**, se precipitó a tierra; igualmente expone que se encuentra acreditado que, al momento del despegue, la aeronave presentó un gradiente ascensional bajo por fallas en el motor derecho, sin embargo, el piloto continuó el vuelo en tales condiciones.

Argumenta que el título de responsabilidad imputable a la compañía **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS – LASER AEREO S.A.S.** es el

⁸ ALLIANZ SEGUROS S.A fue llamada en garantía por parte de LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS – LASER AEREO S.A.S.-.

objetivo, estando demostrada su responsabilidad en la muerte de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** y su hija **LAURA SOFÍA ESTUPIÑÁN MONTEALEGRE**; tratándose de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA** sostiene que el régimen de responsabilidad es el subjetivo, estando probada la falla en el servicio por parte de la entidad, al dejar despegar una aeronave con sobre peso, no haberse efectuado una correcta inspección al cumplimiento de los reglamentos aeronáuticos de las personas que operaban el aeródromo, especialmente en las funciones del peso, balance y operatividad de las avionetas antes de ser despachadas, pues no obstante ser un Aeródromo no controlado, no quiere decir que funcione sin la vigilancia y control de la Autoridad Aeronáutica.

Parte accionada:

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA: El apoderado sostiene que no se configuró responsabilidad por parte de la entidad, al no haber probado una presunta omisión u acción de algún funcionario de la demandada. Enuncia que el piloto de la aeronave contaba con licencia de piloto comercial de Avión – PCA y certificado médico Vigente sin restricciones, tenía experiencia en equipos o aeronaves como piloto PA31 y C206, su último chequeo en el equipo fue el 18 de marzo de 2014 y contaba con un total de horas de vuelo al momento de accidente de 792:46Hrs (registradas en la Autoridad Aeronáutica el 30/05/13).

Respecto del copiloto este contaba con una licencia de Piloto Comercial de Avión – PCA y el certificado médico vigente sin restricciones, contaba con experiencia en equipos volados como copiloto PA31 y su último chequeo en el equipo lo realizó el 18 de Marzo de 2014 y al momento del accidente contaba con un total de 211:45Hrs (registradas en la Autoridad Aeronáutica al 30/05/13), en consecuencia, la entidad obró de conformidad a lo establecido en la Ley y no se evidencia que por dichos hechos se le pueda endilgar alguna responsabilidad, en el caso concreto, la parte actora no probó dentro del medio de control en quien pudo recaer dicha responsabilidad o quien incurrió en la presunta omisión o acción que conllevó al accidente ocurrido el día 06 de septiembre de 2014, cuando se accidentó la aeronave con Matrícula HK-4755.

Señala que el piloto de la aeronave es el responsable de las medidas previas al vuelo, de la manipulación de la misma y la máxima autoridad de la aeronave y de acuerdo al RAC, este es la autoridad decisiva en todo a lo relacionado a ella, mientras que este al mando de la aeronave y dicha situación excluye de cualquier responsabilidad a la entidad accionada.

ALLIANZ SEGUROS S.A. Recalca que con el acervo probatorio recaudado, no se puede determinar que el siniestro de la aeronave HK4755 haya ocurrido como consecuencia de una falla mecánica, por el contrario, la certificación de aeronavegabilidad emitida por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) y los documentos técnicos aportados al proceso demuestran que la aeronave se encontraba en condiciones óptimas para operar, lo que descarta que el accidente haya sido producto de un defecto en su funcionamiento.

Ministerio Público: En esta oportunidad, no presentó concepto.

Surtido el trámite de rigor y al no observarse vicio alguno que invalide lo actuado, el Despacho procederá a decidir de fondo la presente *litis*, previas las siguientes,

CONSIDERACIONES

1. Problema jurídico

Teniendo en cuenta los argumentos expuestos por las partes, se deberá resolver el siguiente problema jurídico:

Conforme lo establecido en la fase de fijación del litigio de la audiencia inicial⁹, corresponde al Despacho determinar:

¿Existe responsabilidad administrativa por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL y la empresa LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S. con ocasión al accidente aéreo ocurrido el día 06 de septiembre de 2014, en el cual, ocurrió la muerte de la señora LUZ KARINE MONTEALEGRE y su hija LAURA SOFIA ESTUPIÑAN, o si por el contrario se configura eximentes de responsabilidad.?

2. Marco jurídico y jurisprudencial de la responsabilidad en accidentes aéreos.

Al respecto, y de conformidad con el artículo 90 de la Constitución Política, el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos causados por acción u omisión de las autoridades públicas, que le sean imputables. En consecuencia, es necesario dilucidar en cada caso en particular si se presentan los elementos previstos en esta norma para que surja el deber del Estado de responder, esto es, *el daño antijurídico y la imputabilidad del mismo al demandado, y la existencia de un nexo causal entre el primero y el segundo*, sin perjuicio de lo determinado en cada proceso frente al daño y la imputación.

La responsabilidad del Estado a partir de la Carta Política de 1991, se fundamenta en el artículo 90 de la Constitución Política¹⁰, el cual como lo ha venido indicando en forma reiterada el Consejo de Estado, estableció como elementos de la responsabilidad: *i) El daño antijurídico, ii) la imputación del mismo a una autoridad en sentido lato o genérico y (iii) el nexo causal entre el daño y la actuación u omisión de la administración.*

⁹ Ver archivo "34ActaAudienciaInicial" del expediente digital.

¹⁰ El inciso primero del artículo 90 antes señalado, es del siguiente tenor literal:

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

La jurisprudencia del Consejo de Estado¹¹, así lo ha entendido, cuando indica:

"Porque a términos del art. 90 de la constitución política vigente, es más adecuado que el Juez aborde, en primer lugar, el examen del daño antijurídico, para, en un momento posterior explorar la imputación del mismo al Estado o a una persona jurídica de derecho público.

"La objetivación del daño indemnizable que surge de este precepto constitucional, como lo ha repetido en diversas oportunidades la Sala, sugiere que, en lógica estricta, el Juez se ocupe inicialmente de establecer la existencia del daño indemnizable que hoy es objetivamente comprobable y cuya inexistencia determina el fracaso ineluctable de la pretensión"¹²

"Por consiguiente, el primer aspecto a estudiar en los procesos de reparación directa es lo relativo a la existencia del daño, por cuanto si en el proceso no se logra establecer la ocurrencia de éste, se torna inútil cualquier otro análisis y juzgamiento.

"Como lo ha señalado la Sala en ocasiones anteriores¹³, el primer aspecto a estudiar en los procesos de reparación directa, es la existencia del daño puesto que si no es posible establecer la ocurrencia del mismo, se torna inútil cualquier otro juzgamiento que pueda hacerse en estos procesos.

"En efecto, en sentencia proferidas dentro de los procesos acumulados 10948 y 11643 y número 11883, se ha señalado tal circunstancia precisándose en ésta última, que "... es indispensable, en primer término determinar la existencia del daño y, una vez establecida la realidad del mismo, deducir sobre su naturaleza, estos es, si el mismo puede, o no calificarse como antijurídico, puesto que un juicio de carácter negativo sobre tal aspecto, libera de toda responsabilidad al Estado...", y, por tanto, releva al juzgador de realizar la valoración del otro elemento de la responsabilidad estatal, esto es, la imputación del daño al Estado, bajo cualquiera de los distintos títulos que para el efecto se ha elaborado"¹⁴

La anterior posición, según la cual el principal elemento configurativo de la responsabilidad del Estado corresponde al daño antijurídico, se ve igualmente reflejado en los antecedentes de la Asamblea Nacional Constituyente, en donde en la ponencia para segundo debate (de la disposición que fuera a convertirse en el actual artículo 90 de la Carta Política), se precisó:

"(...) La noción de daño en este caso, parte de la base de que el Estado es el guardián de los derechos y garantías sociales y que debe, por lo tanto, reparar la lesión que sufre la víctima de un daño causado por su gestión, porque ella no se encuentra en el deber jurídico de soportarlo.

¹¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, C.P. Olga Melida Valle De La Hoz, siete (7) de julio de dos mil once (2011), Radicación número: 25000-23-26-000-1997-03369-01(19707)

¹² Sentencia Consejo de Estado del diez de septiembre de 1993 expediente 6144 Consejero Ponente Juan de Dios Montes.

¹³ En este sentido pueden verse también las sentencias de 2 de marzo de 2000, exp. 11135; 9 de marzo de 2000 exp. 11005; 16 de marzo de 2000 exp. 11890 y 18 de mayo de 2000 exp. 12129.

¹⁴ Sentencia proferida por el Consejo de Estado del 4 de diciembre de 2002 expediente 12625 Consejero Ponente Germán Rodríguez Villamizar

"La responsabilidad se deriva del efecto de la acción administrativa y no de la actuación del agente de la administración causante material del daño, es decir, se basa en la posición jurídica de la víctima y no sobre la conducta del actor del daño, que es el presupuesto de la responsabilidad entre particulares.

"Esta figura tal y como está consagrada en la norma propuesta, comprende las teorías desarrolladas por el Consejo de Estado sobre responsabilidad extracontractual por falta o falla del servicio, daño especial o riesgo..."¹⁵

Así mismo la jurisprudencia de la Corte Constitucional ha asumido el anterior planteamiento en reiteradas ocasiones¹⁶, en las cuales se ha puntualizado, entre otros aspectos, lo siguiente:

"De manera tal que "la fuente de la responsabilidad patrimonial del Estado es un daño que debe ser antijurídico, no porque la conducta del autor sea contraria al derecho, sino porque el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio, razón por la cual se reputa indemnizable"¹⁷.

"La Corte Constitucional ha entendido que esta acepción del daño antijurídico como fundamento del deber de reparación estatal armoniza plenamente con los principios y valores propios del Estado Social de Derecho debido a que al Estado corresponde la salvaguarda de los derechos y libertades de los administrados frente a la propia Administración"¹⁸.

La Corte Constitucional de esta manera, ha reiterado las consideraciones del Consejo de Estado sobre los alcances del inciso primero artículo 90 de la Carta, Tribunal que ha resumido su criterio en los siguientes términos:

"Son dos las condiciones indispensables para la procedencia de la declaración de la responsabilidad patrimonial con cargo del Estado y demás personas jurídicas de derecho público, a saber: el daño antijurídico y la imputabilidad del daño a alguna de ellas.

La noción de daño antijurídico es invariable cualquiera sea la clase (contractual o extracontractual) o el régimen de responsabilidad de que se trate; consistirá siempre en la lesión patrimonial o extrapatrimonial que la víctima no está en el deber jurídico de soportar."¹⁹

En este orden de ideas, el Daño Antijurídico es entendido jurisprudencialmente *"como el detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia causado a alguien, en su persona, bienes, libertad, honor, afectos, creencias, etc., suponiendo la destrucción o disminución de ventajas o beneficios patrimoniales o extrapatrimoniales de que goza*

¹⁵ Ponencia para segundo debate – Plenaria Asamblea Nacional Constituyente, Gaceta Constitucional No. 112 de 3 de julio de 1991, pág. 7 y 8.

¹⁶ Ver, entre otras, las sentencias: C-333 de 1996, M.P. Alejandro Martínez Caballero; C-533 de 1996; C-043 de 2004, M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra; C-038 de 2006, M.P. Humberto Sierra Porto.

¹⁷ Sentencia C-533 de 1996.

¹⁸ Sentencia C-333 de 1996.

¹⁹ Sentencia del Consejo de Estado de mayo 8 de 1995, Expediente 8118, Consejero Ponente Juan de Dios Montes Hernández.

un individuo, sin que el ordenamiento jurídico le haya impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir, que el daño carezca de causales de justificación”²⁰

Frente a la imputación jurídica y fáctica, debemos remitirnos a lo explicado por la Sección Tercera del Consejo de Estado que considera, *“imputar, para nuestro caso, es atribuir el daño que padeció la víctima al Estado, circunstancia que se constituye en condición sine qua non para declarar la responsabilidad patrimonial de este último (...) la imputación del daño al Estado depende, en este caso, de que su causación obedezca a la acción o a la omisión de las autoridades públicas en desarrollo del servicio público o en nexo con él, excluyendo la conducta personal del servidor público que, sin conexión con el servicio, causa un daño”²¹*

El Honorable Consejo ha manifestado en interpretación del art. 90 que la responsabilidad del Estado se origina, de un lado, cuando existe una *“lesión causada a la víctima que no tiene el deber jurídico de soportar y, de otro, cuando esa lesión es imputable fáctica y jurídicamente a una autoridad pública. Dicha Tesis fue avalada por la Corte Constitucional en Sentencia C-333 de 1993, en donde expresó, que además de constatar la antijuridicidad del daño, el juzgador debe elaborar un juicio de imputabilidad que le permita encontrar un título jurídico distinto de la simple causalidad material que legitime la decisión”²².*

Por lo anterior, se puede establecer que la responsabilidad patrimonial y extracontractual de Estado, deriva de dos clases de imputación: **(i) el subjetivo**, cuya base es la teoría de la falla del servicio y **(ii) el objetivo**, en virtud del cual la entidad demandada está llamada a responder, bien con ocasión del ejercicio de actividades peligrosas o la utilización de elementos de la misma naturaleza, caso en el cual se habla del régimen del **riesgo excepcional**, o debido a la ruptura de la igualdad entre las cargas públicas, caso en el cual estamos en presencia del régimen **del daño especial**.

En cuanto al **nexo de causalidad** entre el hecho de la administración y el daño causado, el Consejo de Estado²³, citando apartes de la Doctrina Francesa ha considerado que este es el elemento principal en la construcción de la responsabilidad, es decir la relación de causalidad en tratándose de la falla del servicio, se vincula directamente con la culpa, con la irregularidad o la anormalidad, y en los casos de los títulos objetivos, se admite la responsabilidad inmediatamente, el daño se relaciona con la actividad del demandado, con independencia de que se acredite o no la culpa.

Ahora bien, sobre los elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado se pronunció el Consejo de Estado mediante sentencia del 26 de febrero de 2014, en donde afirmó que el fundamento de la responsabilidad es el daño y la imputación:

²⁰ Consejo de Estado – Sección Tercera, sentencia del 27 de enero del 2000, M.P: Alier E. Hernández Enríquez.

²¹ sentencia del 21 de octubre de 1999, expediente 10948, M.P: Alier Eduardo Hernández Enríquez.

²² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, C.P ALIER EDUARDO HERNANDEZ ENRIQUEZ, primero (1º) de marzo de dos mil seis (2006), Radicación número: 15001-23-31-000-1992-02402-01(13764)

²³ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, C.P. María Elena Giraldo Gómez, Sentencia del 10 de agosto de 2005, Rad. 73001-23-31-000-1997-04725-01(15127).

“El artículo 90 constitucional dispone que el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. La responsabilidad del Estado se hace patente cuando se configura un daño, el cual deriva su calificación de antijurídico atendiendo a que el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio, tal como ha sido definido por la jurisprudencia de esta Corporación²⁴.

Verificada la ocurrencia de un daño, surge el deber de indemnizarlo plenamente, con el fin de hacer efectivo el principio de igualdad ante las cargas públicas, resarcimiento que debe ser proporcional al daño sufrido.

Los elementos que sirven de fundamento a la responsabilidad son esencialmente el daño antijurídico y su imputación a la administración entendiendo por tal, el componente que “permite atribuir jurídicamente un daño a un sujeto determinado. En la responsabilidad del Estado, la imputación no se identifica con la causalidad material, pues la atribución de la responsabilidad puede darse también en razón de criterios normativos o jurídicos. Una vez se define que se está frente a una obligación que incumbe al Estado, se determina el título en razón del cual se atribuye el daño causado por el agente a la entidad a la cual pertenece, esto es, se define el factor de atribución (la falla del servicio, el riesgo creado, la igualdad de las personas frente a las cargas públicas). Atribuir el daño causado por un agente al servicio del Estado significa que éste se hace responsable de su reparación, pero esta atribución sólo es posible cuando el daño ha tenido vínculo con el servicio. Es decir, que las actuaciones de los funcionarios sólo comprometen el patrimonio de las entidades públicas cuando las mismas tienen algún nexo o vínculo con el servicio público”.²⁵ (Subrayado y negrilla fuera de texto)

Se concluye entonces, que el artículo 90 de la Constitución Política establece que la responsabilidad del Estado nace del daño antijurídico que le sea imputable, causado por la acción u omisión de las autoridades públicas o particulares investidos con funciones administrativas. Por lo tanto, en los supuestos de daños causados es necesario precisar el régimen de responsabilidad que puede ser subjetivo u objetivo dependiendo de cada caso concreto. Como consecuencia de ello, la responsabilidad en general descansa en dos elementos: el daño antijurídico y la imputación.

Ahora bien, respecto del régimen de responsabilidad en accidentes aéreos, debe indicarse que mediante la Ley 126 de 1919, se crea una Escuela Militar y se dictan medidas sobre aviación, el legislador autorizó por primera vez al poder ejecutivo para que reglamentara todo lo relacionado con la aeronavegación, creándose la Comisión Técnica de Aviación para asesorar al Ministerio de Industria. Despacho al cual estaba adscrita la Aviación Civil; al trasladar el conocimiento de los problemas de aviación al Ministerio de Guerra, se estableció una Dirección de Aviación.

²⁴ Consejo de Estado; Sección Tercera; Sentencia del 13 de agosto de 2008; Exp. 17042; C.P. Enrique Gil Botero.

²⁵ Consejo de Estado; Sección Tercera; sentencia del 16 de septiembre de 1999; Exp.10922 C.P. Ricardo Hoyos Duque.

Con posterioridad, la Ley 89 de 1938, centralizó el control de la aviación en un organismo especial denominado Dirección General de la Aeronáutica Civil, encargado especialmente de lo relacionado con los servicios de Aeródromos, rutas aéreas, radiocomunicaciones aeronáuticas, meteorología, vigilancia de personas, materiales e instalaciones destinados a la navegación aérea. Mediante Decreto 969 de 1947, se crea y se reglamenta la estructura de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Posteriormente el Gobierno Nacional en 1954, mediante Decreto 3269 del 10 de noviembre, creó el Instituto descentralizado denominado Empresa Colombiana de Aeródromos (ECA), encargado de la construcción, mejora y mantenimiento de los aeropuertos públicos, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio; con el fin de dotar a la autoridad aeronáutica de una autonomía administrativa y financiera se creó el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC), mediante Decreto 1721 del 18 de julio de 1960, con unas funciones técnicas y administrativas específicas, para dirigir la política aeronáutica.

La Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, por la cual se organiza el sector y el sistema nacional de transporte, adscribió la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil al Ministerio de Transporte y suprimió la Dirección General de Transporte Aéreo, como órgano rector de la política y ejecución de las funciones relativas al transporte aéreo; se diseñó un organigrama institucional que atiende a la naturaleza de las dos grandes tareas a la entidad: la aeronavegación y el servicio aeroportuario; en consecuencia se crean la Secretaria Técnica y la Secretaria Aeroportuaria.

En el 2004 se expidió el Decreto 260, por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-Aerocivil y se dictan otras disposiciones y hoy en día la entidad se rige por el Decreto 1294 del 14 de octubre de 2021. En suma, la Aeronáutica Civil es el resultado de la fusión del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y el Fondo Aeronáutico Nacional, ordenado por el Art. 67 del Decreto 2171 de 1992.

Por otra parte, el Código de Comercio desde los artículos 1773 a 1782 dispone una regulación respecto de la Aeronáutica Civil. En ese sentido el artículo 1774 ibídem prescribe que *“Se entiende por "aeronáutica civil" el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles”*, igualmente se entiende como aeronaves del Estado *“las que se utilicen en servicios militares, de aduanas y de policía. Las demás son civiles.”* Se entiende como "autoridad aeronáutica" el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones y le corresponde a esta autoridad dictar los reglamentos aeronáuticos²⁶.

²⁶ Ver artículo 1782 C.Co.

En el mismo sentido el artículo 1860 ejusdem señala que la autoridad aeronáutica le corresponde reglamentar y clasificar los servicios aéreos, los explotadores y las rutas, y señalar las condiciones que deberán llenarse para obtener los respectivos permisos de operación, **con la finalidad de lograr la prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos**, que al mismo tiempo garanticen la estabilidad de los explotadores y de la industria aérea en general.

Bajo los anteriores presupuestos, el Consejo de Estado²⁷ ha establecido como régimen de responsabilidad de la autoridad aeronáutica la falla del servicio, al respecto indicó:

“(…)(…)”

*En este punto, debe la Sala advertir que, con **independencia de la responsabilidad objetiva que el artículo 1880 del Código de Comercio pone en cabeza del transportista, la autoridad aeronáutica responde por la falla del servicio, a la luz del artículo 90 Constitucional**, en la que incurra **por las irregularidades en el ámbito del cumplimiento de los deberes a su cargo, sin perjuicio de la concurrencia de responsabilidad que pueda presentarse entre el transportador y la autoridad aeronáutica**, cuando así se establezca en la investigación de las causas determinantes del accidente aéreo.*

*Lo anterior, teniendo en cuenta que, tal como fue analizado por la Subsección A de la Sección Tercera, en la sentencia del 15 de febrero de 2018²⁸, **la conducción de aeronaves es considerada, por regla general, como una actividad peligrosa, y que, aunque en aquellos eventos en los que el daño es producido por el ejercicio de actividades peligrosas el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación se deriva de la realización directa de una actividad que entraña peligro, cuando el daño sufrido deviene como consecuencia de una actividad peligrosa que es ejercida directamente por la propia víctima, no resulta aplicable dicho régimen, sino el de falla probada del servicio, en la medida que, para que surja la responsabilidad de la entidad demandada, la parte actora tiene la obligación de demostrar que el accidente se produjo por la falta de revisión y/o mantenimiento –o de regulación en el presente caso- a cargo de la entidad demandada, o que quien ejecutó la actividad peligrosa fue sometido a un riesgo superior al que normalmente debe soportar.**(…)(…)” (Negrilla y Subrayado propio)*

En reciente pronunciamiento determinó²⁹:

“(…)(…)”

²⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección B, Radicación número: 25000-23-26-000-2007-00361-01(43401), veinticuatro (24) de enero de dos mil diecinueve (2019), Consejera ponente: MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO (E)

²⁸ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 15 de febrero de 2018, Radicación No.: 50001-23-31-000-2002-40261-01(39326).

²⁹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, Radicación: 05001-23-31-000-1995-00798-01 (52.162), diecisiete (17) de octubre de dos mil veintitrés (2023), Consejero ponente: JOSÉ ROBERTO SÁCHICA MÉNDEZ

23. En los casos en que se imputa a las autoridades la omisión en el cumplimiento de sus deberes –como sucede en el sub examine–, es preciso identificar los preceptos de orden constitucional, legal y reglamentario que hubieren fijado el alcance de sus obligaciones. Una vez determinado el contenido obligacional a cargo de la entidad pública en el caso concreto, debe proceder a establecerse si el sujeto accionado defraudó las expectativas de actuación que se desprendían de su rol³⁰.

24. En el caso de la actividad aérea, el artículo 1860 del C. Co. establece que “la autoridad aeronáutica”, es decir, el entonces Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil³¹, tiene las funciones de regular, certificar, vigilar y controlar los servicios aéreos, los explotadores, las rutas y las condiciones que deben llenarse para obtener los respectivos permisos de operación, con la finalidad de **“lograr la prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos”**³², **es un servicio en cuya prestación sólo se responde por la “falla del servicio” o “falla de la administración”**³³.

25. Así, además de sus funciones de carácter general vinculadas con el servicio público aeronáutico, por mandato legal, ese Departamento Administrativo cumplía una función de policía administrativa que no sólo se traducía en la expedición de reglamentos tendientes a dirigir, coordinar y controlar las actividades de Aeronáutica Civil, privada o estatal, nacional o internacional, que se desarrollaba en espacios sometidos a la soberanía nacional, sino también orientada a la dirección, organización y operación de las comunicaciones aeronáuticas; a la ejecución de las obras necesarias para conformar y mantener la infraestructura aeronáutica de la Nación; **a la administración, operación y vigilancia de los aeropuertos y demás instalaciones y servicios de esa infraestructura; a la prestación de servicios necesarios para garantizar la seguridad y eficacia del transporte aéreo; a la imposición de sanciones a quienes infringieran los reglamentos expedidos por el Departamento, entre otras, relacionadas con la fijación de tasas y tarifas por los servicios que prestaba este organismo**³⁴. (Negrilla y subrayado fuera del texto)

³⁰ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 25 de agosto de 2011, exp. 17613, M.P. Mauricio Fajardo Gómez. En relación con supuestos en los cuales se analiza si procede declarar la responsabilidad del Estado como consecuencia de la producción de daños en cuya ocurrencia ha sido determinante una falla de servicio, es necesario efectuar el contraste entre el contenido obligacional que, en abstracto, las normas pertinentes fijan para el órgano administrativo implicado, de un lado, y el grado de cumplimiento u observancia de este por parte de la autoridad demandada en el caso concreto. Así, la falla del servicio tiene como presupuesto el reconocimiento de la existencia de mandatos de abstención -deberes negativos- y de acción –deberes positivos- a cargo del Estado; empero, para que se genere responsabilidad con fundamento en cualquiera de esas obligaciones es menester acreditar el incumplimiento o deficiente cumplimiento de deberes normativos o la omisión o inactividad de la administración pública.

³¹ “ARTÍCULO 1782 C. Co. DEFINICIÓN DE AUTORIDAD AERONÁUTICA Por ‘autoridad aeronáutica’ se entiende el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones que actualmente desempeña dicha Jefatura”

³² Mediante Decreto 1721 del 18 de julio de 1960 se creó el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC).

³³ El hecho de que éste es un régimen en el cual la responsabilidad estatal se sujeta a la demostración de falla en el servicio de la administración fue sustentado, entre otras, en la sentencia del 18 de noviembre de 1.986 (exp. 2807), precisándose, además, que dicha falla del servicio debía ser causa eficiente del daño cuya indemnización se reclamaba.

³⁴ Decretos 1721 del 18 de julio de 1960 y 2332 del 7 de octubre de 1977.

En ese orden, conforme al marco jurídico expuesto, procederá el Despacho analizar el caso en concreto a efectos de resolver el problema jurídico planteado en precedencia.

3. Caso concreto

El Despacho accederá parcialmente a las pretensiones de la demanda, en virtud a los siguientes argumentos:

3.1. El Daño

De acuerdo con la situación fáctica señalada, se encuentra probada la muerte de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**³⁵ y **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**³⁶, el 06 de septiembre de 2014, como consecuencia de un accidente aéreo en la inspección del Araracuara, municipio de Solano, Caquetá³⁷.

Se allegó informe final de accidente denominado “*Colisión contra terreno después del despegue Piper 31-250, Matrícula HK4755 06 de Septiembre de 2014 Caquetá – Colombia*”³⁸ del que se destaca:

“(…)(…)”

El presente informe es un documento que refleja los resultados de la investigación técnica adelantada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en relación con las circunstancias en que se produjeron los eventos objeto de la misma, con causas y consecuencias.

*De conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) Parte Octava y el Anexo 13 de OACI, “El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de ésta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”. **Las recomendaciones de seguridad operacional no tienen el propósito de generar presunción de culpa o responsabilidad.***

*Consecuentemente, el uso que se haga de este Informe Final para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos asociados a la causa establecida, **puede derivar en conclusiones o interpretaciones erróneas.***

(…)(…)”

El día 06 de septiembre de 2014, la aeronave PA31 de transporte aéreo no regular de pasajeros de matrícula HK4755 programó vuelo VFR entre el aeródromo de Araracuara (IATA: ACR) hacia el aeródromo de la Ciudad de Florencia (ICAO: SKFL) con 02 tripulantes y 08 pasajeros a bordo.

Siendo las 15:05HL (20:05UTC), después de 2 minutos del despegue por la pista 09, la aeronave perdió altura e impactó contra el terreno selvático a 4.45NM del aeródromo.

³⁵ Archivo “01CuadernoPrincipall” página 36 del Expediente Digital.

³⁶ Archivo “01CuadernoPrincipall” página 37 del Expediente Digital.

³⁷ Archivo “01CuadernoPrincipall” páginas 82 a 86, 170 del Expediente Digital.

³⁸ Archivo “53HK4755InformeFinal” del Expediente Digital.

A consecuencia de la colisión contra el terreno se produjo fuego post-impacto que afectó gran parte de la estructura de la aeronave y no permitió la supervivencia de sus ocupantes.

La investigación concluyó que el accidente se produjo por la pérdida de control en vuelo de la aeronave al presentarse una probable pérdida de potencia del motor derecho durante el ascenso inicial.

(...)(...)

El día 06 de septiembre de 2014, la aeronave PA31 de matrícula HK4755 operada por la compañía Laser Aéreo fue programada para efectuar vuelos de transporte aéreo no regular de pasajeros desde la base principal ubicada en la ciudad de Villavicencio, Meta.

A las 07:24HL (12:24UTC) la aeronave despegó del aeródromo Vanguardia (SKVV) de Villavicencio hacia el aeródromo Gustavo Artunduaga (SKFL) de la Ciudad de Florencia sin novedad. A las 11:38HL (16:38UTC) realizó el trayecto entre SKFL y el aeródromo de Araracuara (ACR) donde arribó aproximadamente a las 13:00HL (18:00UTC).

Posteriormente, de acuerdo a las declaraciones aportadas a la investigación, la aeronave fue embarcada con un total de ocho (08) pasajeros, dos (02) tripulantes y carga. Al efectuarse el procedimiento de abordaje de pasajeros y carga, la tripulación encendió motores y procedió a rodar a la pista 09 para efectuar su despegue en dirección Occidente (W) – Oriente (E).

A las 15:03HL (20:03UTC), la aeronave efectuó el despegue y en la maniobra, varios testigos en tierra aseveraron que la aeronave despegó con un gradiente ascensional bajo y seguido al mismo, transcurridos dos (2) minutos de vuelo, la aeronave pierde altura y se precipita contra el terreno en el terreno selvático a 4.45NM del aeródromo de salida.

La colisión contra el terreno, produjo fuego post-impacto que incineró gran parte de la estructura de la aeronave y no permitió la supervivencia de sus ocupantes.

(...)(...)

La aeronave tipo PIPER PA31-250, modelo 1979, es una aeronave tipo bimotor de plano bajo con las siguientes principales características:

*Longitud: 9,94 m
Envergadura: 12,40 m
Altura: 3,96 m
Superficie alar: 21,3 m²
Peso Bruto: 3175Kgs
Peso Vacío: 2156Kgs*

La aeronave es potenciada por dos (2) motores Lycoming TIO-540-J2BD. El motor derecho gira en contra de las manecillas del reloj y el izquierdo con las manecillas del reloj.

Al verificar el registro propiedad y horas voladas durante los últimos años, se comprobó que la aeronave tenía un certificado de matrícula americana N27910 y posteriormente la aeronave tuvo certificado de matrícula colombiana HK4755. Se realizó el siguiente resumen de horas voladas:

Fecha Servicio	Horas totales	Horas voladas	Matrícula
22/08/03	14.214,0		N27910
20/03/06	14.390,7	176,7	N27910
25/08/06	14.425,8	35,1	N27910
04/01/07	14.440,7	14,9	N27910
19/01/09	14.494,7	54,0	N27910
19/10/10	14.497,6	2,9	N27910

Después del 19 de octubre de 2010, la compañía Taxi Aéreo de la Costa – TAXCO adquirió la aeronave y realizó el traslado a Colombia para la nacionalización con la siguiente estadística operacional:

Fecha Servicio	Horas totales	Horas voladas	Matrícula
01/02/12	14.509:07	12:42	HK4755
19/11/12	14.509:42	00:35	HK4755

Después del 19 de noviembre de 2012, la compañía Taxi Aéreo de la Costa – TAXCO vendió la aeronave el 16 de abril de 2013 a la propietaria descrita en la parte inicial del informe. La aeronave posteriormente fue afiliada a la compañía LASER el día 01 de mayo de 2013 y se registró la siguiente estadística operacional:

Fecha Servicio	Horas totales	Horas voladas	Matrícula
28/09/13	14.509:42	00:00	HK4755
11/10/13	14.509:42	00:00	HK4755

El 29 de noviembre registró un incidente aéreo en el aeródromo Ernesto Cortissoz (SKBQ) donde se presentó incendio en el motor No. 2.

Fecha Incidente	Horas totales	Horas voladas	Matrícula
29/11/13	14.509:47	00:05	HK4755

La estadística posterior a la reparación por el incidente correspondió a:

Fecha Servicio	Horas totales	Horas voladas	Matrícula
17/06/14	14.509:47	00:00	HK4755
11/08/14	14.561:46	71:33	HK4755

Para el día anterior al accidente 05 de septiembre de 2014, la aeronave tenía:

Fecha	Horas totales	Horas voladas	Matrícula
05/09/14	14.601:45	41:31	HK4755

Horas totales voladas desde el 2012 a la fecha del accidente: 126:36Hrs.
Desde el 2010, la aeronave registró un total de 138 operaciones aéreas.

Motor No. 1

El Motor No. 1 tuvo una reparación general el 27 de enero de 2004 en la fábrica Lycoming. El 15 de enero de 2005, fue instalado el motor S/N: RL-11106-61A en la aeronave.

El 14 de agosto de 2013, con 186:00hrs de operación DURG, se efectuó servicio a los accesorios del motor con resultados satisfactorios.

El 29 de noviembre de 2013, el motor No. 2 presentó incendio durante la operación de despegue en el aeródromo de Barranquilla (SKBQ). No se presentaron daños en el motor No. 1.

El 17 de junio de 2014 se realizó vuelo de comprobación después de la reparación del motor No. 2 con resultados satisfactorios.

Motor No. 2

El Motor No. 2 tuvo una reparación general el 25 de octubre de 2003 en la fábrica Lycoming. El 15 de enero de 2005, fue instalado el motor S/N: L-933-68A en la aeronave.

El 29 de noviembre de 2013, el motor presentó incendio durante la operación de despegue en el aeródromo de Barranquilla (SKBQ). Se inició investigación por incidente COL-13-53-GIA la cual reveló presencia de orificios "pits" en el tubo de escape TAIL PIPE ASSEMBLY P/N 40310-10 del Turbo Cargador que originó una fuente de gases de alta temperatura en el motor que interactuaron con las mangueras, magnetos y uniones del motor hasta producirse el punto de conflagración de incendio.

El 13 de enero de 2014, con 186:05hrs DURG, bajo orden de trabajo OT. 4904-04 se removió motor para realizar las reparaciones correspondientes por el incendio. Dentro del 03 de marzo al 05 de mayo de 2014, se reemplazaron un total de 12 componentes, entre los cuales se encontraba el TAIL PIPE ASSEMBLY P/N 40310-10 nuevo, con trazabilidad verificada dentro de la investigación.

El 17 de junio de 2014 se realizó vuelo de comprobación con resultados satisfactorios. Posterior a esta reparación por incidente, el motor operó un total de 113:04Hrs.

(...)(...)

1.9 Comunicaciones

La aeronave se encontraba sobrevolando un espacio aéreo clase G. Las comunicaciones se efectuaban en frecuencia UNICOM 122.9MHz de **aeródromos no controlados**. Para zona, posterior al despegue, la aeronave mantiene comunicación con la dependencia VVC en frecuencia 127.3MHz. No se evidenciaron llamados de emergencia por parte de la tripulación del HK4755.

1.10 Información del Aeródromo

Aunque el accidente no ocurrió en jurisdicción de ningún aeródromo, la aeronave despegó del aeródromo de Araracuara (IATA: ACR) que se encuentra ubicado al Sur Oriente del Departamento del Caquetá en límites con el Departamento del Amazonas a orillas del río Caquetá a 234NM de

la Ciudad de Florencia. El aeródromo es no controlado, de propiedad de la Gobernación del Departamento con una vigencia de operación indefinida. Dentro de sus características físicas, la pista cuenta con una longitud de 1300mts por 30mts de ancho, una orientación 09-27, una elevación de 800pies.

“(…)(…)”

1.16 Ensayos e investigaciones

Dentro del proceso investigativo se realizó el cálculo aproximado del peso y balance al momento del accidente. Las plantas motrices no pudieron ser inspeccionadas debido a las condiciones de seguridad física que representaba realizar una operación de extracción de restos debido a la actividad hostil en el área confirmada por las Fuerzas Militares.

1.16.1 Peso y balance

Con el fin de realizar un cálculo aproximado de las condiciones operativas de peso y balance en el momento del despegue, se tuvo en cuenta los tiempos de vuelo registrados, los consumos establecidos durante cada operación, y las declaraciones de testigos.

El peso máximo operativo autorizado para el modelo PA31-250 correspondía a 7000Lbs.

En SKVV, la aeronave fue abastecida con 77G de combustible 100/130, quedando con un total de 180G. Teniendo en cuenta los tiempos de vuelo hasta SKFL y ACR, la aeronave tenía un remanente de aproximadamente 92G al momento del despegue de ACR.

Asumiendo condiciones normales de dos (2) tripulantes y ocho (8) pasajeros con su respectivo equipaje sin carga, la aeronave alcanzó

ITEM	Peso en libras
<i>Peso vacío</i>	4753
<i>Piloto*(Dato certificado médico)</i>	167
<i>Copiloto*(Dato certificado médico)</i>	171
<i>Silla No. 3*(infante)</i>	044
<i>Silla No. 4</i>	154
<i>Silla No. 5</i>	154
<i>Silla No. 6</i>	154
<i>Silla No. 7</i>	154
<i>Silla No. 8</i>	154
<i>Silla No. 9</i>	154
<i>Silla No. 10</i>	154
<i>Combustible</i>	542
<i>Carga4</i>	434
TOTAL SIN CARGA	6914

TOTAL CON CARGA	7189
----------------------------	------

Cálculo de peso y balance aproximado HK4755

La aeronave se encontraba aproximadamente 189lbs fuera del límite operacional de peso establecido por el fabricante.

1.17 Información sobre organización y gestión

La compañía Latinoamericana de Servicios Aéreos – Laser Aéreo S.A.S es una empresa aeronáutica que tiene su base principal en el aeropuerto vanguardia (SKVV) de la ciudad de Villavicencio – Meta. Su permiso de operación se encontraba vigente hasta el 02 de marzo de 2020 y su modalidad correspondía a taxi aéreo. Contaba al momento del accidente con varias aeronaves que incluían las PA31, DC3, C182, C170, y PA34.

(...)(...)

2.3 Falla del motor derecho

Al no lograrse la extracción del motor ante las condiciones de seguridad física y presencia de grupos al margen de la ley en la zona, no fue posible realizarse una inspección detallada del motor para verificar su malfuncionamiento.

El incidente ocurrido al motor en el año 2013 relacionado con incendio en vuelo fue estudiado como una posible hipótesis de malfuncionamiento del motor en esta ocurrencia, sin embargo, si se hubiese presentado fuego en el motor, hubiera sido evidente para los testigos en tierra y la llama generaría trazas de incendio lineales en la estructura del fuselaje y empenaje.

La investigación no encontró declaraciones relacionadas con incendio en vuelo y durante la inspección de restos, las superficies del estabilizador vertical ni horizontal no evidenciaron trazas lineales o decoloraciones características de fuego en vuelo.

Aunque los trabajos realizados exigieron el cambio de 12 componentes y las pruebas funcionales fueron realizadas sin novedades, después de dicha reparación, la aeronave voló un total de 113:04Hrs. Ante la información factual recopilada en la investigación, no se logró determinar la causa del malfuncionamiento del motor derecho.

(...)(...)

2.4 Secuencia aproximada de eventos

Teniendo en cuenta los hallazgos factuales dentro del proceso investigativo, se estableció una secuencia aproximada de eventos que condujeron a la ocurrencia del accidente:

1. **La aeronave fue abordada con un peso que probablemente excedía el peso bruto máximo operativo, de acuerdo a los cálculos aproximados realizados durante la investigación. La tripulación debió ser consciente y efectuar correctivos correspondientes en la operación que se disponía a realizar, sin embargo, desestimó el riesgo que conllevaba efectuar la operación por fuera de límites.**

2. **En carrera de despegue, la aeronave utilizó gran parte de la longitud de pista teniendo en cuenta las declaraciones del personal en tierra. Esta característica es un síntoma que está relacionado con el peso de la aeronave, ya que éste es un factor directamente proporcional a la longitud de pista disponible para el despegue.** Es probable que la tripulación se haya percatado de esta situación, sin embargo, el escenario más crítico, predecible para la tripulación, era efectuar el despegue y mantener un régimen de altura y velocidad controlables para el vuelo. Ante la situación precedente, coinciden los testimonios del personal en tierra quienes observaron la aeronave despegar con un gradiente ascensional bajo.
3. **Durante el ascenso inicial, se presentó la pérdida del motor derecho (no. 2).** Esto fue evidenciado como un hallazgo dentro de la inspección de restos especificada en la parte I del presente informe. Al solicitar la asistencia de la National Transportation Safety Board en la Investigación para el análisis de los restos, se indicó, en lo relacionado al estado final del motor derecho que:

“...Las características visuales del motor derecho indican que no se estaba produciendo potencia al momento del impacto contra el terreno...”

4. Al producirse la falla del motor derecho en vuelo, es probable que la aeronave haya entrado en segundos en una condición crítica de vuelo, en donde no fueron realizados los procedimientos relacionados con la pérdida de motor.
5. La resistencia al avance por no perfilar el motor inoperativo, sumada al peso bruto de la aeronave y una probable operación cercana a la Vmc, llevó a la aeronave a perder sustentación y precipitarse contra el terreno. La asistencia de NTSB indicó que:

“...Las características de los restos indicaron que la aeronave impactó en actitud de pérdida de control hacia la derecha, lo que sería coherente con las evidencias de potencia del motor izquierdo y deformación del empenaje de la aeronave...”

4. CONCLUSIÓN

*Las conclusiones, hallazgos y causas establecidas en el presente informe fueron desarrolladas de acuerdo a todas las evidencias factuales y al compendio de análisis dentro del proceso investigativo. **No deben ser leídas con el ánimo de determinar o direccionar la culpabilidad o responsabilidad de ninguna organización o individuo en particular; y el orden en que están expuestos los factores y causas tampoco representan jerarquía o nivel de importancia. La presente investigación es de carácter netamente técnico con el único fin de prevenir futuros accidentes.***

3.1 Conclusiones

La tripulación se encontraba apta para efectuar la operación de acuerdo a la Reglamentación Nacional aplicable.

La aeronave se encontraba desarrollando una operación de transporte aéreo no regular de pasajeros.

Abordo volaban diez (10) ocupantes, incluida la tripulación (2). Después de efectuar el despegue por la pista 09, la aeronave perdió altura y se precipitó contra el terreno selvático.

La aeronave quedó totalmente destruida y sus ocupantes resultaron lesionados mortalmente dadas las características de impacto y fuego post accidente.

El acceso al sitio del accidente e inspección de restos tuvo que ser asistido por personal de la Fuerza Pública debido a la actividad hostil en el área.

El motor derecho (no. 2) presentó características de producción nula de potencia al momento del impacto contra el terreno. El motor izquierdo (no. 1) presentó evidencias de producción de potencia al momento del accidente. Las hélices del motor derecho (no. 2) no se encontraron en posición de embanderamiento.

Las características de impacto de la aeronave contra el terreno mostraron un alto ángulo y baja velocidad de impacto.

No se evidenció la separación de ninguna superficie o estructura de la aeronave durante el vuelo.

De acuerdo a las declaraciones aportadas a la investigación, la aeronave fue embarcada con 08 pasajeros, carga de pescado y un componente que se relacionaba con un motor.

No existió evidencia de la elaboración de un peso y balance.

No hubo soporte operacional de cantidad de horas voladas por la tripulación en el equipo PA31.

El peso y balance estimado que fue calculado para la operación fue de 6914Lbs sin contar la carga, y 7189Lbs con la carga. El Peso Máximo operativo para el PA31 es de 7000Lbs.

La aeronave sufrió un incidente el 29 de noviembre 2013 en el aeródromo Ernesto Cortissoz (SKBQ) en el cual se presentó incendio en el motor derecho (No. 2).

La investigación del incidente determinó que el tubo de escape del turbo cargador presentaba orificios que originaron una fuente de gases de alta temperatura hasta producir el punto de conflagración de incendio.

El motor fue reparado con 186:05hrs DURG y puesto al servicio con sus pruebas funcionales satisfactorias. Posterior a esta operación, voló un total de 113:04Hrs hasta presentarse el accidente.

No fue posible determinar el origen del malfuncionamiento del motor derecho (no. 2).

Ante las condiciones de operación con un peso por fuera de la limitante de la aeronave, sumado a la pérdida del motor derecho (no. 2) se generó una pérdida de control de la aeronave.

3.2 Causa(s) probable(s)

Pérdida de control durante el ascenso inicial a consecuencia de la pérdida del motor derecho. La causa de malfuncionamiento del motor derecho no fue determinada.

Ausencia en la ejecución de procedimientos ante la pérdida de motor durante el despegue.

Ejecución de un despegue con un peso presumible por encima del peso bruto máximo operativo.

Deficiente evaluación de riesgo al realizar una operación por fuera de los límites de performance de la aeronave. (...) (...)” (Negrilla y Subrayado propio)

En igual sentido en audiencias de pruebas celebradas los días 10 de noviembre de 2022³⁹ y 06 de julio de 2023⁴⁰, el Ingeniero Aeronáutico – Investigador de Accidentes, quien participó en la elaboración del denominado “*Colisión contra terreno después del despegue Piper 31-250, Matrícula HK4755 06 de Septiembre de 2014 Caquetá – Colombia*”, rindió testimonio, ratificando las conclusiones expuestas en el citado informe.

Respecto de la operatividad del aeródromo del Araracuara la entidad demandada, se tiene como prueba trasladada del proceso 11001334305820160034700, documento AD 1.4 INDICE DE AERODROMOS NO CONTROLADOS dentro de los cuales se lee ARARACUARA⁴¹; así mismo, certificación expedida por el Coordinador Grupo Aeródromos de la AERONAUTICA CIVIL, de fecha 12 de septiembre de 2017⁴², de la que se lee:

“En atención a su solicitud relacionada con certificación sobre el permiso de operación del aeródromo de ARARACUARA - Caquetá, me permito informar que, consultada la base de datos de aeródromos, se constató que el aeródromo de ARARACUARA, es de servicio Público de propiedad y explotación reconocida a nombre de La Gobernación del Caquetá. Con permiso de operación vigente por término Indefinido, concedido mediante Resolución No. 31 del 05 de febrero de 1958.

Es del caso precisar quede conformidad con el numeral 14.2.3.8 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC-Parte 14, el propietario y explotador reconocido (Gobernación) está en la obligación de mantener el aeródromo dentro de los límites de seguridad, de servicio y condiciones operacionales con las que le fuere autorizado el permiso de operación, las cuales son:

<i>Coordenadas Geográficas</i>	<i>Long. 72° 23'53.21" W</i>
	<i>Lat. 00° 36'02.71" S</i>
<i>Longitud zona de aterrizaje</i>	<i>1.300 metros</i>
<i>Ancho Zona de Aterrizaje</i>	<i>30 metros</i>
<i>Elevación</i>	<i>800 pies</i>
<i>Orientación</i>	<i>11-29</i>

³⁹ Archivo “54Acta No. 131 Aud. Pruebas” del Expediente Digital.

⁴⁰ Archivo “69ContinuacionAudienciaPruebas” del Expediente Digital.

⁴¹ Archivo capeta “11001334305820160034700” “01CuadernoPrincipal” “01Demanda” página 733 del Expediente Digital.

⁴² Archivo capeta “11001334305820160034700” “01CuadernoPrincipal” “01Demanda” página 735 del Expediente Digital.

Clasificación	3C
Uso	Público
Resistencia	27.000 Kilos

Así mismo se informa que para la fecha del 6 de septiembre de 2014, el citado aeródromo contaba con permiso de operación vigente.”

En MEMORANDO del 06 de febrero de 2023⁴³, suscrito por el DIRECCION DE AUTORIDAD A LOS SERVICIOS AEREOS, informó:

“(…)(…)”

Frente a la octava solicitud en la cual se requiere que la Entidad “Informe quién era la persona(s) encargada(s) en El Aeropuerto del Araracuara, de despachar la avioneta con matrícula HK4755 de la Empresa Láser Aéreo S.A.S, el día 06 de septiembre de 2014.”, la SAA informa:

Respuesta: De acuerdo con el numeral **4.19.2. AUTORIDAD DE DESPACHO** “Para iniciarse un vuelo deberá ser autorizado específicamente por un despachador y deberá cumplirse con lo siguiente:

a) Cuando se trate de aeronaves con PBMO inferior a 5.700 Kg el despachador será exigible sólo en la base principal de operación. En los demás aeropuertos el despacho podrá efectuarlo uno de los pilotos.

(…)(…)”

17. Frente a la solicitud en la cual se requiere que la Entidad “Informe que clase de aparatos deben existir en un aeropuerto para controlar el peso de los pasajeros y del equipaje; y en especial en el Aeropuerto El Araracuara cómo se controla el peso”, la SAA informa:

Respuesta: Las empresas aéreas deben poseer un sistema de pesaje (básculas), con el cual pesan el equipaje y la carga que va a estar a bordo de las aeronaves; así como el peso de los pasajeros con el fin de no sobrepasar la cantidad de peso máximo que se pueda llevar en cada una de las operaciones. Para estos fines, **cada operador aéreo** debe contar con un procedimiento propio de despacho.

Esta Secretaría destaca que, tanto la normatividad nacional como la internacional, atribuyen la responsabilidad respecto al peso y balance de las aeronaves, no a los aeropuertos sino a los explotadores. Precisamente, la regulación aeronáutica aplicable en Colombia (nacional e internacional) establece la responsabilidad que tienen los explotadores de las aeronaves de ajustar el “peso y balance” a las características y manuales propios de cada tipo de aeronave. En otras palabras, **el explotador de la aeronave – junto con el comandante y el despachador – son los responsables exclusivos e efectuar los correspondientes cálculos de “peso y balance” y de mantener los registros correspondientes.**

Por medio de MEMORANDO del 03 de febrero de 2023⁴⁴, suscrito por el SECRETARIO DE AUTORIDAD AERONÁUTICA, se indica:

⁴³ Archivo capeta “11001334305820160034700” “04CuadernoPrincipalDos”
“52Memorial20230310ER” páginas 11 a 21 del Expediente Digital.
⁴⁴ Archivo capeta “11001334305820160034700” “04CuadernoPrincipalDos”
“52Memorial20230310ER” páginas 26 a 28 del Expediente Digital.

“1. *Qué roles principales deben cumplir un piloto y copiloto en la operación de una*

aeronave de doble comando como el Piper PA31. 2.

Respuesta: – “[...]”

91.115 *Autoridad del piloto al mando*

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

El piloto al mando es el responsable de la operación y seguridad de la aeronave. Tanto los miembros de la tripulación como los pasajeros están sujetos a su autoridad.

La autoridad del piloto al mando se inicia desde el momento en que recibe la

aeronave para el viaje, hasta el momento en que la entrega al explotador o a

la autoridad competente.

[...]”

91.120 *Responsabilidad del piloto al mando*

El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, es responsable de la operación, seguridad operacional y protección de la aeronave, así como de la seguridad de todos los miembros de la tripulación, los pasajeros y la carga que se encuentre a bordo, así como del cumplimiento de este reglamento, que podrá dejar de seguirlas en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad.

[...]”

91.125 *Medidas previas al vuelo*

(a) *Antes de iniciar el vuelo, el piloto al mando deberá familiarizarse con toda*

la información disponible apropiada al vuelo proyectado.

(b) *Cuando el vuelo proyectado salga de las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR, estas medidas deben comprender el estudio minucioso de:*

1. *Los informes y pronósticos meteorológicos actualizados.*

2. *Cálculo de combustible necesario.*

3. *Preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo conforme a lo previsto.*

4. *Longitudes de pista de los aeródromos a ser utilizados y la información de la distancia de despegue y aterrizaje requerida, que es parte del manual de vuelo aprobado.*

5. **Otra información relevante relacionada con la performance de la aeronave, según los valores de elevación y gradiente de la pista del aeródromo, peso (masa) bruto de la aeronave, viento y temperatura”** (énfasis añadido).”

Mediante oficio 01096957⁴⁵, el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, presenta el informe juramentado, del que se destaca:

“1. *¿Qué roles principales pueden cumplir un piloto y copiloto en la operación de una aeronave de doble comando como la Piper PA31?*

RESPUESTA:

⁴⁵ Archivo capeta “11001334305820160034700”
“68Memorial20230816ER” páginas 6 a 28 del Expediente Digital.

“04CuadernoPrincipalDos”

Conforme con lo previsto en el artículo 1806 del Código de Comercio, el piloto al mando es el responsable de la operación y seguridad de la aeronave, lo anterior es regulado en el RAC 91 como sigue:

“91.115 Autoridad del piloto al mando

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

El piloto al mando es el responsable de la operación y seguridad de la aeronave. Tanto los miembros de la tripulación como los pasajeros están sujetos a su autoridad.

La autoridad del piloto al mando se inicia desde el momento en que recibe la aeronave para el viaje, hasta el momento en que la entrega al explotador o a la autoridad competente. [...]

91.120 Responsabilidad del piloto al mando

El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, es responsable de la operación, seguridad operacional y protección de la aeronave, así como de la seguridad de todos los miembros de la tripulación, los pasajeros y la carga que se encuentre a bordo, así como del cumplimiento de este reglamento, que podrá dejar de seguir las en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad.

[...]

91.125. Medidas previas al vuelo

(a) Antes de iniciar el vuelo, el piloto al mando deberá familiarizarse con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado.

(b) Cuando el vuelo proyectado salga de las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR, estas medidas deben comprender el estudio minucioso de: 1. Los informes y pronósticos meteorológicos actualizados.

2. Cálculo de combustible necesario.

3. Preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo conforme a lo previsto.

4. Longitudes de pista de los aeródromos a ser utilizados y la información de la distancia de despegue y aterrizaje requerida, que es parte del manual de vuelo aprobado.

5. Otra información relevante relacionada con la permanencia de la aeronave, según los valores de elevación y gradiente de la pista del aeródromo, peso (masa) bruto de la aeronave, viento y temperatura” (énfasis añadido).

En referencia al rol que debe cumplir un copiloto en la operación de una aeronave de doble comando como el Piper PA31, informamos que las funciones y tareas específicas se encuentran detalladas en el MANUAL

GENERAL DE OPERACIONES (MGO) del operador, según la política establecida por la empresa.”

2. ¿Indique quién era el explotador de la aeronave de matrícula HK- 4755 para el día 6 de septiembre de 2014?”

RESPUESTA: *según lo informado por el Grupo de Registro Aeronáutico el 04 de noviembre de 2022, de acuerdo con el Sistema Reporte Explotador de Aeronaves, el explotador de la aeronave HK-4755 para el 6 de septiembre de 2014 era **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS SAS- LASER AÉREO SAS.** (anexo cuadro Folio de Matricula Aeronáutica).*

3. ¿Indique quién era el explotador del aeródromo de Araracuara (IATA: ACR) para el día 6 de septiembre de 2014”

RESPUESTA: *Tal como lo indicó la Secretaría de Seguridad Aeronáutica Seguridad Aeronáutica el aeródromo cuenta con Resolución de operación desde el 5 de febrero de 1958, teniendo como explotador a la Gobernación del Caquetá hasta la fecha. Por ende, para la fecha indicada por el solicitante, el explotador era la Gobernación del Caquetá.” (anexo cuadro Infraestructura Aeronáutica).*

4. Explique si la AEROCIVIL prestaba el servicio de control de tránsito aéreo en el aeródromo de Araracuara (/IATA: ACR) para el día 6 de septiembre de 2014.”

RESPUESTA: *Según lo informado por la Coordinación del Grupo de Gestión de los Servicios de Tránsito Aéreo, Dirección de Operaciones y Navegación Aérea, el aeródromo de Araracuara es un aeródromo no controlado, para el año 2014 no estaba controlado. (anexo informe).”*

3.2 imputación de daño y/o nexo de causalidad

3.2.1 RESPONSABILIDAD DE LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S

De las pruebas allegadas se encuentra acreditado en la demanda que **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S** era el explotador de la aeronave HK-4755 para el 6 de septiembre de 2014; se entiende por explotador de aeronave según el artículo 1851 del Código de Comercio a:

“ARTÍCULO 1851. <DEFINICIÓN DE EXPLOTADOR DE AERONAVES>. Es explotador de una aeronave la persona inscrita como propietaria de la misma en el registro aeronáutico. El propietario podrá transferir la calidad de explotador mediante acto aprobado por la autoridad aeronáutica e inscrito en el registro aeronáutico nacional.”

A su vez, se entienden como empresas de transporte público aquellas que:

“ARTÍCULO 1853. <SERVICIOS AÉREOS COMERCIALES - EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO - EMPRESAS DE TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES - CONCEPTO>. Se entiende por servicios aéreos comerciales los prestados por empresas de transporte público o de trabajos aéreos especiales.

Son empresas de transporte público las que, debidamente autorizadas, efectúan transporte de personas, correo o carga; son empresas de trabajos aéreos especiales, las que, con igual autorización, desarrollan cualquier otra actividad comercial aérea.”

Por disposición del artículo 1856 ibídem “*Corresponde a la autoridad aeronáutica, de conformidad con lo determinado por los reglamentos, el otorgamiento del permiso de operación a las empresas que efectúen servicios aéreos comerciales, así como la vigilancia e inspección para la prestación adecuada de tales servicios”*

En tratándose de la responsabilidad, el artículo 1880 ejusdem prescribe:

*“ARTÍCULO 1880. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR DAÑO EN CASO DE MUERTE O LESIÓN DEL PASAJERO>. **El transportador es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión del pasajero, con la sola prueba de que el hecho que lo causó se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque,** a menos que pruebe hallarse en cualquiera de las causales de exoneración consagradas en los ordinales 1o. y 3o. del artículo 1003 y a condición de que acredite, igualmente, que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.*

Dichas operaciones comprenden desde que los pasajeros se dirigen a la aeronave abandonando el terminal, muelle o edificio del aeropuerto hasta que ellos acceden a sitios similares.” (Negrilla y subrayado propio)

En suma, la responsabilidad del transportador se presume –léase es objetiva-, en el sub lite, se probó que para el día 06 de septiembre de 2014, la aeronave PA31 de transporte aéreo no regular de pasajeros de matrícula HK4755 perteneciente⁴⁶ a LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S programó vuelo VFR entre el aeródromo de Araracuara (IATA: ACR) hacia el aeródromo de la Ciudad de Florencia (ICAO: SKFL) con 02 tripulantes y 08 pasajeros a bordo. Siendo las 15:05HL (20:05UTC), después de 2 minutos del despeje por la pista 09, la aeronave perdió altura e impactó contra el terreno selvático a 4.45NM del aeródromo.

Se alega por parte de la sociedad como eximente de responsabilidad (iii) *Hecho de un tercero (piloto al mando) como causal de exoneración de responsabilidad y/o reducción de la indemnización*; se debe señalar que el hecho de un tercero tiene su ocurrencia cuando el daño o perjuicio es causado por una persona ajena a la relación jurídica en cuestión, y cuya actuación es imprevisible para la parte que podría ser responsable, al respecto es necesario citar los artículos 1804 y 1805 del Código de Comercio, donde determina:

“ARTÍCULO 1804. <CONSTITUCIÓN DE LA TRIPULACIÓN>. La tripulación de una aeronave está constituida por el personal aeronáutico destinado a prestar servicio a bordo.

Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante.

⁴⁶ Léase explotador.

Su designación corresponde al explotador, de quien será representante.
Cuando tal designación no conste de manera expresa, será comandante el piloto que encabece la lista de los tripulantes en los documentos de a bordo.

Salvo lo que dispongan el reglamento para casos especiales, en las aeronaves de transporte público matriculadas en Colombia, el comandante será de nacionalidad colombiana.

ARTÍCULO 1805. <AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE>. *El comandante es el responsable de la operación y seguridad de la aeronave. Tanto los miembros de la tripulación como los pasajeros están sujetos a su autoridad.*

La autoridad y responsabilidad del comandante se inician desde el momento en que recibe la aeronave para el viaje, hasta el momento en que la entrega al explotador o a la autoridad competente.”

(Negrilla y Subrayado propio)

En suma, el piloto es el representante del explotador, en el *sub lite*, quien piloteaba la aeronave se encontraba adscrito al transportador⁴⁷, es decir, no era un persona ajena a la relación jurídica acá debatida, por lo tanto, **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S** esta llamada a responder por los perjuicios ocasionados a los demandantes.

3.2.2 RESPONSABILIDAD UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA

En tratándose de la responsabilidad de la entidad, al no ser la transportadora, esta se debe valorar bajo la falla del servicio; manifiesta la entidad que el aeródromo del Araracuara es de aquellos denominados como no controlados⁴⁸ y que se encontraba a cargo del **DEPARTAMENTO DEL CAQUETÁ**.

De lo allegado al proceso, se puede concluir que la pista del aeródromo no tuvo incidencia en el accidente de la aeronave; como uno de los argumentos se alega en la demanda a título de falla, el no existir control en el peso de la aeronave por parte de la entidad; al respecto debe señalar el Despacho que según el Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC 4 establece:

“(…)(…)”

4.19.2. AUTORIDAD DE DESPACHO

Para iniciarse un vuelo deberá ser autorizado específicamente por un despachador y deberá cumplirse con lo siguiente:

a) *La aeronave cumple con las condiciones de aeronavegabilidad, con los instrumentos y equipos instalados para el tipo de operación que se va a efectuar.*

b) *Se encuentra firmado por parte de mantenimiento el libro del avión.*

⁴⁷ LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S

⁴⁸ El aeródromo no controlado es aquel que no cuenta con una torre de control o en el que la torre no está operativa.

c) El despachador ha presentado el formato de peso y balance del avión, y el plan de vuelo debidamente diligenciados y firmados conforme corresponda.

d) El vuelo ha sido planeado de acuerdo a las especificaciones de operación, a los reglamentos aeronáuticos y al manual de vuelo de la aeronave.

e) Cuando se trate de **aeronaves con PBMO inferior a 5.700 Kg** el despachador será exigible sólo en la base principal de operación. **En los demás aeropuertos el despacho podrá efectuarlo uno de los pilotos.**

El operador debe conservar durante un tiempo no menor a tres meses, todos los formularios correspondientes a la preparación de cada uno de los vuelos que efectúe. (...)(...)”

El Peso Bruto Máximo de Operación de la aeronave se encontraba por debajo de los 5.700 Kg, correspondiéndole al piloto de la aeronave la verificación en concordancia con lo dispuesto en el artículo 1807 del Código de Comercio, el cual determina:

“ARTÍCULO 1807. <ATRIBUCIÓN DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE>. Son atribuciones del comandante de la aeronave:

1) Abrir y cerrar el plan de vuelo antes de la iniciación del viaje y al término del mismo;

2) Constatar que la aeronave y los miembros de la tripulación posean los libros, certificados y licencias exigidos;

3) Dejar constancia escrita, en el libro de bitácora, de los nacimientos, defunciones y demás hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo o durante el vuelo;

4) Tomar las medidas necesarias para poner a disposición de la autoridad competente a la persona que comete un delito a bordo y

5) Determinar, en caso de emergencia, el aeropuerto en que deba aterrizar.”

Es decir, responsabilidad del transportador. Se aduce en la demanda que no fueron efectuado los controles necesarios por parte de la entidad pues la misma aeronave tuvo un incidente grave en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla por un incendio en el motor derecho, sin embargo, no existe prueba que el hecho generador del daño, accidente del día 06 de septiembre de 2014, tuviera su génesis en el suceso descrito, contrario a lo señalado, la aeronave fue reparada y cumplió con las pruebas efectuadas⁴⁹ para su reincorporación al servicio, es por ello que se le permitió por parte de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA** entrar en operación.

⁴⁹ Archivo “53HK4755InformeFinal” del Expediente Digital.

Igualmente, no existe medio probatorio que acredite que la entidad demandada fue negligente respecto de los controles al explotador de la aeronave HK-4755 y/o que estos conllevaron al accidente del día 06 de septiembre de 2014. En suma, se declarará la falta de legitimación por pasiva respecto de la entidad.

3.2.3 Llamamiento en garantía

En auto de fecha 21 de septiembre de 2018⁵⁰, se aceptó el llamamiento en garantía efectuado por **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S**, al encontrarse vigente para la fecha del accidente la Póliza de Aviación No. 21561765.

La compañía ALLIANZ SEGUROS S.A. arguye que no es posible la afectación de la póliza debido a que el accidente fue consecuencia del sobrepeso de la aeronave, incumpliendo con ello el clausulado del contrato de seguros por parte del asegurado, sin embargo, la argumentación efectuada por el Despacho respecto de la responsabilidad de **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S** no se estableció por presunto sobre peso, máxime como lo advierte el informe denominado “*Colisión contra terreno después del despegue Piper 31-250, Matrícula HK4755 06 de Septiembre de 2014 Caquetá – Colombia*” no tienen el propósito de generar presunción de culpa o responsabilidad y el uso que se haga de este Informe Final para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos asociados a la causa establecida, puede derivar en conclusiones o interpretaciones erróneas, encontrándose que no existe prueba conducente respecto del sobre peso.

La responsabilidad de la sociedad transportadora se da a partir de una causa objetiva establecida por el legislador en el artículo 1880 del Código de Comercio, tal como ya se trató en apartes de la presente providencia. Encontrando esta judicatura sin asidero el argumento de la sociedad aseguradora. En consecuencia, dentro del contrato de seguro bajo Póliza de Aviación No. 21561765, se encuentra dentro de su clausulado la siguiente:

“(…)(…)”

SECCIÓN III - RESPONSABILIDAD PASAJEROS

1. Cobertura

Los aseguradores indemnizarán al asegurado por todas las sumas que este deba pagar, y efectivamente pague, como daños compensatorios (incluyendo costos fallados en su contra), en relación con:

- a) *Lesiones corporales accidentales (fatales o de otro tipo) sufridas por los pasajeros mientras abordan, se encuentran a bordo o descienden de la aeronave.*
- b) *Pérdida o daño al equipaje y efectos personales de los pasajeros, siempre que dichos perjuicios deriven de un accidente de la aeronave.”*

⁵⁰ Archivo “ExpFísico” “03CuadernoLlamamientoAllianz” página 80 a 83 del Expediente Digital.

Por lo tanto, se ordenará su afectación, hasta el monto contemplado en la Póliza de Aviación No. 21561765.

3.1 Indemnización de Perjuicios

3.1.1 Perjuicios Morales

En lo que respecta a los **perjuicios morales**, en el libelo introductorio, se solicitó a favor de los demandantes. En virtud a ello, el Consejo de Estado⁵¹ unificó su jurisprudencia sobre la tasación de los perjuicios morales a causa de muerte en las siguientes proporciones:

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
Regla general en el caso de muerte	Relación afectiva conyugal y paterno – filial	Relación afectiva del 2º de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 3er de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4º de consanguinidad o civil	Relación afectiva no familiar (terceros damnificados)
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

En la demanda se solicita perjuicios morales a la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** y la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**, los cuales por “transmisibilidad” sean reconocidos al conyugue y padres. Estos serán negados en virtud a que no se probó el orden en que han ocurrido sus fallecimientos, por lo tanto, se dará aplicación a la denominada conmoriencia establecida en el artículo 95⁵² del Código Civil, conllevando a que no haya nacimiento de derecho alguno.

Ahora bien, de conformidad con lo señalado en la sentencia de unificación y en atención a que en el caso concreto con la muerte de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** y la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**. Por ello se condenará a la **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S**, al pago:

- A favor de **GERMAN ESTUPIÑAN BARRIENTOS** la suma de cien (100) SMLMV, en su condición cónyuge⁵³ de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.

⁵¹ Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera, sentencia de unificación jurisprudencial del 28 de agosto de 2014, rad. 27709, M.P. Carlos Alberto Zambrano.

⁵² ARTICULO 95. <CONMORIENCIA>. Si por haber perecido dos o más personas en un mismo acontecimiento, como en un naufragio, incendio, ruina o batalla, o por otra causa cualquiera que no pudiese saberse el orden en que han ocurrido sus fallecimientos, se procederá en todos <sic> casos como si dichas personas hubiesen perecido en un mismo momento y ninguna de ellas hubiese sobrevivido a las otras.

⁵³ Ver registro civil de matrimonio en el archivo “ExpFisico” “01CuadernoPrincipall” página 38.

- A favor de **GERMAN ESTUPIÑAN BARRIENTOS** la suma de cien (100) SMLMV, en su condición padre⁵⁴ de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.
- A favor de **NELLY VARGAS MURCIA** la suma de cien (100) SMLMV, en su condición madre⁵⁵ de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.
- A favor de **NELLY VARGAS MURCIA** la suma de cincuenta (50) SMLMV, en su condición abuela⁵⁶ de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.
- A favor de **LISED MONTEALEGRE VARGAS** la suma de cincuenta (50) SMLMV, en su condición hermana⁵⁷ de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.
- A favor de **LISED MONTEALEGRE VARGAS** la suma de treinta y cinco (35) SMLMV, en su condición tía⁵⁸ de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.
- A favor de **JESUS DAVID MONTEALEGRE VARGAS** la suma de cincuenta (50) SMLMV, en su condición hermano⁵⁹ de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.
- A favor de **JESUS DAVID MONTEALEGRE VARGAS** la suma de treinta y cinco (35) SMLMV, en su condición de tío⁶⁰ de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.
- A favor de **JESUS MONTEALEGRE SANCHEZ** la suma de cien (100) SMLMV, en su condición padre⁶¹ de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.
- A favor de **JESUS MONTEALEGRE SANCHEZ** la suma de cincuenta (50) SMLMV, en su condición abuelo⁶² de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.
- A favor de **ADRIANA MONTEALEGRE VARGAS** la suma de cincuenta (50) SMLMV, en su condición hermana⁶³ de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.

⁵⁴ Ver registro civil de nacimiento en el archivo "ExpFisico" "01CuadernoPrincipal" página 27.

⁵⁵ Ver registro civil de nacimiento en el archivo "ExpFisico" "01CuadernoPrincipal" página 25.

⁵⁶ Ver registro civil de nacimiento en el archivo "ExpFisico" "01CuadernoPrincipal" página 25 y 27.

⁵⁷ Ver registro civil de nacimiento en el archivo "ExpFisico" "01CuadernoPrincipal" página 30.

⁵⁸ Ver registro civil de nacimiento en el archivo "ExpFisico" "01CuadernoPrincipal" página 30.

⁵⁹ Ver registro civil de nacimiento en el archivo "ExpFisico" "01CuadernoPrincipal" página 32.

⁶⁰ Ver registro civil de nacimiento en el archivo "ExpFisico" "01CuadernoPrincipal" página 32.

⁶¹ Ver registro civil de nacimiento en el archivo "ExpFisico" "01CuadernoPrincipal" página 25.

⁶² Ver registro civil de nacimiento en el archivo "ExpFisico" "01CuadernoPrincipal" página 25 y 27.

⁶³ Ver registro civil de nacimiento en el archivo "ExpFisico" "01CuadernoPrincipal" página 34 y 27.

- A favor de **ADRIANA MONTELEGRE VARGAS** la suma de treinta y cinco (35) SMLMV, en su condición tía⁶⁴ de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.
- A favor de **MARIA ANTONIA AURORA BARRIENTOS** suma de cincuenta (50) SMLMV, en su condición abuela⁶⁵ de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.

3.1.2 DAÑOS DERIVADOS DE VULNERACIONES O AFECTACIONES RELEVANTES A BIENES O DERECHOS CONVENCIONAL O CONSTITUCIONALMENTE AMPARADOS

En sentencia de unificación el Consejo de Estado⁶⁶ respecto de esta modalidad de daño señaló:

“(…)(…)”

15.3. Al respecto la Sala reitera los criterios expuestos en la sentencia de unificación de la Sala Plena de la Sección del 14 de septiembre de 2011, en la cual se sostuvo que esta clase de afectaciones a bienes o derechos constitucional o convencionalmente afectados deben ser reconocidos como una tercera categoría de daños inmateriales autónomos. Bajo esta óptica, se sistematizó en su momento de la siguiente manera:

La tipología del perjuicio inmaterial se puede sistematizar de la siguiente manera: i) perjuicio moral; ii) daño a la salud (perjuicio fisiológico o biológico); iii) cualquier otro bien, derecho o interés legítimo constitucional, jurídicamente tutelado que no esté comprendido dentro del concepto de “daño corporal o afectación a la integridad psicofísica” y que merezca una valoración e indemnización a través de las tipologías tradicionales como el daño a la vida de relación o la alteración grave a las condiciones de existencia o mediante el reconocimiento individual o autónomo del daño (v.gr. el derecho al buen nombre, al honor o a la honra; el derecho a tener una familia, entre otros), siempre que esté acreditada en el proceso su concreción y sea preciso su resarcimiento, de conformidad con los lineamientos que fije en su momento esta Corporación⁶⁷.

15.4. Así, en los casos de perjuicios por vulneraciones o afectaciones relevantes a bienes o derechos convencional y constitucionalmente amparados, se reafirman los criterios contenidos en la sentencia precitada⁶⁸.

⁶⁴ Ver registro civil de nacimiento en el archivo “ExpFísico” “01CuadernoPrincipal1” página 34.

⁶⁵ Ver registro civil de nacimiento en el archivo “ExpFísico” “01CuadernoPrincipal1” página 28.

⁶⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo Sala Plena Sección Tercera, Radicación número: 05001-23-25-000-1999-01063-01(32988), veintiocho (28) de agosto de dos mil catorce (2014), Consejero ponente: RAMIRO DE JESUS PAZOS GUERRERO.

⁶⁷ Consejo de Estado, sentencia de Sala Plena del 14 de septiembre de 2011, rad. 19031 y 38222, M.P. Enrique Gil Botero.

⁶⁸ Para efectos de apreciar la línea de evolución de los perjuicios inmateriales, se destacan las siguientes providencias: la sentencia de julio 3 de 1992, proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia, concedió por primera vez en la Jurisdicción Contencioso administrativa un perjuicio inmaterial, distinto del moral, identificado con el nombre de daño fisiológico, con el que se hace referencia a la pérdida de la posibilidad de realizar actividades vitales que, aunque no producen rendimiento patrimonial, hacen agradable la existencia. El Consejo de Estado -Sección Tercera- en sentencia del 1º de julio de 1993 – rad. 7772, M.P. Daniel Suárez Hernández-, respaldó la anterior tesis, la cual fue reiterada en el fallo del 6 de mayo de 1993 - rad. 7428, M.P. Julio Cesar Uribe- Acosta, en la que se precisó que esta categoría es una especie de resurrección del hombre “abatido por los males del cuerpo, y también por los daños que atacan el espíritu, [se] orienta [a] la indemnización del daño fisiológico o la vida de

En esta oportunidad la Sala, para efectos de unificación de la jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado, precisa:

15.4.1. El daño a bienes o derechos convencional y constitucionalmente amparados tiene las siguientes características:

i) **Es un daño inmaterial que proviene de la vulneración o afectación a derechos contenidos en fuentes normativas diversas: sus causas emanan de vulneraciones o afectaciones a bienes o derechos constitucionales y convencionales. Por lo tanto, es una nueva categoría de daño inmaterial.**

ii) **Se trata de vulneraciones o afectaciones relevantes, las cuales producen un efecto dañoso, negativo y antijurídico a bienes o derechos constitucionales y convencionales.**

iii) Es un daño autónomo: no depende de otras categorías de daños, porque no está condicionado a la configuración de otros tradicionalmente reconocidos, como los perjuicios materiales, el daño a la salud y el daño moral, ni depende del agotamiento previo de otros requisitos, ya que su concreción se realiza mediante presupuestos de configuración propios, que se comprueban o acreditan en cada situación fáctica particular.

iv) La vulneración o afectación relevante puede ser temporal o definitiva: los efectos del daño se manifiestan en el tiempo, de acuerdo al grado de intensidad de la afectación, esto es, el impedimento para la víctima directa e indirecta de gozar y disfrutar plena y legítimamente de sus derechos constitucionales y convencionales.

15.4.2. La reparación del referido daño abarca los siguientes aspectos:

- i) El objetivo de reparar este daño es el de restablecer plenamente a la víctima en el ejercicio de sus derechos. La reparación de la víctima está orientada a: (a) restaurar plenamente los bienes o derechos constitucionales y convencionales, de manera individual y colectiva; (b) lograr no solo que desaparezcan las causas originarias de la lesividad, sino también que la víctima, de acuerdo con las posibilidades jurídicas y fácticas, pueda volver a disfrutar de sus derechos, en lo posible en similares condiciones en las que estuvo antes de que ocurriera el daño; (c) propender para que en el futuro la vulneración o afectación a bienes o derechos constitucionales y convencionales no tengan lugar; y (d) buscar la realización efectiva de la igualdad sustancial.
- ii) La reparación del daño es dispositiva: si bien las medidas de reparación de este tipo de daños pueden serlo a petición de parte, también operan de oficio, siempre y cuando aparezca acreditada su existencia.
- iii) La legitimación de las víctimas del daño: se reconoce a la víctima directa de la lesión como a su núcleo familiar más cercano, esto es, cónyuge o compañero (a) permanente y los parientes hasta el 1º de consanguinidad, incluida la relación familiar biológica, la civil derivada de la adopción y aquellas denominadas "de crianza", en atención a las relaciones de solidaridad y afecto que se presumen entre ellos.
- iv) Es un daño que se repara principalmente a través de medidas de carácter no pecuniario: se privilegian por excelencia las medidas reparatorias no indemnizatorias; sin embargo, en casos excepcionales cuya reparación

relación". En sentencia del 25 de septiembre de 1997 – rad. 10421, M.P. Ricardo Hoyos Duque, la Sección Tercera cambió la expresión "perjuicio fisiológico" por el concepto de "perjuicio de placer", asimilándolo al de "daño a la vida de relación".

integral, a consideración del juez, no sean suficientes, pertinentes, oportunas o posibles podrá otorgarse una indemnización, única y exclusivamente a la víctima directa, mediante el establecimiento de una medida pecuniaria hasta 100 SMLMV, si fuere el caso, siempre y cuando la indemnización no hubiere sido reconocida con fundamento en el daño a la salud. Ese quantum deberá motivarse por el juez y ser proporcional a la intensidad del daño y/o la naturaleza del bien o derecho afectado.

- v) *Es un daño que requiere de un presupuesto de declaración: **debe existir una expresa declaración de responsabilidad del Estado por la existencia de un daño a bienes constitucionales y convencionales imputables al mismo, y se deben justificar y especificar las medidas de reparación integral adecuadas y pertinentes al caso, de tal manera que el Estado ejecute el debitum iuris. Las medidas de reparación integral operarán teniendo en cuenta la relevancia del caso y la gravedad de los hechos, todo con el propósito de restablecer la dignidad de las víctimas, reprobando las relevantes violaciones a los derechos humanos y concretar las medidas de garantía de verdad, justicia, reparación, no repetición y las demás definidas por el derecho internacional.***
- vi) *Es un daño frente al cual se confirme el rol del juez de responsabilidad extracontractual como reparador integral de derechos vulnerados, sin desconocer que las indemnizaciones que tradicionalmente han venido siendo reconocidas impactan directa o indirectamente en los derechos de las víctimas; sin embargo, en tratándose de vulneraciones o afectaciones relevantes a derechos constitucional y convencionalmente amparados, se impone la necesidad de que el juez acuda a otras medidas, con el fin de reparar plenamente a las víctimas.*

15.4.3. En aras de evitar una doble reparación, el juez deberá verificar ex ante: (a) que se trate de una vulneración o afectación relevante de un bien o derecho constitucional o convencional; (b) que sea antijurídica; (c) que en caso de ordenarse una indemnización excepcional, no esté comprendida dentro de los perjuicios materiales e inmateriales ya reconocidos, y (d) que las medidas de reparación sean correlativas, oportunas, pertinentes y adecuadas al daño generado.” (Negrilla y Subrayado propio)

En este caso no existe vulneración alguna a bienes convencionales, si bien, la muerte de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** y la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**, es en sí constituye una desdicha para sus familiares, esta no fue producto de una violación a derechos humanos o como consecuencia de actuaciones u omisiones con sevicia perpetradas por las demandadas, máxime como en el sub examine, no se logró probar la falla en el servicio de la entidad estatal, en consecuencia no cumplen con los parámetros señalados en la sentencia citada en precedencia y será negado su reconociendo.

3.1.3 Perjuicios Materiales

Se reclaman perjuicios materiales a favor del señor **GERMAN ESTUPIÑAN BARRIENTOS**, como daño emergente, la suma de NUEVE MILLONES DE PESOS (\$9.000.000) por concepto de gastos funerarios y transporte; se allegó con la demanda factura de venta No. 0915⁶⁹ y 0916⁷⁰, que dan cuenta de la erogación dineraria, por lo tanto, se reconocerá como perjuicios materiales en la

⁶⁹ Archivo “ExpFísico” “01CuadernoPrincipall” página 50 del Expediente Digital.

⁷⁰ Archivo “ExpFísico” “01CuadernoPrincipall” página 51 del Expediente Digital.

modalidad de daño emergente la suma de **NUEVE MILLONES DE PESOS (\$9.000.000)** a favor del señor **GERMAN ESTUPIÑAN BARRIENTOS**.

Igualmente se solicita, sean reconocidos los perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante a favor del señor **GERMAN ESTUPIÑAN BARRIENTOS**, en su condición de cónyuge de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.

Al respecto, no existe dentro del proceso, elementos probatorios que acrediten los ingresos que percibía la víctima por sus labores de comerciante, si bien, existen una serie de certificaciones, no se acreditó el registro mercantil⁷¹ de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**, facturas a su nombre o de su establecimiento de comercio, razón por la cual, se tasara sobre el salario mínimo mensual legal vigente.

En ese orden, para efectos de actualización se deberá tener en cuenta el salario mínimo mensual legal vigente en el presente año 2025, conforme lo ha dispuesto el Consejo de Estado.

Así las cosas, el SMMLV está contemplado en \$1.423.500 pesos y como no se tiene certeza de que la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** laboraba de manera formal, el Despacho se abstendrá de adicionar el 25% por concepto de las prestaciones sociales y, por el contrario, se descontará el 25% correspondiente a los gastos personales de la víctima, cuyo cálculo es el siguiente:

- SMMLV 2025: \$1.423.500
- Valor a descontar del 25% de gastos personales: \$355.875
- Salario a liquidar: \$1.067.625

- **Indemnización por concepto de lucro cesante consolidado**

Se liquidará desde la fecha de los hechos (6 de septiembre de 2014), hasta la fecha de la presente providencia (28 de julio de 2025), para un total de 130,7 meses.

⁷¹ Código de Comercio:

“ARTÍCULO 19. <OBLIGACIONES DE LOS COMERCIANTES>. Es obligación de todo comerciante:

- 1) Matricularse en el registro mercantil;
- 2) Inscribir en el registro mercantil todos los actos, libros y documentos respecto de los cuales la ley exija esa formalidad;
- 3) Llevar contabilidad regular de sus negocios conforme a las prescripciones legales;
- 4) Conservar, con arreglo a la ley, la correspondencia y demás documentos relacionados con sus negocios o actividades;
- 5) Denunciar ante el juez competente la cesación en el pago corriente de sus obligaciones mercantiles, y
- 6) Abstenerse de ejecutar actos de competencia desleal.”

$$\text{Formula}^{72}: \quad S = Ra \frac{(1+i)^n - 1}{i}$$
$$S = \$1.067.625 \frac{(1+0.004867)^{130,7} - 1}{0.004867}$$

$$S = \$ 194.400.819,82$$

- **Indemnización por concepto de lucro cesante futuro**

La señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** nació el 22 de febrero de 1981, es decir, para el momento de la estructuración del daño (6 de septiembre de 2014) contaba con 32 años de edad, por ende, cuenta con un periodo de vida probable o esperanza de vida igual a 53.4 años⁷³, equivalentes a 640,8 meses.

Para efectos de la liquidación se descontará el número de meses que fueron liquidados en el período consolidado 130,7 meses, para un total de meses a indemnizar de 510.1 meses.

$$\text{Formula}^{74}: \quad S = Ra \frac{(1+i)^n - 1}{i(1+i)^n}$$
$$S = \$1.067.625 \frac{(1+0.004867)^{510,1} - 1}{0.004867 (1+0.004867)^{510,1}}$$

$$S = \$ 200.928.138,79$$

Sumados los valores del lucro cesante consolidado (**COP\$ 194.400.819,82**) y futuro (**COP\$ 200.928.138,79**) a favor del señor **GERMAN ESTUPIÑAN BARRIENTOS** se obtiene un valor total de **TRESCIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES TRESCIENTOS VEINTIOCHO MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y NUEVE PESOS (COP\$ 395.328.959)**.

4. Condena en costas.

El numeral 1º del artículo 365 del C.G.P. dispone que se condenará en costas a la parte vencida en el proceso, como ocurre en el presente caso, por tanto, se condena a la **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S**, al pago de las expensas de acuerdo a la liquidación que hiciera Secretaría, en favor de la entidad demanda. Así mismo, teniendo en cuenta los parámetros previstos en el Acuerdo No. PSAA16-10554 de 2016, proferido por la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura, al tenor del artículo 5º, numeral 1, se condena a título de agencias en derecho la suma correspondiente al 4% del valor de la condena.

⁷² En donde: Ra = Suma histórica actualizada. i= interés legal mensual = 0.004867. n = período a liquidar.

⁷³ Resolución No. 1555 del 30 de julio de 2010. Superintendencia Financiera de Colombia

⁷⁴ En donde: Ra = Suma histórica actualizada. i= interés legal mensual = 0.004867. n = período a liquidar.

DECISIÓN:

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Primero Administrativo de Florencia, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley.

FALLA:

PRIMERO. – DECLARAR probada la falta de legitimación por pasiva de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA** en virtud a las razones expuestas en la parte motiva de la presente providencia.

SEGUNDO. - DECLARAR a la sociedad **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S** administrativa y patrimonialmente responsable por los perjuicios causados a los demandantes, con motivo de la muerte de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS** y la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**, el día 6 de septiembre de 2014.

TERCERO. - COMO CONSECUENCIA de lo anterior, **CONDENAR** a la sociedad **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S** a cancelar a favor de los demandantes, las sumas que a continuación se describen:

Por perjuicios morales:

- A favor de **GERMAN ESTUPIÑAN BARRIENTOS** la suma de cien (100) SMLMV, en su condición cónyuge de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.
- A favor de **GERMAN ESTUPIÑAN BARRIENTOS** la suma de cien (100) SMLMV, en su condición padre de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.
- A favor de **NELLY VARGAS MURCIA** la suma de cien (100) SMLMV, en su condición madre de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.
- A favor de **NELLY VARGAS MURCIA** la suma de cincuenta (50) SMLMV, en su condición abuela de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.
- A favor de **LISED MONTEALEGRE VARGAS** la suma de cincuenta (50) SMLMV, en su condición hermana de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.
- A favor de **LISED MONTEALEGRE VARGAS** la suma de treinta y cinco (35) SMLMV, en su condición tía de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.

- A favor de **JESUS DAVID MONTEALEGRE VARGAS** la suma de cincuenta (50) SMLMV, en su condición hermano de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.
- A favor de **JESUS DAVID MONTEALEGRE VARGAS** la suma de treinta y cinco (35) SMLMV, en su condición de tío de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.
- A favor de **JESUS MONTELEGRE SANCHEZ** la suma de cien (100) SMLMV, en su condición padre de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.
- A favor de **JESUS MONTELEGRE SANCHEZ** la suma de cincuenta (50) SMLMV, en su condición abuelo de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.
- A favor de **ADRIANA MONTELEGRE VARGAS** la suma de cincuenta (50) SMLMV, en su condición hermana de la señora **LUZ KARINE MONTEALEGRE VARGAS**.
- A favor de **ADRIANA MONTELEGRE VARGAS** la suma de treinta y cinco (35) SMLMV, en su condición tía de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.
- A favor de **MARIA ANTONIA AURORA BARRIENTOS** suma de cincuenta (50) SMLMV, en su condición abuela de la menor **LAURA SOFIA ESTUPIÑAN MONTEALEGRE**.

Por daños materiales en la modalidad de daño emergente:

- Para el señor **GERMAN ESTUPIÑAN BARRIENTOS**, por concepto de perjuicios materiales, la suma de **NUEVE MILLONES DE PESOS (\$9.000.000)**.

Por daños materiales en la modalidad de lucro cesante:

- Para la señora **GERMAN ESTUPIÑAN BARRIENTOS**, por concepto de perjuicios materiales - lucro cesante, la suma de **TRESCIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES TRESCIENTOS VEINTIOCHO MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y NUEVE PESOS (COP\$ 395.328.959)**.

CUARTO. - NEGAR las demás pretensiones de la demanda.

QUINTO. - La sociedad **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S** dará cumplimiento a este fallo en los términos de la Ley 1437 de 2.011.

SEXTO. - CONDENAR en costas a la parte demandada. Como agencias en derecho establézcase el 4% de las pretensiones reconocidas. Por secretaría dar el trámite previsto en el artículo 366 del C.G.P.

SÉPTIMO. – CONDENAR a la compañía aseguradora **ALLIANZ SEGUROS S.A.** a reembolsar a la sociedad **LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S** los valores que éste tenga que pagar en razón de este fallo, sin que estos superen el límite máximo de responsabilidad asegurado, previa aplicación del deducible. una vez la entidad demandada haya pagado la indemnización a la parte actora, deberá acreditar su derecho ante la llamada en garantía, en los términos del artículo 1077 del Código de Comercio, fecha a partir de la cual **ALLIANZ SEGUROS S.A.** tendrá el término de 1 mes para realizar el pago del siniestro, y una vez fenecido dicho plazo sin haber cumplido con la obligación a su cargo, reconocerá un interés moratorio equivalente al certificado como bancario corriente por la Superintendencia, aumentado en la respectiva mitad.

OCTAVO. - ORDENAR que se expidan con destino a la parte actora copias de esta decisión con constancias de notificación y ejecutoria, en los términos del artículo 114 del C.G.P., fotocopias auténticas de los respectivos poderes con certificación de su vigencia, para efectos de obtener su pago, y la devolución que existiere del remanente del depósito para gastos del proceso.

NOVENO. - Ejecutoriada esta providencia sino fuere apelada, **ARCHIVAR** el expediente, previa anotación en el programa informativo SAMAI.

NOTIFÍQUESE Y CUMPLASE,

Firmado Por:
Flor Angela Silva Fajardo
Juez Circuito
Juzgado Administrativo
001
Florencia - Caqueta

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

Código de verificación: **1c707459fde294ba1132bce09e7c877e4017119e150befb2bf53d874e13ec478**

Documento generado en 30/07/2025 08:23:53 AM

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