

SECRETARÍA DE TRANSPORTES

2020 MAR 5 PM 2:57

OFICINA DE ASESORIA
JURIDICA Y ADMINISTRATIVA

2,360,000

Doctor

ASDRUBAL CORREDOR VILLATE.

Juez Treinta y Ocho (38) Administrativo del Circuito de Bogotá.

E. S. D.

**ASUNTO: RADICADO No: 110013336038201900057-00.
MEDIO DE CONTROL REPARACION DIRECTA.
DEMANDANTE: MARIA HELENA RESTREPO
DUARTE Y OTROS
DEMANDADA: UNIDAD ADMINISTRATIVA
ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL Y OTROS.
CONTESTACION DE DEMANDA CON
LLAMAMIENTO EN GARANTIA.**

MANUEL RICARDO ARENAS LIZARAZO, identificado como aparece al pie de mi firma en mi calidad de apoderado de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL**, de conformidad con el poder y los anexos que allego con la presente, respetuosamente acudo ante su despacho, con el fin de dar contestación a la **DEMANDA DE REPARACION DIRECTA**, interpuesta por la señora **MARIA HELENA RESTREPO DUARTE Y OTROS**, a través de apoderada judicial **KELLY ANDREA ESLAVA MONTES**, la cual me permito contestar en los siguientes términos:

A LAS PRETENSIONES

Me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la parte demandante, en razón a que no le asiste responsabilidad alguna a mi representada ya que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, siempre ha obrado conforme a sus normas y por lo tanto no podemos imputarle alguna responsabilidad a mí representada.

Por el contrario Honorable Juez, como lo demostraré en el desarrollo del proceso, de existir alguna responsabilidad en el caso que nos ocupa sería de la empresa de transporte o de la aerolínea **AEROSUCRE S.A. Y DE LA PROPIA VICTIMA**, por ser esta la responsable directa del transporte y manejo de la aeronave y por la tripulación y en especial de señor **PEDRO JOSE DUARTE RODRIGUEZ** quien se desempeñaba como ingeniero de vuelo de la aeronave accidentada el pasado 20 de diciembre de 2016 y no de la Entidad que represento **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL - AEROCIVIL**.



Como consecuencia de lo anterior, H. Juez desde ya muy respetuosamente solicito a ese Honorable Despacho absolver de cualquier responsabilidad a la entidad que represento y por el contrario ordenar el pago de las costas a cargo de la parte actora.

FRENTE A LOS FUNDAMENTOS FÁCTICOS DE LA DEMANDA

1. Este hecho no nos consta, me atengo a lo que resulte probado dentro del proceso, ya que son afirmaciones hechas por la parte actora.
2. No hay hecho.
3. Es cierto fallecieron los miembros de la tripulación y dentro de los fallecidos se encontraba el señor **PEDRO JOS DUARTE RODRIGUEZ**.
4. No me consta, me atengo a lo que resulte probado dentro del proceso. Ahora bien olvida la parte actora que La parte demandante incluye en este hecho apreciaciones subjetivas, particulares y desprovistas completamente del insumo técnico propio del tema. Desconoce en su escrito de demanda el concepto de especificaciones de operación y su estado para el 20 de diciembre de 2016.
5. No me consta, deberá probarse la condición y calidad del señor **PEDRO JOSE DUARTE RODRIGUEZ**, con la empresa Aerosucre S.A. ya que la Aeronáutica Civil, no fue el empleador del señor **JOSE DUARTE RODRIGUEZ**.
6. No hay hecho de la demanda, pero es necesario precisar al despacho que la aeronave objeto de accidente si podida operar en esa base o aeropuerto, a pesar de que la parte demandante incluye en los hechos apreciaciones subjetivas, es necesario precisar que la misma desconoce en su escrito de demanda el concepto de especificaciones de operación y su estado para el 20 de diciembre de 2016, veamos por qué:

La parte 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (en lo sucesivo, RAC), indica lo siguiente sobre especificaciones de operación:

"Especificaciones relativas a las operaciones. Las autorizaciones, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones."



Ahora bien, el RAC 4 (Normas de aeronavegabilidad y operación de aeronaves) vigente para el 20 de diciembre de 2016, indicaba que ninguna sociedad puede ejecutar una operación si no está incluida en sus Especificaciones de operación:

"4.15.2.17.3. Para que una empresa aérea de transporte regular o no regular pueda efectuar una operación, esta debe estar contenida dentro de las especificaciones de operación de la misma y no podrá efectuar ningún tipo de operación que no esté contenida dentro de sus especificaciones de operación."

En el caso concreto, para emitir un juicio acerca de la operación de Aerosucre en el aeropuerto Germán Olano de Puerto Carrero (SKPC), la parte demandante debe hacer referencia a las Especificaciones de operación autorizadas a Aerosucre para el 20 de diciembre de 2016.

En nuestros registros de inspección y vigilancia, se encuentra la versión No. 70 efectiva desde el 9 de diciembre de 2016, que incluía el aeropuerto SKPC dentro de las operaciones de Aerosucre en el territorio nacional, con aeronaves B727 y B737, así:

PARTE B-1 OPERACIONES DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL				
Operaciones de aeronaves dentro del territorio del Estado. Se aplican a las aerolíneas de transporte y a las aerolíneas de carga. Las operaciones de carga aérea se aplican a las aerolíneas de carga aérea. Las operaciones de carga aérea se aplican a las aerolíneas de carga aérea.				
AEROPUERTO	CIUDAD	INDICAO	INDICATA	TIPO AERONAVE
Alcayala	YOPAI	SKYP	YYP	B 727 y B 737
Alcayala Lago	YALU DE PAR	SKVP	VLP	B 727
Alcayala Pádelo	RODACHA	SKRH	RHC	B 727 y B 737
Alcayala Pádelo	CARLEA	SKLE	LCO	B 727 y B 737
Alcayala Pádelo	PASIO	SKPS	PSO	B 727 y B 737
Alcayala Pádelo	NEIVA	SKNA	NVA	B 737
Alcayala Pádelo	CALI	SKCL	CLC	B 727 y B 737
Alcayala Pádelo	CUCUTA	SKCU	CUA	B 727 y B 737
Alcayala Pádelo	QUIBDO	SKUI	UIB	B 737
Alcayala Pádelo	PTO INRIIDA	SKPI	PIA	B 727 y B 737
Alcayala Pádelo	BUCOTA	SKBO	BOA	B 727 y B 737
Alcayala Pádelo	ARMENIA	SKAR	ARM	B 727 y B 737
Alcayala Pádelo	BQUIA	SKBI	BAQ	B 727 y B 737
Alcayala Pádelo	PTO CARRERO	SKPC	PCP	B 727 y B 737



Así las cosas, no es cierto lo planteado por la abogada de la parte demandante. El aeropuerto SKPC sí estaba incluido en las Especificaciones de operación de Aerosucre vigentes para el 20 de diciembre de 2016.

El 9 de diciembre de 2016, mediante Radicado 2016048040, el Inspector Principal de Operaciones asignado a Aerosucre para ese momento aprobó la Revisión No. 70 de dicho documento técnico. Lo anterior, con estricta sujeción a los requisitos técnicos y operacionales exigibles en los RAC para las operaciones allí descritas.

De tal suerte que, incurre en un error la abogada de la parte demandante al sostener que por el solo hecho del accidente aéreo, y a juicio personal, el aeropuerto SKPC no debía estar dentro de las Especificaciones de operación de Aerosucre. Lo propio ocurre con su afirmación de no existir autorización alguna por parte de la Aeronautica Civil para las operaciones de dicha sociedad en Puerto Carreño.

7. No es cierto, mi representada una vez enterada del accidente inició su investigación a través de la Secretaria de Seguridad Aérea de la Entidad adelantando el informe final de accidente, tal como se desprende del Informe No. COL-16-40-GIA, en la cual se plasmó el informe final de la Aeronave matriculada con el HK-4544.
8. Es cierto dentro del informe final de accidente se informó que dentro de los ocupante de la aeronave se encontraba el ingeniero de Vuelo cuya edad era de 72 años, en dicho informe no se encuentra nombra alguno solo se establece o se plasma que tenía licencia de Ingeniero de Vuelo Avión (DVA), Instructor de Ingenieros de Vuelos (DVI) Instructor de Tierra Especialidades Aeronáuticos (IET) y que tenía certificado médico vigente, así como las hora de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días.
9. De ahí en adelante la parte actora transcribe una serie de partes que fueron descritas en el Informe Final de Accidente, emitido por la AEROCIVIL, pero esto no son hechos de la demanda, sino es el resultado de una investigación que realiza mi representada para concluir y determinar unas posibles causas del accidente de la Aeronave HK-4544 accidentado el 20 de diciembre de 2016.

La parte actora transcribió los datos consignados en el informe Final de Accidente si que manifieste en que se fundan los mismos y que quiere probar con ello.

754

S

REPÚBLICA DE COLOMBIA

AERONÁUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



FUNDAMENTOS DE LA DEFENSA

Respetuosamente me permito exponer las razones de la defensa, con el fin de desvirtuar las pretensiones del demandante, quien basa las mismas en una serie de apreciaciones subjetivas y jurídicas, que no guardan relación con los hechos que realmente tuvieron ocurrencia el día veinte (20) de Diciembre de 2016 y por lo tanto no puede haber causalidad entre las presuntas omisiones que dice la demandante y el resultado final del accidente.

Se observa, por la propia realidad y la naturaleza de las cosas, que mi representada actuó de acuerdo a los parámetros establecido por la ley dando cumplimiento a su normatividad.

Con todo respeto Honorable Juez, es necesario precisar que en el caso que nos ocupa, existió culpa exclusiva de un tercero no atribuirle a mi representada **AERONAUTICA CIVIL**, debemos tener en cuenta que La responsabilidad se configura cuando concurren o son evidentes sus tres (3) elementos esenciales a saber: el daño, el hecho generador del mismo y un nexo de causalidad que permita imputar el daño a la conducta (acción u omisión) a un agente, en este caso, un servidor público de Aerocivil en ejercicio de funciones previamente definidas en su respectivo Manual.

Así las cosas, el nexo causal es la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado. Es por ello que la jurisprudencia y la doctrina son enfáticas cuando indican que para atribuir un resultado a una persona y declararla responsable como consecuencia de su acción u omisión, es indispensable definir si aquél aparece ligado a ésta por una relación de causa-efecto.

Lo anterior se encuentra normado en los artículos 90 de la Constitución Política en concordancia con el Art. 140 del CPACA, donde se regula la responsabilidad del estado cuando asume el ejercicio de ciertas actividades, ya sea bajo el concepto de autoridad o bajo la figura de prestador de servicios que para todos sus efectos se clasifican como públicas, precisando eso sí, que es necesario que el perjuicio se haya derivado de una acción u omisión de un Agente del estado (funcionario de Aerocivil), exigencia que en este caso no se configura.

Igualmente para que prospere la responsabilidad comprometiendo a la Aerocivil, es necesario que el daño o perjuicio se haya originado en una acción u omisión de uno de sus agentes (funcionarios), exigencia que en este caso no ocurre, pues los daños fueron causados por personas ajenas a la Aerocivil; igualmente como se desprende del análisis del caso, no existe nexo causal entre las funciones propias de la entidad y el daño.



Por lo contrario Honorable Juez, lo que se evidencia y se concluye en el Informe de Investigación del Accidente No. Col 16-40 GIA y otras pruebas recabadas en esta fase, es que se configuran responsabilidades directas tanto del operador aéreo, es decir de la Empresa Aerosucre y de la misma tripulación del HK-4544 que llevaron la aeronave al accidente, y no por alguna acción o omisión de mi representada AERONAUTICA CIVIL.

Según la Información Factual (Núm. 1 - Pág. 8 a 42) y el Análisis (Núm. 2 Pág. 43 a 61) del Informe de Accidente, se evidencia que tanto la empresa como la tripulación de la aeronave, incurrieron en una serie de errores graves que condujeron la aeronave al accidente y así lo probaré durante el desarrollo del proceso.

Es tan así que las posibles causas probables del accidente plasmadas en (Núm. 3.2 - pág. 66) y en los factores contribuyentes (Núm. 3.3 - Pág. 66) del Informe de Accidente, señalan que el accidente de la aeronave HK-4544 se originó por errores en el planeamiento del vuelo por parte de la empresa y por parte de la tripulación, errores operativos relacionados con los procedimientos de despacho, los cálculos de rendimiento del despegue, desconocimiento de las condiciones operacionales del aeródromo, incorrecta toma de decisiones de la tripulación al no considerar un aspecto clave que afectaba el rendimiento de la aeronave, errores en la técnica de rotación, despegue con un peso mayor al previsto para la aeronave, entre otros.

Ahora bien tenemos que tener en cuenta que de conformidad con lo previsto en el artículo 1805 del Código de Comercio, el Comandante como representante del explotador (Inc. 3º del Art. 1804), es responsable de la operación y de la seguridad del vuelo y de la aeronave.

Por su parte el Núm. 4.18.1.1 del RAC 4 determina claramente que el operador es responsable del control operacional y en concordancia con el Núm. 4.18.1.2 ibídem, el piloto al mando y el director de operaciones son conjuntamente responsables por la iniciación, continuación, desvío y terminación de un vuelo.

Igualmente, conforme con lo previsto en el RAC 4.15.2.25.1, ninguna aeronave puede despegar con un peso mayor al permitido en el Manual de Vuelo para esa aeronave.

El análisis del caso deja en evidencia que Aerosucre, con su falta de vigilancia sobre sus dependientes (Sentencia C-1235/05 - Responsabilidad invigilando), se apartó de la aprobación impartida por Aerocivil en las especificaciones técnicas (Ospec) y en Manual General de Operación (MGO), en consecuencia, esa empresa debe entrar a reparar los daños que se reclaman en este medio de control en caso de ser condenado alguna de las partes y no mi representada.



Ahora bien tenemos que tener cuenta que los fallecidos eran dependientes directos del explotador de la aeronave (Aerosucre) y participaron activamente en la operación de despegue de la aeronave y no tenían vínculo alguno con mi representada.

Se observa Honorable Juez que existe culpa exclusiva de un tercero en el caso que nos ocupa y por lo tanto no los llamados a responder es el piloto, copiloto y el ingeniero de vuelo a cargo de la aeronave HK- 4544.

Es necesario precisar que para este caso la empresa Aerosucre S.A. debía tener un despachador en cada base o aeropuerto o de no tenerlo o de no existir este le corresponde realizar dichas funciones de despachador a la tripulación de la aeronave HK – 4544 de la empresa AEROSUCRE S.A. toda vez que estos son los directamente responsable de cualquier hecho y/o omisión que se pudo presentar con ocasión del accidente aéreo ocurrido el veinte (20) de Diciembre de 2016.

Se percibe que en el accidente no existió responsabilidad objetiva por cuanto existió un hecho exclusivo y determinante relacionado con la utilización de la aeronave por los tripulantes de la aeronave HK 4544.

Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia son claros en determinar la responsabilidad con la utilización o manipulación de una aeronave en el numeral 5.2.3.1. Responsabilidad del piloto al mando de la aeronave los Reglamentos Aeronáuticos dicen que “El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, será responsable de que la operación de esta se realice de acuerdo con este Reglamento, pero podrá dejar de seguirlo en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad”.

Ahora bien Honorable Juez, debo manifestarle que de acuerdo al informe Final de Accidente que se allegará como prueba dentro de esta contestación mal podría desprenderse una responsabilidad por falla del servicio de la Entidad, máxime si se tiene en cuenta que el piloto fue quien presentó el PLAN DE VUELO, y si este engaño a la entidad AERONAUTICA y tomó la decisión errónea de ocultar la verdadera condiciones del peso y balance que tenía la aeronave para realizar el vuelo información a la que él tenía acceso desde que planificó el vuelo, esta responsabilidad no puede hacerse incurrir a mi representada.

Por otra parte es necesario expresar al Despacho que los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) establecen lo siguiente:

“4.18.1. RESPONSABILIDAD DEL CONTROL OPERACIONAL

4.18.1.1. Cada operador es responsable del control operacional.



4.18.1.3. El director de operaciones es responsable por cancelar, desviar o demorar un vuelo, si en su opinión o la opinión del piloto al mando, el vuelo no puede operar o continuar operando con seguridad como se planeó o se autorizó.

El director de operaciones es responsable de asegurar que cada vuelo sea controlado por lo menos en lo siguiente:

- a) Salida del vuelo desde el lugar de origen y llegada a su lugar de destino, incluyendo paradas intermedias y cualquier desviación.
- b) Mantenimiento y atrasos mecánicos encontrados en los lugares de origen, destino y paradas intermedias.
- c) Cualquier condición conocida que puede afectar adversamente la seguridad del vuelo.

4.18.1.4. Cada piloto al mando de una aeronave es responsable de la seguridad de los pasajeros, tripulación y carga. El piloto al mando tiene el control completo y la autoridad en la operación de la aeronave, sin limitación, sobre otros miembros de la tripulación y sus deberes, durante el tiempo del vuelo.

4.18.1.5. Cada piloto al mando de una aeronave es responsable de la planificación del prevuelo y la operación del vuelo de acuerdo con las regulaciones de la UAEAC y las Especificaciones de Operación.

4.18.1.6. Ningún piloto puede operar una aeronave de manera descuidada o temeraria.

4.18.1.7. El piloto al mando y el despachador son conjuntamente responsables de la planificación del prevuelo, demora y la autorización de salida de un vuelo, en cumplimiento de las regulaciones de la UAEAC y de las Especificaciones de Operación.

4.18.1.8. El piloto al mando se cerciorará de que ha seguido minuciosamente el sistema de listas de verificación.

4.18.1.9. El piloto al mando tendrá la obligación de notificar a la Autoridad correspondiente más próxima, cualquier accidente ó incidente en relación con el avión, y cuando se presenten muertes o lesiones graves.

4.18.1.10. El piloto al mando tendrá la obligación de notificar al operador, todos los defectos que note que existen en el avión.

4.18.1.11. El piloto al mando será el responsable del diligenciamiento en forma correcta de los libros de a bordo.



4.18.1.12. El piloto al mando será el responsable de verificar que el avión se encuentre en condiciones aeronavegables de acuerdo a su respectivo MEL y en concordancia con el CDL.

4.18.1.13. El piloto al mando será el responsable de conocer y operar el avión de acuerdo a las especificaciones de operación del operador.

4.18.1.14. El piloto al mando no puede iniciar un vuelo a menos que esté completamente familiarizado con las condiciones meteorológicas reportadas y pronosticadas referente a la ruta que va a ser volada.

4.18.1.15. Antes de iniciar un vuelo, cada piloto al mando debe obtener todos los reportes actualizados disponibles o información sobre condiciones del aeropuerto e irregularidades de las instalaciones de navegación que puedan afectar la seguridad del vuelo.

4.18.1.16. Durante un vuelo, el piloto al mando debe obtener cualquier información adicional disponible de condiciones meteorológicas e irregularidades de instalaciones y servicios que puedan afectar la seguridad del vuelo.

4.18.1.17. El despachador de aeronave es responsable por:

- a) Controlar el progreso de cada vuelo.
- b) Suministrar las instrucciones e informaciones necesarias para la seguridad del vuelo;
- c) Cancelar o redespachar un vuelo si, en su opinión o la opinión del piloto al mando, el vuelo no puede operar o seguir operando con seguridad como se planificó o se autorizó.
- d) Asistir al piloto al mando en la preparación del vuelo y proporcionar la información pertinente requerida.
- f) Suministrar al piloto al mando antes del vuelo y durante el vuelo la información necesaria para realizar el vuelo con seguridad.
- j) Calcular el combustible requerido y el peso y balance de la aeronave."

5.2.3.1. Responsabilidad del piloto al mando de la aeronave.

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

25

18



5.2.3.2. Medidas previas al vuelo

Antes de iniciar el vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo.

5.2.4. Autoridad del piloto al mando de la aeronave

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

Como se desprende de lo anterior, Honorable Juez es claro y está probado 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, desafortunadamente el piloto y la tripulación omitió o engañó a la Entidad al momento de establecer o de colocar el peso real que tenía de carga la aeronave.

Por lo anterior es claro que en el accidente no existió responsabilidad objetiva por cuanto existió un hecho exclusivo y determinante relacionado con la utilización de la aeronave por parte del piloto.

2.7.1 PILOTO AL MANDO.

.... Prepara el plan de vuelo de acuerdo con los reglamentos aeronáuticos y teniendo en cuenta factores tan importantes como: Seguridad de vuelo, de la carga del avión, de la tripulación, condiciones de salida y destino etc.

Es responsable de la planificación del prevuelo y la operación del vuelo de acuerdo con las regulaciones de la UAEAC y las especificaciones de Operación.

Chequear la distribución y el visto bueno de la carga para que sea puesta y distribuida técnicamente en los compartimientos.

2.8.1 COPILOTO

Fuera de la base de operaciones, cuando no se cuente con despachador deberá efectuar el peso y balance y presentarlo al piloto para su firma...

En el capítulo 5, numeral 5.3, se encuentra especificados las limitaciones de despegue para las aeronaves de la compañía las cuales son disposiciones normativas especificadas en el Reglamento Aeronáutico Colombiano numeral 4.15.2.2.5



Ahora bien por su parte en el capítulo 5.3. Establece Limitaciones de Despegue así:

5.3 LIMITACIONES DE DESPEGUE

..... Ninguna aeronave operada por AEROSUCRE S.A. puede bajo ninguna circunstancia despegar con un peso mayor al que esté permitido, de acuerdo a lo establecido en el manual de Vuelo de esa aeronave y a los factores de corrección que se deben aplicar por la elevación de pista, longitud, condiciones de pista, zona libre al despegar (clear way), la temperatura ambiente que exista en ese despegue y cualquier corrección aplicable de acuerdo al manual de operación del avión

Ahora bien de conformidad con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos Colombiano (RAC) establece que en el 4.19.2

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. 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.

4.19.3. RESPONSABILIDAD DEL DESPACHO:

El operador, el piloto al mando y el despachador son responsables de que la información reflejada sea veraz y los datos contenidos en ella estén dentro de los parámetros normales para realizar todo vuelo. Este despacho deberá ser firmado por el piloto al mando y el despachador de ese vuelo.

Igualmente es necesario precisar que cuando se tratan de aeronaves con Peso Bruto Máximo Operativo inferior a 5700 kg, el despachador solo será necesario en la base principal de operación. En los demás aeropuertos el despacho de la aeronave será efectuado por uno de los pilotos.

Por otra parte el capítulo 5 del Manual de Despacho, se encuentra lo relacionado con el seguimiento al vuelo por parte de la compañía durante las operaciones.



5.1 SISTEMA DE SIGUIIMIENTO DE VUELOS.

...

Los pilotos están obligados a reportar la salida de cada vuelo y la llegada del mismo, esta información será consignada en el formato de seguimiento al vuelo el cual será responsabilidad del personal de despacho.

Las comunicaciones se harán por vía celular enviando mensaje por WhatsApp usando el grupo autorizado por parte de la compañía o llamando directamente al despachador.

En caso de no tener cobertura de la red celular se deja el mensaje en la APP WhatsApp con el fin de que apenas el teléfono logre alguna señal de red el mensaje se envíe automáticamente al destinatario, el cual será el grupo de reportes de tripulación.

El cuerpo del mensaje de reporte de la tripulación contendrá la siguiente información de una forma corta y precisa:

- . Identificación.
- . Posición
- . Estimado Próximo
- . Cantidad de combustible
- . Número de Pasajeros
- . Cantidad de Carga.

Como se puede ver existió un incumplimiento por parte de la tripulación en lo establecido en el Manual General de Operaciones al efectuar una operación con un sobre peso que fue atribuible en gran medida a la falta de inclusión en el manifiesto de peso y balance el valor de la carga a bordo, desafortunadamente consideramos que existió un exceso de confianza ya que tanto el piloto como el copiloto y el ingeniero de vuelo tenían una gran experiencia para volar la aeronave en que se produjo el accidente

Por otra parte y para no volvernos reiterativos es necesario precisar al Despacho que en el caso que nos ocupa lo siguiente:

- Que consideramos que hubo un error por parte de la empresa Aerosucre S.A., ya que incumplió lo establecido en el RAC 4.18.1.1 y 4.18.1.2 que establece:

4.18.1.11. El piloto al mando será el responsable del diligenciamiento en forma correcta de los libros de a bordo.



13/ 262

4.18.1.12. El piloto al mando será el responsable de verificar que el avión se encuentre en condiciones aeronavegables de acuerdo a su respectivo MEL y en concordancia con el CDL.

- Que hubo un incumplimiento del PerOpe, Ospec y MGO, se apartó de la aprobación impartida por Aerocivil en las especiaciones técnicas (Ospec) y en Manual General de Operación (MGO), en consecuencia, esa empresa debe entrar a reparar los daños que se reclaman en este medio de control en caso de ser condenado alguna de las partes y no mi representada.
- Que hubo errores por parte de la tripulación al momento de planificar el vuelo como lo hemos manifestado, los miembros de la tripulación tenían experiencia y sus licencias y certificados médicos se encontraban vigentes, pero no planificaron de manera correcta el vuelo, se evidencia que la empresa no ubicó en la cabina de mando de la aeronave accidentada, la carta "Take-off/Londing Card", que hiciera referencia a las velocidades que se debían utilizar con la nueva configuración, así mismo se estableció que no revisaron el reporte de las condiciones meteorológicas predominantes en el aeropuerto German Olano a la hora prevista para el despegue.
- Tampoco se tuvo en cuenta el reporte emitido por IDEAM, y asumió un "viento suave" de cola, para efectuar los cálculos de despegue por la pista 25m seleccionada por ellos para el despegue, estimada en cuatro (04) nudos, condición que aumentó aproximadamente en 480 pies la carrera de despegue.
- La tripulación seleccionó las velocidades de despegue de $V1/Vr = 127$ nudos y $V2 = 141$ nudos, que correspondían a una selección de 25° de flaps (y no de 30° que fue la configuración utilizada), probablemente haciendo uso de los "Take-off/ Londing Cards" disponibles en la cabina de vuelo, que correspondían a la configuración de la aeronave antes que se le aplicara la manifestación del sistema de la aeronave antes que se le aplicara la modificación del sistema de flaps (Droop System).
- La tripulación no efectuó las correcciones de longitud de pista, peso y velocidades de despegue exigidas en el AFM Supplement para la modificación Droop System y uno selección de flaps de 30° , tal como fue configurada la aeronave para el despegue.
- La velocidad seleccionada y aplicadas por la tripulación, el peso de despegue del avión probablemente era de 166000 libras peso que excedió en 1.300 libras, el peso máximo permitido para la configuración utilizada de 30° de flaps, en la pista de puerto Carreño, que era de 164700 libras.



- El piloto ejecutó una maniobra de rotación lenta durante el despegue, en un régimen calculado de un (01) grado por segundo, valor inferior al estándar de certificación que debe ser de tres (03) grados por segundo, esta demora maniobra extendió aproximándose en 439 pies más la carrera de despegue.

La extendida carrera de despegue ocasionó que la aeronave despegara tardíamente y que no alcanzara una altura segura al final de la pista.

- Las actuaciones de la tripulación de vuelo mostraron un manejo inadecuado de sus habilidades durante el despegue, cometieron errores operacionales y técnicos basados en el desempeño, probablemente de tipo involuntario.

De todo lo expuesto anteriormente podemos concluir que la inadecuada planeamiento del vuelo, por parte de la empresa y de sus tripulantes, al no efectuar correctamente los procedimientos de despacho, los cálculos para el adecuado rendimiento del despegue y la verificación de las limitaciones que tenía el aeródromo, al igual es evidente que la tripulación de la aeronave HK 4544, se confió o no preparó el vuelo de manera adecuada de acuerdo a lo establecido en el RAC y demás normas coordinantes.

De lo anterior, es claro que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, no tiene responsabilidad alguna en los hechos que dieron origen a los hechos de la demanda que nos ocupa, por lo que desde ya solicito al Honorable Despacho **EXONERAR DE CUALQUIER RESPONSABILIDAD A LA ENTIDAD QUE REPRESENTO.**

EXCEPCIONES

Con el fin de que se declaren probadas y se decrete como tales, a continuación me permito proponer la siguiente Excepciones:

1º INEPTA DEMANDA

La apoderada de la parte actora presentó una versión de los hechos en forma parcial, pues según el fueron supuestas omisiones de la autoridad aeronáutica las que ocasionaron los perjuicios a su representado, sin embargo no probó en qué consistió dicha omisión o las omisiones y con todo respeto se dedicó a transcribir parte del Informe Final de Accidente COL-16-40-GIA, en el cual se plasman una serie de conclusiones que es una material que realiza la entidad que represento para concluir cuales fueron las posibles causas de un accidente aéreo y con el fin de evitar que el mismo se repita en futuras oportunidades.



264
18

Teniendo en cuenta los presupuestos de la acción de reparación directa consagrados en el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, no es predicable responsabilidad del Estado en caso particular, por cuanto no se probó la omisión de la administración.

La obligación de resarcir los daños causados por la administración con ocasión de las acciones u omisiones en el desarrollo de la función administrativa, supone la existencia de un nexo causal entre dichos daños y las correspondientes acciones u omisiones, sin embargo, como no están probados y como quiera que además en el caso en comento, concurren fenómenos de culpa de la víctima, no puede perseguirse el reconocimiento de perjuicio alguno por la vía incoada.

2° EL HECHO DE UN TERCERO.

Hago consistir esta excepción en el hecho existió responsabilidad del piloto, el copiloto, el ingeniero de vuelo de la aeronave HK 4544 y del Director de operaciones de la empresa AEROSUCRE SA, ya que estos no aplicaron los procedimientos establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) donde se determina la responsabilidad que debe tener el piloto, el copiloto y en estas aeronaves el Ingeniero de Vuelo, cuando en el aeropuerto o base que se encuentra la aeronave para despegar ya que este es el responsable de realizar el plan de vuelo y en el caso concreto a ellos les correspondía calcular el peso y balance de la aeronave HK 4544 y en el caso que nos ocupa estos erróneamente colocaron mal el peso de la aeronave y de la carga que llevaba la aeronave al momento de despegar la misma y por ello que en el informe final del accidente se concluyó que entre otras una de las posibles causas del accidente fue esta y por ello existió un hecho exclusivo y determinante relacionado con la utilización de la aeronave por parte del piloto, copiloto y del ingeniero de vuelo de la aeronave HK 4544.

3° INESISTENCIA DE PRUEBA EN QUE SE FUNDAMENTA LOS HECHOS BASE DE LAS PRETENSIONES:

Esta excepción cobra fuerza, en razón a que no hay prueba que el **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL**, haya tenido alguna responsabilidad en los hechos que dieron origen a la demanda que nos ocupa, máxime como está probado que la responsabilidad es exclusivamente del piloto, copiloto e Ingeniero de vuelo de la aeronave, por lo que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, no está llamada a responder por los hechos ocurridos el día 20 de diciembre de 2016, cuando se accidentó la aeronave el avión BOEING 727 – 2JO, Matrícula HK-45444.



26 28

4° CULPA EXCLUSIVA DE LA TRIPULACIÓN DE LA AERONAVE.

Hago consistir dicha excepción en el sentido de la Tripulación de la Aeronave fue la responsable de los hechos que dieron origen a la demanda que nos ocupa, igualmente es necesario tener en cuenta que el piloto, copiloto e Ingeniero de Vuelo eran los responsables de la aeronave, ya que este no aplicó los procedimientos establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) 5 donde se determina la responsabilidad que debe tener el piloto todos los cuidados para que el vuelo se realice de una manera segura, así como tampoco se tuvo en cuenta el manual General de Operaciones (MGO) de la compañía **AEROSUCRE S.A.**, en el capítulo 2.7 y 2.8, se encuentran las Funciones y responsabilidades de la tripulación en cuanto al despacho de las aeronaves.

5° GENÉRICA

Ruego al Honorable Despacho se decrete cualquier otra excepción que no se haya propuesto, pero que surja de las probanzas.

LLAMAMIENTO EN GARANTIA

En escritos separados se allegan llamados en garantía a la aseguradora QBE – SEGUROS S.A. hoy en día ZURICH COLOMBIA SEGUROS S.A., al Mayor. (R) ADOLFO RODRIGUEZ A – Director de Operaciones de la Empresa Aerosucre SA y al Teniente Coronel (R) JAVIER PEDROSA M Jefe de pilotos de la Empresa AEROSUCRE SA.

PRUEBAS.

Para que se tengan en cuenta y se decreten como tales, respetuosamente a continuación relaciono y acompaño las siguientes:

DOCUMENTALES.

Oficios

- a. Copia del Informe final de Accidente COL-16-40 _GIA de la pérdida de control en vuelo tras colisión con obstáculos durante el despegue Boeing 727 – 2Jo, Matricula HK 4544 del 20 de Diciembre de 2016 en puerto Carreño Vichada – Colombia.



17/ 206

- b. Copia del oficio No. 1030.187-20190400902 del 11 de diciembre del 2019, suscrito por el doctor Hugo Moreno Cano – Jefe Oficina de Registro de la Aeronáutica Civil.
- c. Copia del certificado de Libertad y tradición de la aeronave HK 4544.
- d. Copia de la cancelación de la Matrícula HK 4544 del Boeing 727 - 2JO.
- e. Copia de la certificación de Mundial de Seguros de la póliza P100000882 con vigencia de 04 de mayo de 2016 al 03 de mayo de 2017.
- f. Copia del oficio No. 5000.545-2020005743 del 24 de febrero de 20200.

2- Solicito Respetuosamente a su Despacho se Decreten como tales las siguientes pruebas testimoniales:

PRUEBAS TESTIMONIALES

- Solicito al Honorable Despacho se sirva decretar y fijar fecha y hora para que el señor **JOAQUIN HERNANDO PENAGOS AGUILAR**, identificado con la Cedula de Ciudadanía No. 19.269.978 en su calidad de funcionario asesor de la Secretaria de Seguridad Aérea de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, rinda testimonio sobre los hechos de la demanda, los que le conste en calidad de asesor y los demás que en el momento de la diligencia le formularé, así como los que ese digno Despacho considere pertinentes y que sirvan para aclarar los hechos de la demanda y con los cuales se probara que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, no tuvo ninguna responsabilidad en los hechos que dieron origen al medio de control de Reparación Directa que nos ocupa.

El señor **PENAGOS AGUILAR**, puede ser ubicado o notificado en la Avenida el Dorado No. 103 -15, Edificio CEA, Piso 2° de la Oficina de la Secretaria de Seguridad Aérea de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, de la Ciudad de Bogotá, o a través del suscrito en calidad de apoderado de la entidad que represento.



- 268
X
- Respetuosamente solicito al Honorable Despacho decretar fecha y hora para que el Capitán **MANUEL ALBERTO MEDINA CADENA**, Identificado con la Cedula de Ciudadanía No. 19.329.993, en su calidad de funcionario de Inspector de Seguridad Operacional de la Secretaria de Seguridad Operacional de la Aviación Civil, de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, explique al Despacho y rinda testimonio sobre los hechos de la demanda, que acuerdo a su experiencia como piloto en especial su experiencia en Boeing 727 – 2JO, los que pueda aclarar de los hechos de la demanda y los demás que en el momento de la diligencia le formularé, así como los que ese digno Despacho considere pertinentes y que sirvan para aclarar los hechos de la demanda y con los cuales se probara que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, no tuvo ninguna responsabilidad en los hechos que dieron origen al medio de control de Reparación Directa que nos ocupa.

El Capitán **MEDINA CADENA**, puede ser ubicado o notificado en la calle 122 Bis # 18 B – 45 Apartamento 203 o Avenida el Dorado No. 103 - 23, Edificio CEA, en la oficina de la Secretaria de Seguridad Operación y de la Aviación Civil de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, de la Ciudad de Bogotá, o a través del suscrito como apoderado de la Entidad que represento celular 3108664781.

- Respetuosamente solicito al Honorable Despacho decretar fecha y hora para que el Capitán **FABIO ANDRES CORREA MARTINEZ**, Identificado con la Cedula de Ciudadanía No. 71634055, en su calidad de funcionario de Inspector de Seguridad Operacional de la Secretaria de Seguridad Operacional de la Aviación Civil, de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, explique al Despacho y rinda testimonio sobre los hechos de la demanda, que acuerdo a su experiencia como piloto en especial su experiencia en Boeing 727 – 2JO, los que pueda aclarar de los hechos de la demanda y los demás que en el momento de la diligencia le formularé, así como los que ese digno Despacho considere pertinentes y que sirvan para aclarar los hechos de la demanda y con los cuales se probara que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, no tuvo ninguna responsabilidad en los hechos que dieron origen al medio de control de Reparación Directa que nos ocupa.

El Capitán **CORREA MARTINEZ**, puede ser ubicado o notificado en la Diagonal 17 B # 90-53 Apartamento 801 torre 1 Hayuelos Reservado



19 200

Bogotá o en la Avenida el Dorado No. 103 - 23, Edificio CEA, en la oficina de la Secretaria de Seguridad Operación y de la Aviación Civil de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, de la Ciudad de Bogotá, o a través del suscrito como apoderado de la Entidad que represento celular 3107798204.

- Respetuosamente solicito al Honorable Despacho decretar fecha y hora para que el Capitán **JAVIER ENRIQUE SCHOTBORGH ESPINEL**, Identificado con la Cedula de Ciudadanía No.19393131, en su calidad de funcionario de la Dirección Estándares de Vuelo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, explique al Despacho y rinda testimonio sobre los hechos de la demanda, que acuerdo a su experiencia como Ingeniero de Vuelo en especial su experiencia en la aeronave Boeing 727 – 2JO, los que pueda aclarar de los hechos de la demanda y los demás que en el momento de la diligencia le formularé, así como los que ese digno Despacho considere pertinentes y que sirvan para aclarar los hechos de la demanda y con los cuales se probara que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, no tuvo ninguna responsabilidad en los hechos que dieron origen al medio de control de Reparación Directa que nos ocupa.

El Ingeniero de Vuelo **SCHOTBORGH ESPINEL**, puede ser ubicado o notificado en la Avenida 9 # 140 - 93 Apto 706. Bogotá, D.C. o en la Oficina Dirección Estándares de Vuelo, ubicada en la Avenida el Dorado No. 103 - 23, Edificio CEA, de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, de la Ciudad de Bogotá, o a través del suscrito como apoderado de la Entidad que represento.

- Respetuosamente solicito al Honorable Despacho decretar fecha y hora para que el Doctor **GUSTAVO MORENO CUBILLOS**, Identificado con la Cedula de Ciudadanía No. 79373944, en su calidad de funcionario de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, explique al Despacho y rinda testimonio sobre los hechos de la demanda, los que acuerdo a su experiencia en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, experiencia en seguridad aeroportuaria pueda aclarar de los hechos de la demanda y los demás que en el momento de la diligencia le formularé, así como los que ese digno Despacho considere pertinentes y que sirvan para aclarar los hechos de la demanda y con los cuales se probara que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, no tuvo ninguna responsabilidad en los hechos que dieron origen al medio de control de Reparación Directa que nos ocupa.

20 269

REPÚBLICA DE COLOMBIA

AERONÁUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



- El Doctor **MORENO CUBILLOS**, puede ser ubicado o notificado en la Oficina Asesora Jurídica, ubicada en la Avenida el Dorado No. 103 - 153, Edificio NEAA, de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, de la Ciudad de Bogotá, o a través del suscrito como apoderado de la Entidad que represento.
- Respetuosamente solicito al Honorable Despacho decretar fecha y hora para que el señor **JULIAN EDUARDO ECHEVERRI VALENCIA**, identificado con la cedula de Ciudadanía No. 80.16.699.367, en su calidad de funcionario e Investigador de accidentes y sus conocimientos ilustre al despacho explique y rinda testimonio sobre los hechos de la demanda, los que le conste en calidad de investigador de accidentes cuales fueron las posibles causas del accidente del 20 de diciembre de 2016 y los demás que en el momento de la diligencia le formularé, así como los que ese digno Despacho considere pertinentes y que sirvan para aclarar los hechos de la demanda y con los cuales se probara que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, no tuvo ninguna responsabilidad en los hechos que dieron origen al medio de control de Reparación Directa que nos ocupa.

El señor **ECHEVERRI VALENCIA**, puede ser ubicado o notificado en la Avenida el Dorado No. 103 -15, Edificio NEAA, Piso 5° de la Oficina de la Secretaria de Seguridad Aérea de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, de la Ciudad de Bogotá, o a través del suscrito como apoderado de la Entidad que represento.

INTERROGATORIO DE PARTE.

- Respetuosamente solicito al honorable Despacho se sirva **DECRETAR INTERROGATORIO DE PARTE** fijando fecha y hora para que las siguientes señores:
1. **MARIA ELENA RESTREPO DE DUARTE**, identificada con cedula de Ciudadanía No. 41.430.509, en su calidad de esposa del señor **PEDRO JOSE DUARTE RODRIGUEZ** concorra para formular las preguntas relacionada con los hechos de la demanda y los hechos de la contestación manifestando desde ya que me reservo el derecho de hacer otras preguntas en el momento de la diligencia las cuales realizaré verbalmente, igualmente manifiesto desde ya que me reservo la facultad



21 290

de presentar en sobre cerrado el cuestionario que deberá rendir la señora **RESTREPO DE DUARTE**, en caso de que el citado no concurra a la respectiva diligencia, desde ahora solicito se declare confeso, conforme lo prescribe el artículo 210 del Código de Procedimiento Civil.

A la señora **MARIA ELENA RESTREPO DE DUARTE**, puede ser notificado en la misma dirección aportada por la parte actora en la demanda de medio de control que nos ocupa, a través de la apoderada de la parte demandante.

2. **PEDRO IVAN DUARTE RESTREPO**, identificado con cedula de Ciudadanía No. 79.632.181, en su calidad de hijo del señor **PEDRO JOSE DUARTE RODRIGUEZ** concurra para formular las preguntas relacionada con los hechos de la demanda y los hechos de la contestación manifestando desde ya que me reservo el derecho de hacer otras preguntas en el momento de la diligencia las cuales realizaré verbalmente, igualmente manifiesto desde ya que me reservo la facultad de presentar en sobre cerrado el cuestionario que deberá rendir la señora **RESTREPO RODRIGUEZ**, en caso de que el citado no concurra a la respectiva diligencia, desde ahora solicito se declare confeso, conforme lo prescribe el artículo 210 del Código de Procedimiento Civil.

El señor **PEDRO IVAN DUARTE RESTREPO**, puede ser notificado en la misma dirección aportada por la parte actora en la demanda de medio de control que nos ocupa, a través de la apoderada de la parte demandante.

3. **PEDRO MAXIMILIANO DUARTE RESTREPO**, identificado con cedula de Ciudadanía No. 79.632.181, en su calidad de hijo del señor **PEDRO JOSE DUARTE RODRIGUEZ** concurra para formular las preguntas relacionada con los hechos de la demanda y los hechos de la contestación manifestando desde ya que me reservo el derecho de hacer otras preguntas en el momento de la diligencia las cuales realizaré verbalmente, igualmente manifiesto desde ya que me reservo la facultad de presentar en sobre cerrado el cuestionario que deberá rendir la señora **RESTREPO RODRIGUEZ**, en caso de que el citado no concurra a la respectiva diligencia, desde ahora solicito se declare confeso, conforme lo prescribe el artículo 210 del Código de Procedimiento Civil.



22

El señor **PEDRO IVAN DUARTE RESTREPO**, puede ser notificado en la misma dirección aportada por la parte actora en la demanda de medio de control que nos ocupa, a través de la apoderada de la parte demandante.

ANEXOS.

Allego con la presente el original del poder otorgado por el Doctor **CAMILO ANDRES GARCIA GIL**, con sus correspondientes anexos.

Anexo folios, relacionados en el acápite de pruebas, para que se tengan como tales y aportadas oportunamente y se tengan en cuenta.

NOTIFICACIONES.

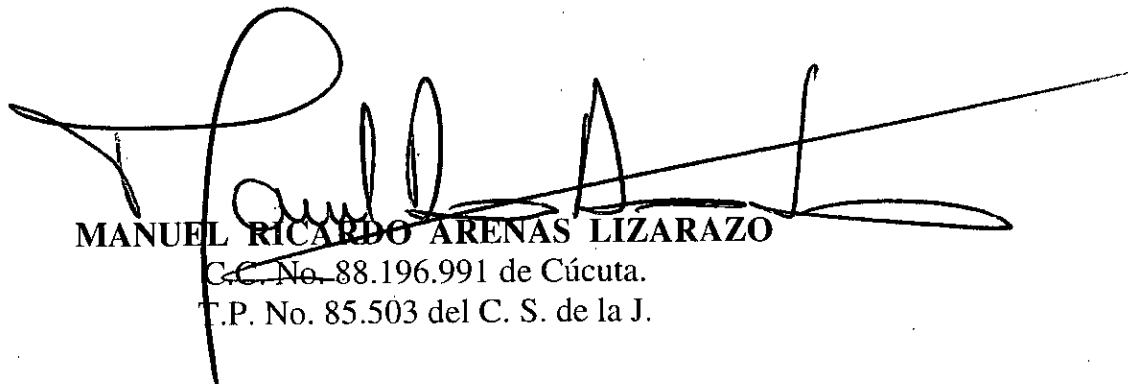
La demandada, su representante legal y el suscrito apoderado recibirán notificaciones en la Calle 26 No. 103-15, piso 4º Oficina Asesora Jurídica, Edificio NEAA, de la ciudad de Bogotá D.C.

Correo Electrónico: Notificaciones_juridc@aerocivil.gov.co,
Ricardo.arenas@aerocivil.gov.co. y/o manuelr_arenas@hotmail.com

Solicito de esa Honorable Despacho reconocerme personería jurídica para actuar y dar como contestada dentro del término y oportunidad legal.

De la honorable Juez,

Atentamente,



MANUEL RICARDO ARENAS LIZARAZO
C.C. No. 88.196.991 de Cúcuta.
T.P. No. 85.503 del C. S. de la J.