

Doctora

FLOR ANGELA SILVA FAJARDO

JUEZ PRIMERA ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE FLORENCIA

E.S.D.

Ref. Medio de Control : Reparación Directa
Demandante : German Estupiñán Barrientos y Otros
Demandado : Latinoamericana de Servicios Aéreos y Aerocivil
Radicado : 18001-33-40-003-2016-00674-00
Asunto : Recurso de apelación contra sentencia de primera instancia

LUIS ALVEIRO QUIMBAYA RAMIREZ, identificado como aparece al pie de mi firma, de autos conocidos como apoderado de la parte demandante dentro del proceso de la referencia, presento de forma respetuosa **RECURSO DE APELACIÓN EN CONTRA DE LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA DEL 30 DE JULIO DE 2025**, de la siguiente forma:

I. PUNTOS DE DESACUERDO RESPECTO DEL REQUISITO DE IMPUTABILIDAD DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL

El a-quo para negar la responsabilidad de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** esgrimió los siguientes ARGUMENTOS:

“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”

...

*“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.”*

El suscrito no comparte los argumentos realizados por el despacho de primera instancia, ya que si bien es cierto la pista del Aeródromo del Araracuara no tuvo incidencia en el accidente, lo que siempre se criticó desde la demanda fue la falta de inspección y vigilancia por parte la Aeronáutica Civil en dicho Aeródromo.

Esta falta de inspección y vigilancia se traduce en qué, en el aeródromo de Araracuara no hay personal capacitado de la Aerocivil que ejerza un control adecuado y que garantice la seguridad

de los usuarios de transporte aéreo, ya que si bien el numeral 14.2.3.8 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC-Parte 14, indica qué: *“Todo propietario, explotador o administrador de aeródromos está en la obligación de mantener el aeródromo dentro de los límites de seguridad y de servicio, que para cada clase determine el presente reglamento y las condiciones operacionales en que les fuera autorizado el permiso de operación. La vigencia del correspondiente permiso de operación está condicionada a que tales límites se conserven y las condiciones que dieron lugar a su otorgamiento se mantengan.”*, el mismo RAC-14 impone obligaciones a la Aerocivil de inspeccionar y vigilar el funcionamiento de estos, al respecto indica:

14.2.3.12. Inspección Técnica: *La UAEAC realizará inspecciones de carácter técnico en relación con el cumplimiento de los presentes reglamentos a todo aeródromo, aeropuerto o helipuerto para determinar su apego a la norma, la viabilidad del permiso de construcción y el cumplimiento de las condiciones del permiso de operación.*

La UAEAC podrá en cualquier tiempo controlar las obras o trabajos que se adelanten o desarrollen en los aeródromos, aeropuertos o helipuertos e instalaciones, relacionadas con la operación aérea y suspender las que no se ciñan a los planos o proyectos aprobados, en el permiso de construcción.

14.7.1. Gerencia o Administración de aeródromos

En todo aeródromo abierto a la operación pública en la República de Colombia habrá una o más personas responsable de la administración o gerencia del mismo, así como por su operación, seguridad, mantenimiento, sanidad, quien(es) tendrá(n) además de las funciones que le asigne el empresario o explotador del aeropuerto

Conforme oficio 5005-145-2015009681 del 11 de marzo de 2015, en su punto No 4, la Aerocivil indicó que *“las aeronaves que vuelan hacia ese aeropuerto, lo hacen bajo la responsabilidad del piloto. Dicho aeródromo no es controlado por la Aeronáutica Civil de Colombia.”*, lo cual vulnera todas las normas y reglamentos aeronáuticos, especialmente el RAC 14 y el decreto 260 de 2004, pues la autoridad aeronáutica es la encargada de realizar el control sobre todos los Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos del país.

El a-quo establece que dado que la Gobernación del Caquetá es quien ejerce como dueño y explotador del Aeródromo es esta la entidad encargada de ejercer la inspección y vigilancia en este lugar, al respecto tenemos que en respuesta a derecho de petición mediante oficio del 27 de julio de 2015 (prueba documental), la Aeronáutica civil indicó que el aeródromo del Araracuara cuenta con permiso ilimitado anexando la Resolución 31 del 5 de febrero de 1958, mediante la cual, la autoridad aeronáutica **autorizó operaciones aéreas en el Aeródromo del Araracuara sólo hasta el 3 de febrero de 1959.**

Textualmente la resolución indica: *Los permisos que se conceden por la presente Resolución tienen validez hasta el 3 de febrero de 1959.*

CONSIDERANDO:

Que de acuerdo con inspección realizada a varios aeródromos, se pueden autorizar operaciones aéreas en ellos, en la forma que se determina en la presente Resolución.

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO.- Autorízase en la siguiente forma, operaciones aéreas en los aeródromos que a continuación se expresa:

NOMBRE	PROPIETARIO	LUGAR	CLASE	COORDENADAS GEOGRAFICAS	OPERABLE POR AVION
ARARACUARA	E.C.A.	Amazonas	"a"	Longitud: 72° 00" Latitud: 0° 46" Sur	15.000 Kls.
PEREIRA	Municipal	Salda	"a"	Longitud: 78° 43" Latitud: 4° 46"	32.000 Kls.
LA MACARENA	Encom. Gaitán	Meta	"b"	Longitud: 73° 34" 00" Latitud: 5° 19' 50"	3.600 Kls.
VILLAVICENCIO	E.C.A.	Meta	"b"	Longitud: 73° 34" Latitud: 4° 09"	31.000 Kls.
PAPE	E.C.A.	Aranca	"b"	Longitud: 71° 45" Latitud: 6° 28" (INVIERNO)	22.000 Kls.
LOPEZ (GUAJIRA)	E.C.A.	Guajira	"b"	Longitud: 71° 18" Latitud: 11° 27" (VERANO)	29.000 Kls.
					5.600 Kls.

ARTICULO SEGUNDO.- Los permisos que se conceden por la presente Resolución tienen validez hasta el 3 de Febrero de 1969, para podrá ser cancelados o suspendidos con anterioridad a esa fecha si los aeródromos a que se refiere la presente, dejan de reunir las condiciones de seguridad para operaciones aéreas o por violación de sus propietarios u operadores a las normas que regulan la Aviación Civil.

NOTIFIQUESE
Dada en Bogotá, a 5 FEB. 1968

ARTURO ARIAS ARANGO
Secretario General

OSCAR RIVAS OTERO
Director Encargado.

De igual forma mediante oficio 2002.145-2015038266 del 15 de septiembre de 2015¹, el aeródromo del Araracuara, es no preparado, está cubierto con gravilla y material rocoso, opera como Aeródromo no controlado, no cuenta con personal de controlador de torre y durante el tiempo que lleva en funcionamiento, la “Autoridad Aeronáutica no ha efectuado ninguna inspección con el fin de verificar el cumplimiento de los parámetros establecidos por los reglamentos aeronáuticos de conformidad con el RAC 14 Numeral 14.2.3.12.”, aunado a ello mediante oficios del 03 de agosto de 2015 y 01 de septiembre de 2015, suscritos por la Gobernadora del Caquetá de la fecha, se informó que el aeródromo del Araracuara no es propiedad del Departamento del Caquetá y que este ente territorial no ejerce ningún tipo de explotación u operación sobre el mismo.

Florencia, Caquetá 03 AGO. 2015 8085481

Señora
NELLY VARGAS MURCIA
Calle 20 No. 9-42 del Barrio La Consolida
Florencia-Caquetá

Referencia: Contestación derecho de petición, radicada el 13 julio del 2015.

Cordial saludo.

Con el fin de dar respuesta el derecho de petición de la referencia, comedidamente le informo que revisada la información de bienes inmuebles de la Gobernación del Caquetá, a la fecha no existen documentos que indique que el bien denominado Aeródromo del Araracuara, sea de propiedad del Departamento.

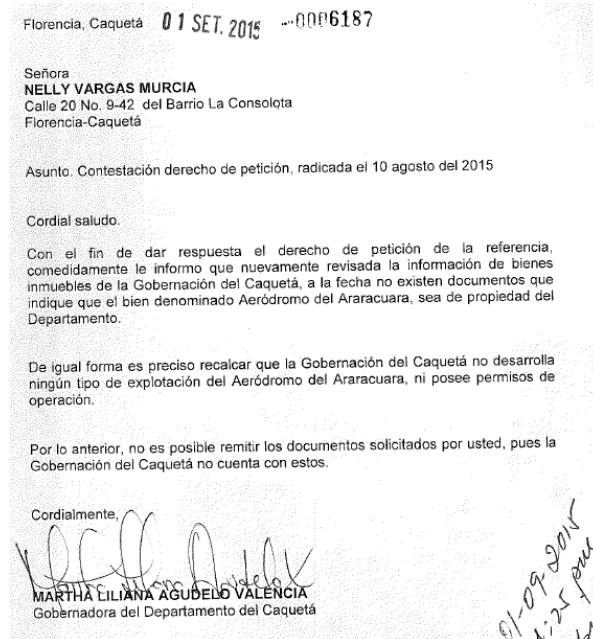
De igual forma es preciso manifestar que la Gobernación del Caquetá no desarrolla ningún tipo de explotación del Aeródromo del Araracuara, ni posee permisos de operación.

Por lo anterior no es posible remitir los documentos solicitados por usted, pues la Gobernación del Caquetá no cuenta con estos.

Respetuosamente,

MARTHA LILIANA AGUDELO VALENCIA
Gobernadora del Departamento del Caquetá

¹ Mediante el cual se da respuesta a solicitud radicada bajo el No 2015073037.



Lo anterior para significar la falta de vigilancia de la Aerocivil en esta parte del Departamento del Caquetá la cual sirve como puente aéreo entre sus usuarios a otras partes del país, recayendo única y exclusivamente en esta entidad esta obligación ya que el DEPARTAMENTO DEL CAQUETÁ no ejerce ningún tipo de explotación en el aeródromo. Esto para realizar un juicio de reproche a la sentencia de primera instancia al no examinar todos los elementos de prueba en conjunto y criticar de manera puntual a la entidad demandada Aerocivil al ofrecer información que falta a la verdad haciendo incurrir en error a los operadores judiciales frente a este punto relacionado con el explotador del aeródromo.

Del mismo modo tenemos que esta falta de inspección y vigilancia de la Aerocivil también se materializa en el seguimiento operativo de la empresa explotadora LASER AEREO, por cuanto esta presentaba múltiples irregularidades

Si bien no existe certeza acerca del motivo por el cual falló el motor derecho ya que tal y como lo indica el informe final *“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.”*, la AEROCIVIL no ejerció un correcto control en el presente suceso aéreo incumpliendo con su contenido obligacional dada su condición de autoridad encargada de vigilar la actividad aérea en el País², específicamente en el Aeródromo del Araracuara, así como del funcionamiento de la empresa explotadora LASER AEREO.

Frente a la vigilancia y control de la empresa LASER AEREO se ha de indicar que según el Informe de Inspección llevado a cabo por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica

² (Consejo de Estado Rad: 76001-23-25-000-1996-00006-01(18153))

Civil a la empresa Laser Aéreo los días 11 y 12 de septiembre de 2014³, el personal de Laser Aéreo encargado del mantenimiento efectuado a la aeronave no cumplía con los requisitos exigidos por las normas aeronáuticas, teniendo en cuenta que en la inspección:

- No se halló evidencia del curso de mercancías peligrosas (inicial y recurrente) del **Inspector Técnico Héctor Julio Ortiz**, requisito indispensable para realizar las atribuciones como Técnico Aeronáutico, de conformidad con el RAC 3.
- Se determinó que el **Inspector Técnico Autorizado (AIT) Oscar Rincón**, ejerce los cargos de jefe de control de calidad y el de subgerente de la empresa LASER AEREO simultáneamente, sin que este último cargo este contemplado en el organigrama presentado en el Manual General de Mantenimiento.
- Se encontró que el **Inspector Técnico Autorizado (AIT) Oscar Rincón**, no presentó soporte del curso recurrente de TEMC (Técnico Especialista en Estructuras Mecánicas y Materiales Compuestos).
- En la misma inspección, no se hallaron manuales de fabricantes, subscripciones o métodos similares, instrumentos que son necesarios para los técnicos aeronáuticos a la hora de realizar algún tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración en una aeronave, motor, hélice, dispositivo o cualquier otro componente.
- En el mismo documento la Aerocivil logró determinar que LASER AÉREO incumplía con sus funciones y obligaciones, reportando 61 infracciones a normas y reglamentos aeronáuticos, entre las cuales se destaca:
 - Contratación de trabajadores sin tener en cuenta Reglamentos y normas aeronáuticas.
 - Personal ejerciendo labores diferentes a las de su cargo.
 - Incumplimiento en la creación de los manuales exigidos por los RAC.
 - Inspectores técnicos y otros trabajadores sin los cursos requeridos y con certificados vencidos.
 - Relación de trabajadores desactualizada.
 - La empresa no cuenta con una estructura organizacional permanente.
 - Incumplimiento de funciones y responsabilidades de cada uno de los cargos directivos.
 - No hay oficina de seguridad aérea, ni un plan de implementación de seguridad operacional.
 - No existe programación mensual de pilotos así como tampoco registros de tiempo de vuelo, periodos de servicios, periodos de descanso e incapacidades.
 - Existe un solo despachador y este no cuenta con el curso de inducción, así como tampoco conocimiento de los diferentes manuales que utiliza la empresa.
 - Se evidencia manifiestos de peso y balances de vuelos despachados sin que se registrara el peso total MTOGW.
 - No existe un archivo ordenado de los documentos de vuelo.

³ Ver anexo allegado con la respuesta al punto 23 del oficio 5103.145-2015029605 fechado del 27 de julio de 2015.

- La empresa no cuenta con un sistema de información entre el despacho y mantenimiento, para lo relacionado con la aeronavegabilidad de las aeronaves.
- Falta de control y desactualización del Manual de Mercancías Peligrosas.
- La empresa no cumple con el manual de entrenamiento aprobado por la UAEAC.
- Entre otras.

Es decir que la Aerocivil en ningún momento realiza una correcta inspección desde el punto de vista operativo a la empresa Laser Aéreo y permitió que esta siguiera operando a pesar de las sendas irregularidades con las que funcionaba para esa fecha, con lo cual se deduce que el principio de prevención de accidentes no es aplicado efectivamente por la entidad.

Lo anterior permite concluir que estas empresas de aviación que van a lugares remotos del país no cuentan con ningún tipo vigilancia de la Aeronáutica y solamente cuando acaece un accidente con víctimas fatales es que se activan este tipo de inspecciones y protocolos.

Si bien esta falta de vigilancia por la Aerocivil no constituyó la causa directa del accidente del 6 de septiembre de 2014, ya que esta se debió a la falla en el motor derecho de la avioneta al momento del despegue debe indicarse qué, de haberse cumplido esta obligación de manera correcta por parte de la entidad, en términos de probabilidad se hubiese reducido el acaecimiento de esta tragedia.

II. FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DIRECTA DE LA ASEGURADORA ALLIANZ

Al margen de la responsabilidad y su grado de participación que pudiere tener la Aerocivil en el accidente del 6 de septiembre de 2014, no cabe duda y se comparte el argumento que el primer obligado a responder por las pretensiones reclamadas es la empresa explotadora de la avioneta HK 4755 PA 31 Navajo, esto es la empresa LASER AEREO, sin embargo si existe reproche frente a la decisión de CONDENAR a la aseguradora ALLIANZ SEGUROS al pago de la indemnización reconocida **previo** pago que hiciere la explotadora, al respecto la sentencia indicó en el numeral séptimo:

“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.”

Es decir, que para que se haga efectiva la póliza de seguro y el correspondiente pago de la obligación por parte de la Aseguradora a los demandantes, la empresa ALLIANZ SEGUROS debe de cancelar primero a estos las sumas ordenadas en la sentencia, y es acá donde existe este apoderado no comparte dicha decisión ya que se dejaría en vilo el cumplimiento de la sentencia ya que en el evento en donde LASER AEREO no pague dichas sumas, la Aseguradora podría argumentar a su favor que el pago fue ordenada mediante la modalidad de reembolso y no de pago directo.

Al respecto tenemos que el artículo 1900 del Código de Comercio dispone las obligaciones de la empresa de transporte público a caucionar la responsabilidad civil, de la siguiente manera:

“Las empresas de transporte público quedan obligadas a caucionar la responsabilidad civil de que tratan los capítulos VI, VII y XII mediante:

- 1) Contrato de seguro;**
- 2) *Garantía otorgada por entidad bancaria, o*
- 3) *Depósito en efectivo o valores negociables en la bolsa.*

Dichas cauciones o el seguro se constituirán por una cantidad mínima equivalente a los límites de responsabilidad establecidos en el presente Código.

La caución se puede tomar por el cincuenta por ciento de la capacidad total de la aeronave, sin que esto signifique que se altera el límite de la responsabilidad por cada pasajero.

Las empresas extranjeras que operen en Colombia deberán constituir caución por una suma no inferior a los límites establecidos en los convenios internacionales o, en su defecto, a lo estatuido en el presente Código.”

El contrato de seguro se encuentra regulado en el título V del libro cuarto del Código de Comercio y el seguro de responsabilidad lo encontramos en el artículo 1127 de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 1127. <DEFINICIÓN DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD>. El seguro de responsabilidad impone a cargo del asegurador la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado con motivo de determinada responsabilidad en que incurra de acuerdo con la ley y tiene como propósito el resarcimiento de la víctima, la cual, en tal virtud, se constituye en el beneficiario de la indemnización, sin perjuicio de las prestaciones que se le reconozcan al asegurado.

Son asegurables la responsabilidad contractual y la extracontractual, al igual que la culpa grave, con la restricción indicada en el artículo [1055](#).”

A su turno, la póliza contratada con Allianz consagra el riesgo amparo frente a la muerte de los pasajeros de la siguiente manera:

SECCION III – RESPONSABILIDAD PASAJEROS

1. Cobertura

Los Aseguradores indemnizarán al Asegurado con respecto a todas las sumas por las cuales el Asegurado llegue a ser responsable de pagar, y pague, como daños compensatorios (incluyendo costos fallados en contra del Asegurado) con respecto a:

- (a) lesiones corporales accidentales (fatales o de otro tipo) a pasajeros mientras abordan, están a bordo o descienden de la aeronave, y
- (b) * pérdida o daño al equipaje y efectos personales que surjan de un Accidente a la Aeronave.

Así las cosas, la aseguradora ALLIANZ es quien deberá responder directamente por la indemnización a la cual fue condenada la empresa LASER AEREO, esto en atención a que el artículo 1127 del Código de Comercio impone el deber de indemnizar a las victimas sin necesidad de que la empresa asegurada pague previamente esta indemnización.

Así las cosas, se solicita al honorable Tribunal Administrativo modifique su decisión en el sentido de CONDENAR a la empresa ALLIANZ SEGUROS a pagar la indemnización tasada y de llegarse a realizar pago por este concepto por parte de LASER AEREO esta podrá solicitar el respectivo reembolso a la aseguradora, esto con el fin de garantizar el eventual pago de llegarse a confirmar la sentencia de primer grado.

Finalmente debo indicar que dentro del proceso se demostró que la causa directa del accidente fue la falla en el motor derecho de la avioneta al momento del despegue, sin embargo el origen de esta falla no logró determinarse por lo referenciado en el informe final de la Aerocivil por lo que para efectos de la responsabilidad de la aseguradora deberá tenerse en cuenta la responsabilidad objetiva trazada por la Jurisprudencia conforme el análisis que se realiza frente a los artículos 1127 y 1880 del Código de Comercio.

Por los anteriores motivos se solicita de manera respetuosa que el Honorable Tribunal Administrativo acepte estos argumentos y en consecuencia modifique la sentencia de primera instancia, en el sentido de condenar patrimonial y solidariamente a LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREOS S.A.S (LASER AEREO), a la ASEGURADORA ALLIANZ SEGUROS y a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL al pago de los perjuicios irrogados a los demandantes

Atentamente,



LUIS ALVEIRO QUIMBAYA RAMIREZ

C.C. N° 12.272.912 de La Plata, Huila.

T.P. N° 189.513 del C.S. de la J.

Agosto, Florencia - Caquetá

Teléfono 3017879100 - 3133435959 - Fijo 4340117

Correo: lagrabogado@hotmail.com