

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONSEJO DE ESTADO  
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO  
SECCIÓN TERCERA – SUBSECCIÓN B

Bogotá DC, diez (10) de junio de dos mil veintidós (2022)

**Consejero ponente:** FREDY IBARRA MARTÍNEZ  
**Radicación:** 68001-23-33-000-2012-00348-01(52.627)  
**Demandante:** MARTHA CECILIA PAIPILLA MARTÍNEZ Y OTRO  
**Demandado:** UAE AERONAÚTICA CIVIL  
**Medio de control:** REPARACIÓN DIRECTA  
**Asunto:** APELACIÓN DE SENTENCIA – ACCIDENTE AÉREO

*Síntesis del caso: la parte demandante pretende indemnización por la muerte del señor Luis Ramón Berrezueta Cárdenas ocurrida en el accidente aéreo que tuvo lugar el 15 de octubre de 2010 en inmediaciones del Aeropuerto Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander), daño que le atribuye al desconocimiento de las funciones de inspección y vigilancia de la UAE de Aeronáutica Civil y al no suministro de información meteorológica al piloto de la aeronave siniestrada.*

Decide la Sala el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante (fls. 905 a 918 cdno. apelación) contra la sentencia de primera instancia proferida el 14 de agosto de 2014 por el Tribunal Administrativo de Santander (fls. 891 a 901 cdno. apelación) mediante la cual se negaron las pretensiones de la demanda en los siguientes términos:

**“PRIMERO. DENEGAR** las pretensiones de la demanda instaurada por la señora MARTHA CECILIA PAIPILLA MARTÍNEZ y sus menores hijos LUIS RAMÓN y RAQUEL SUSANA BERREZUETA PAIPILLA contra la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAÚTICA CIVIL, de acuerdo a los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente sentencia.

**SEGUNDO. CONDENAR** en costas a la demandante, fijando como agencias en derecho la suma equivalente al 1% del valor de las pretensiones, conforme a la estimación hecha en el escrito de demanda. Líquidense los gastos del proceso, conforme al artículo 366 del C.G.P.

**TERCERO.** Una vez en firme esta providencia, por secretaría de la Corporación, EXPEDIR copia de la sentencia con la respectiva constancia de ejecutoria, previas las constancias de rigor en el Sistema de Justicia Siglo XXI.” (Negrillas y mayúsculas fijas del texto original - fl. 901 vlto. cdno. apelación).

## I. ANTECEDENTES

### 1. La demanda

El 11 de diciembre de 2012, la señora Martha Cecilia Paipilla Martínez, en nombre propio y en el de sus menores hijos Luis Ramón Berrezueta Paipilla y Raquel Susana Berrezueta Paipilla, presentó acción de reparación directa consagrada en el artículo 140 del CPACA contra la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (fls. 2 a 25 cdno. ppal.) con las siguientes súplicas:

*“2.1. Que la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, UAEAC, es responsable del daño antijurídico ocasionado a la señora Martha Cecilia Paipilla Martínez y su menores hijos Luis Ramón y Raquel Susana Berrezueta Paipilla con ocasión de la muerte accidental el 15 de octubre de 2010, de su respectivo esposo de hecho y padre, respectivamente, Dr. Luis Ramón Berrezueta Cárdenas, en el accidente aéreo de la aeronave Cessna 172N, matrícula HK 4631 en inmediaciones del aeródromo del Municipio de Málaga, Santander.*

*2.2. Que como consecuencia del daño antijurídico y de conformidad con la justificación que se expresa en los hechos de esta demanda, la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, UAEAC, debe pagar a los demandantes una indemnización por concepto de lucro cesante presente y futuro así:*

*2.2.1. Para la cónyuge de hecho, señora Martha Cecilia Paipilla Martínez, la suma de ochocientos veinte millones setecientos cuarenta y cinco mil trescientos diez pesos (\$820.754.310).*

*2.2.2. Para la menor Raquel Susana Berrezueta Paipilla la suma de cuatrocientos noventa y cinco millones trescientos veinticuatro mil setecientos ochenta y seis pesos (\$495.324.786).*

*2.2.3 Para el menor Luis Ramón Berrezueta Paipilla la suma de cuatrocientos cuarenta y tres millones cuatrocientos cincuenta y nueve mil novecientos noventa y siete pesos (\$443.459.997).*

*2.3. Que como consecuencia del daño antijurídico y en virtud de los perjuicios morales subjetivos que el mismo ha irrogado a los demandantes, la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, UAEAC, debe pagar tanto a la señora Martha Cecilia Paipilla Martínez como a sus menores hijos Luis Ramón y Raquel Susana Berrezueta Paipilla una suma de dinero equivalente a doscientos treinta (230) salarios mínimos legales mensuales a cada uno de ellos.*

*2.4. Que se condene en costas a la demandada a favor de los demandantes.” (fls. 3 y 4 cdno. ppal.).*

### 2. Hechos

Como fundamento fáctico de las súplicas la parte actora invocó, en síntesis, lo siguiente:

- 1) El día 15 de octubre de 2010, el avión Cessna 172 N con matrícula HK-4631 de la empresa Aerolíneas Alas de Colombia Ltda. obtuvo plan de vuelo “*de transporte aéreo no regular*” entre la ciudad de Bucaramanga y Málaga (Santander) en condiciones visuales VFR<sup>1</sup>.
- 2) La aeronave contaba con certificado de aeronavegabilidad y equipo para el vuelo visual, era pilotada por el capitán Víctor Manuel Amado Meza quien estaba autorizado para equipos 172 N, contaba con certificado médico de primera clase vigente y un total de 922 horas de vuelo, con él viajaban tres pasajeros, entre ellos el señor Luis Ramón Berrezueta Cárdenas.
- 3) El aeródromo de Málaga (Santander) es una terminal no controlada y opera en frecuencia 122.9 MHz, no existe torre de control, las entradas y salidas de las aeronaves se realizan en condiciones meteorológicas visuales, tampoco hay facilidades de aeronavegación.
- 4) El avión con matrícula HK-4631 fue autorizado para realizar el vuelo en condiciones meteorológicas normales pero, la UAE de Aeronáutica Civil no tuvo en cuenta que las condiciones del aeropuerto de destino eran desfavorables, con escasa visibilidad horizontal y nubes bajas.
- 5) El 15 de octubre de 2010, a las 8:15 am, el vuelo transcurría con normalidad hasta su ingreso a la población de Málaga donde el piloto empezó la maniobra para el aterrizaje, en la fase de aproximación a la pista la aeronave impactó con unos árboles, perdió algunas partes del ala derecha, el piloto perdió el control del avión e impactó con el suelo en la finca San José en la vereda Pescaderito Bajo del municipio de Málaga (Santander), en el accidente perdieron la vida sus cuatro ocupantes.
- 6) El aeródromo de Málaga (Santander) no cumple con las características descritas por los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC- para ser considerado como tal, pues, no cuenta con las instalaciones y servicios suficientes para ser operado por la aviación civil.

---

<sup>1</sup> *Visual Flight Rules* por sus siglas en inglés que, implica que el piloto dirige la aeronave con la única ayuda de la observación visual.

7) El control de tránsito aéreo que, es una dependencia de la UAE de Aeronáutica Civil, al momento de autorizar el despegue de la aeronave HK-4631 no solo debió emitir instrucciones para el rodaje, salida y ruta, también debió suministrar la información meteorológica existente o prevista para un aterrizaje seguro.

8) En vista de las condiciones meteorológicas existentes en la población de Málaga (Santander), la demandada, según lo previsto en el numeral 4.18.4 de la RAC, debió suspender la operación de vuelo hasta cuando esos factores hubiesen desaparecido, *“máxime teniendo en cuenta las reglas de vuelo visual de que tratan los numerales 5.4, 5.4.1 y 5.4.2”*.

9) La demandante es la autoridad meteorológica aeronáutica en el territorio nacional, tiene la obligación de proporcionar la información respectiva, facilitar su acceso y distribución dentro del sistema aeronáutico para brindar seguridad y eficiencia a la navegación aérea a través de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, en ese sentido, debió informar al piloto de la aeronave siniestrada las circunstancias de visibilidad de la zona, más aún cuando no existía torre de control, de haber sido así el accidente se hubiera evitado.

### **3. Contestación de la demanda**

El 21 de mayo de 2013, la UAE de Aeronáutica Civil contestó la demanda, quien solicitó que las pretensiones fueran negadas (fls. 71 a 101 cdno. ppal. 1) con sustento en las siguientes excepciones:

1) *“Prescripción del medio de control de reparación directa”*, por cuanto los hechos ocurrieron el 15 de octubre de 2010 y la demanda, en principio, debía radicarse el 15 de octubre de 2012; la solicitud de conciliación extrajudicial se presentó el 12 de octubre de 2012, cuando faltaban 4 días y se reanudó el término el 6 de noviembre de 2012, los 4 días faltantes vencían el 10 de diciembre de 2012 pero, la demanda se radicó el 11 de diciembre de ese año, es decir, por fuera del término para hacerlo.

2) *“Culpa exclusiva del piloto”*, porque según el artículo 1805 del Código de Comercio quien pilota es el responsable de la operación, conoce los riesgos y es la autoridad decisiva de todo lo relacionado con el mando de la aeronave desde el momento en el que la recibe hasta que la entrega al explotador o la autoridad competente; en este

caso la decisión del piloto de intentar un aterrizaje en el aeródromo de Málaga (Santander) fue contrario a lo previsto en el plan de vuelo, el riesgo operacional fue producto de una cadena de errores de la empresa que empezó con la autorización para la operación, la no verificación de las condiciones climatológicas y por tratar de aterrizar en una pista cerrada, privada y no operable para aeronaves comerciales de pasajeros.

Según los numerales 5.2.3.2, 4.18.1.14 y 4.18.1.15 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC-, el piloto y la compañía aérea tenían la obligación de minimizar cualquier riesgo para garantizar una operación segura, el piloto debía estar familiarizado con las condiciones meteorológicas reportadas y pronosticadas y obtener todos los reportes disponibles sobre las condiciones del aeropuerto e irregularidades en las instalaciones de navegación.

La aeronave Cessna 172 (matrícula HK-4631) está destinada para operaciones VFR, situación que las empresas y pilotos conocen y deben considerar en la operación, en esas condiciones, el piloto debe mantener contacto visual con el terreno y formular el plan de vuelo con sustento en reportes climatológicos producidos 60 minutos antes de iniciar la operación y los pronósticos a una hora después del tiempo previsto para el aterrizaje, el piloto, por lo menos, debió realizar dos sobrevuelos sobre la pista para poder visualizar todos los obstáculos que se podrían presentar en el cono de aterrizaje.

3) *“Responsabilidad de un tercero”*, ya que según los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC-, numerales 4.14.1.5 y 4.18.1 a 4.18.3, la empresa operadora o explotadora de la aeronave es quien se responsabiliza por el actuar del piloto.

4) *“Exoneración de responsabilidad civil extracontractual”*, por razón de que la causa eficiente del daño escapa a la voluntad de decisión de la demandada, fue el piloto quien decidió aterrizar en un pista que no conocía, sujeta a reglas de vuelo visual que no aplicó; por otra parte, el control de tránsito aéreo fue el adecuado porque se observaron los reglamentos y no hubo falla en el servicio.

#### **4. Audiencia inicial**

En la audiencia inicial del 10 de julio de 2013, el Tribunal Administrativo Oral de Santander negó la excepción de caducidad, verificó que los hechos ocurrieron el 15

de octubre de 2010 y los dos años previstos en el literal i) del numeral 2 del artículo 164 del CPACA para presentar la demanda expiraban el 16 de octubre de 2012, término que se suspendió el 12 de octubre de 2012 con la presentación de la conciliación extrajudicial hasta el 6 de diciembre de 2012, de manera que le quedaban a la parte actora 5 días para radicar la demanda, estos es, hasta el 11 de diciembre de 2012, fecha en la que fue presentada de manera oportuna (fl. 158 cdno. ppal.).

## **5.La sentencia de primera instancia**

El 14 de agosto de 2014 el Tribunal Administrativo de Santander negó las pretensiones de la demanda (fls. 891 a 901 cdno. apelación) por estimar lo siguiente:

1) El régimen de imputación aplicable al caso es el de falla del servicio porque, si bien el daño se concretó en desarrollo de una actividad peligrosa, en la demanda se alega que la demandada incumplió sus funciones tendientes a garantizar la seguridad del vuelo.

2) Las actuaciones de la UAE de Aeronáutica Civil cumplieron la normatividad que regula la materia, el vuelo autorizado para la ruta Bucaramanga – Málaga (Santander) el 15 de octubre de 2010 contaba con los soportes de operación y registro de las aeronaves a utilizar por la empresa de aviación, el avión con matrícula HK-4631 se hallaba en óptimas condiciones para el día del accidente, el piloto estaba certificado para operar el Cessna 172 N y poseía certificado médico de primera clase.

3) El aeródromo Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander) tiene la categoría de no controlado, lo cual significa que no cuenta con el servicio de control de tránsito aéreo ni de meteorología aeronáutica, circunstancia que no obliga a la UAE de Aeronáutica Civil a suministrar información mediante radioayudas.

4) Acerca de el oficio del 3 de agosto de 2007, que refiere una comunicación emitida por el director de la UAE de Aeronáutica Civil dirigida al alcalde de Málaga donde se sugiere realizar algunas adecuaciones de ese terminal aéreo, ninguna se refiere a la implementación de servicios de control de tránsito aéreo ni de meteorología, las

recomendaciones se enfocaron en aspectos de su estructura y señalización, elementos que no incidieron en la causación del accidente.

5) No hay responsabilidad de la UAE de Aeronáutica Civil por el hecho de mantener el aeródromo Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander) como no controlado ya que, esa clasificación no depende de la existencia de vuelos de pasajeros o de la demanda del servicio sino, de la existencia de un itinerario previamente fijado con el cual no cuentan los vuelos que se realizan a esa terminal.

6) El siniestro no tuvo como causa eficiente una falla del servicio aéreo operacional de la demandada, obedeció a las condiciones meteorológicas que se presentaron el día del accidente cuando la aeronave se disponía a aterrizar y a la confusión del piloto quien, al perder “*conciencia situacional*” respecto del terreno, provocó que se precipitara a tierra.

7) Se configura la eximente de responsabilidad del “*culpa exclusiva de un tercero*” atribuible al piloto, el accidente se hubiera podido evitar si la maniobra de aterrizaje hubiera sido la correcta, es decir, este debía mantenerse en sobrevuelo o retornar al aeropuerto de salida debido a las condiciones de poca visibilidad del aeropuerto de llegada, de haber procedido de esa manera el desenlace hubiera sido distinto.

## **6. El recurso de apelación**

En escrito del 2 de septiembre de 2014, la parte demandante solicitó que se revoque la sentencia apelada y se acceda a las pretensiones de la demanda (fls. 905 a 918 cdno. apelación) dado que la UAE de Aeronáutica Civil sí incurrió en una falla del servicio que dio lugar al accidente aéreo, por lo siguiente:

1) Como guardián de la actividad aeroportuaria, no ejerció sus labores de inspección y vigilancia, no verificó que los requerimientos realizados al operador del aeródromo Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander) en oficio del 3 de agosto de 2007 se hubieran cumplido, en ese documento suscrito por el director de Desarrollo Aeroportuario y dirigido al alcalde de Málaga (Santander) se realizaron una serie de exigencias que debían implementarse para el mejoramiento de la infraestructura, se expresó que la pista “*presenta pendiente pronunciada entre las dos cabeceras*” y que “*en la aproximación de la cabecera 15 se debe nivelar la franja adyacente y podar los*

árboles que se encuentran en el trapecio de aproximación”, adecuaciones que debían ejecutarse en un plazo de 60 días para garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones, no obstante, hasta la fecha del siniestro esas reparaciones no se habían cumplido.

Lo anterior es de importancia para el caso concreto por cuanto una de las causas del accidente fue la no remoción de un árbol que se encontraba en el área circundante a la zona donde ocurrió el siniestro, además, en ese comunicado la demandante modificó la calificación de ese terminal aéreo de “aeródromo” a la de “aeropuerto”, lo cual implica que debía contar con las ayudas suficientes para la navegación, telecomunicaciones y meteorología.

2) La UAE de Aeronáutica Civil no debió permitir que la aeronave con matrícula HK-4631 y su explotador Aerolíneas Alas de Colombia Ltda. realizaran operaciones de manera “regular”<sup>2</sup>, pues, pese a que estas contaban con el certificado de operación UAEAC-CDO-026 del 2 de diciembre de 2002 para prestar el servicio comercial de transporte público aéreo “no regular”, conocido como aerotaxi, en realidad realizaba vuelos de manera frecuente al aeródromo Jerónimo de Aguayo.

En ese sentido, la entidad demandada debió restringir la salida de vuelos “regulares”, dado que ese aeródromo no contaba con torre de control y no había facilidades para la aeronavegación que garantizaran la seguridad de los pasajeros.

3) La demandada no debió mantener el aeródromo Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander) en la categoría de “no controlado”, situación que implica la ausencia de facilidades para la radionavegación; la demandada debió propender por la seguridad de los usuarios y advertir que a esa terminal aérea se realizaban vuelos de manera frecuente, entre el 15 de octubre de 2009 y el 15 de octubre de 2010 la aeronave HK-4631 realizó 831 vuelos y entre dos a ocho operaciones diarias, esto significa que no se trataba solo del servicio de taxi aéreo sino de “vuelos regulares de pasajeros”.

4) Si el vuelo en cuestión se debía realizar en condiciones meteorológicas visuales, debió la UAE de Aeronáutica Civil suministrarle al piloto de la aeronave siniestrada la información metrológica necesaria a través de radioayudas para garantizar la seguridad del vuelo, esa falencia dio lugar al accidente, además, debido a la

---

<sup>2</sup> Del contexto del escrito se entiende que el demandante al referirse a la expresión “regular” quiere significar que se trata de una actividad que se realiza con frecuencia.

frecuencia con la que se presentaban los vuelos hacia la población de Málaga también debió implementar o instalar en el aeródromo Jerónimo de Aguayo sistemas visuales, tales como un indicador de la dirección del viento.

## **7. Actuación surtida en segunda instancia**

Por auto del 28 de noviembre de 2014 se admitió el recurso de apelación (fl. 927 cdno. apelación) y, posteriormente, el 20 de marzo de 2015 (fl. 932 cdno. apelación) se corrió traslado a las partes para alegar de conclusión por el término común de diez (10) días y, por el mismo lapso, al Ministerio Público para que emitiera concepto.

Dentro del término concedido la parte actora insistió en lo dicho en el recurso de apelación (fls. 933 a cdno. apelación).

Por su parte, la UAE de Aeronáutica Civil expresó lo siguiente: (i) la terminal aérea de Málaga no reúne la condición de aeropuerto sino de aeródromo, está simplemente destinado para la llegada y salida de vuelos, no se proveen servicios complementarios y se encuentra en el listado de los 100 “*aeródromos no controlados*”, situación que no es adversa a la seguridad aérea porque los operadores y pilotos quedan enterados de que solo pueden operar en el día y en condiciones de buena visibilidad; (ii) el piloto no debía continuar acercándose a la pista de Málaga si observaba que había niebla, debió sobrevolar el área hasta que mejorara la visibilidad o dirigirse hacia otros aeródromos, igualmente, según las reglas de vuelo VFR tenía que verificar la información meteorológica que se hallaba disponible en la página *web* de la demandada o en la oficina de meteorología del aeropuerto de Bucaramanga; (iii) el piloto, en la ruta de navegación, propuso contar como radio ayuda el radiofaro de Piedecuesta (Santander) el cual sí estaba disponible; (iv) los servicios de tránsito aéreo por disposición de la RAC, parte 6, numeral 6.2.3, no tienen como objetivo la prevención de colisiones con el terreno y esa responsabilidad es del piloto; y (v) la autorización de control de tránsito aéreo en este caso estaba dada solo para carretear en el aeropuerto de Palonegro de Bucaramanga y para despegar del mismo, no para aterrizar en Málaga y, (v) la demandada no tenía la obligación de restringir la operación hacia Málaga porque no tenía conocimiento de que allí hubiera niebla (fls. 946 a 969 cdno. apelación).

El Ministerio Público guardó silencio.

## II. CONSIDERACIONES

Cumplidos los trámites propios del proceso, sin que exista causal alguna de nulidad que invalide lo actuado procede la Sala a resolver el asunto sometido a consideración con el siguiente derrotero: 1) objeto de la controversia y decisión que se adoptará, 2) análisis de la impugnación, 3) conclusión y 4) condena en costas.

### 1. Objeto de la controversia y decisión que se adoptará

Presentada la demanda de manera oportuna<sup>3</sup> el objeto de la controversia consiste en determinar si se reúnen los requisitos necesarios para atribuirle responsabilidad patrimonial extracontractual a la UAE de Aeronáutica Civil por la muerte del señor Luis Ramón Berrezueta Cárdenas con ocasión del accidente aéreo ocurrido el 15 de diciembre de 2010 en inmediaciones del terminal aéreo Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander), en el cual se vio involucrada la aeronave con matrícula HK-4631 que operaba para sociedad Aerolíneas Alas de Colombia Ltda. en la que la víctima viajaba como pasajero.

El tribunal de primera instancia negó las súplicas de la parte actora por ausencia de nexos causal, porque se demostró que el accidente tuvo como causa exclusiva las maniobras realizadas por el piloto del avión al momento de aterrizar en el aeródromo de Málaga (Santander) y dado que no se demostró una falla del servicio atribuible a la entidad demandada; frente a ello, en la apelación la parte demandante alude a pruebas y circunstancias que, en su criterio, sí demuestran inconsistencias en las funciones de inspección y vigilancia de la UAE de Aeronáutica Civil relevantes para la producción del daño.

---

<sup>3</sup> Según los hechos relatados en el escrito inicial, el daño, consistente en la muerte del señor Luis Ramón Berrezueta Cárdenas, ocurrió el 15 de octubre de 2010, de manera que la demanda debía ser presentada, en principio, hasta el 16 de octubre de 2012, dentro de los dos años previstos en el numeral 2), literal i) del artículo 164 del CPACA, no obstante, la parte demandante presentó solicitud de conciliación extrajudicial el 12 de octubre de 2012, esto es, a falta de 5 días para que expirara el término de caducidad, el cual se suspendió hasta el 6 de diciembre de 2012 cuando se expidió la correspondiente constancia del agotamiento de dicho requisito (fl. 71 cdno. ppal.), y como la demanda se radicó el 11 de diciembre de 2006 (fl. 78 cdno. ppal. 1) lo fue en el término exigido por la norma procesal.

En este contexto, el objeto del litigio consiste en determinar si debe mantenerse o revocarse tal decisión y, en caso de revocarse, si los perjuicios solicitados por la parte actora deben ser reconocidos.

La sentencia de primera instancia será confirmada porque, a pesar de acreditarse el daño, consistente en la muerte del señor Luis Ramón Berrezueta Cárdenas, no sucede lo mismo con el nexo causal entre la afectación sufrida y el comportamiento de ente demandado, pues, es cierto que las condiciones en las que se realizó el vuelo no exigían de la UAE de Aeronáutica Civil proporcionar ayudas de navegación ni información meteorológica en el lugar de aterrizaje por tratarse de un aeródromo no controlado, tampoco se advierte que esa entidad incurriera en falla alguna en sus funciones de inspección y vigilancia que tuviera incidencia en el siniestro.

## **2. Análisis de la impugnación**

### **2.1 El daño**

En el presente proceso está acreditado el fallecimiento del señor Luis Ramón Berrezueta Cárdenas ocurrido el 15 de octubre de 2010 en el municipio de Málaga (Santander), según copia auténtica del registro civil de defunción aportado al plenario (fl. 27 cdno. ppal.).

También está probado que el fallecimiento de dicha persona tuvo lugar en el accidente acaecido en esa fecha en la *“parte baja de la finca San José”* de la vereda *“Pescaderito”* del municipio de Málaga (Santander) cuando la avioneta de matrícula HK-4631 impactó contra el suelo *“faltando segundos para su aterrizaje en el aeropuerto de esa localidad”*<sup>4</sup>.

### **2.2 La imputación**

En este acápite corresponde determinar si aparte de que se encuentra demostrado el fallecimiento del señor Luis Ramón Berrezueta Cárdenas, se trata de un hecho que sea atribuible a la UAE de Aeronáutica Civil.

---

<sup>4</sup> Según se relata en el Informe Ejecutivo -FPJ-3- de fecha 19 de octubre de 2010, suscrito por funcionarios del CTI, se consignó: *“(...) seguidamente se procede a realizar las respectivas diligencias de inspección técnica a cadáver. Se fijó fotográficamente mediante bosquejo el lugar de los hechos, las víctimas respondían a los nombres de (...) Luis Ramón Berrezueta Cárdenas identificado con la cédula de extranjería No. E292118(...).”* (fls. 39 a 41 cdno. ppal.).

En esa dirección la Sala estudiará el asunto con el siguiente orden: (i) posibles causas del accidente, (ii) verificación de los requerimientos realizados al aeródromo Jerónimo Aguayo de Málaga (Santander), (iii) el servicio de transporte aéreo “no regular” y la categoría de “no controlado” del aeródromo Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander) y, (iv) el deber de suministrar información meteorológica por parte de la UAE de Aeronáutica Civil en aeródromos no controlados.

### **2.2.1 Posibles causas del accidente**

1) Previamente a resolver los cargos de la apelación, considera la Sala que es relevante resaltar primero las conclusiones a las que arribó el Grupo de Investigación de Accidentes de la UAE de Aeronáutica Civil en el denominado Informe Final de Accidente sobre lo sucedido el 15 de octubre de 2010 a la aeronave Cessna 172 N con matrícula HK-4631 en la población de Málaga (Santander).

En ese informe se advierte que, según los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), parte octava y el anexo 13 de la OACI, su único objetivo es la prevención de futuros accidentes y no determinar culpa o responsabilidad y que cualquier propósito diferente a ese objetivo “*puede derivar en conclusiones o interpretaciones erróneas*” (fl. 121 cdno. ppal.).

No obstante lo anterior, lo que ese documento expresa es de gran relevancia para el presente caso en razón de que es la única prueba técnica con la que se cuenta en el proceso sobre las posibles causas del siniestro que, si bien no alude a conclusiones definitivas, ya que estas se identifican como “*causas probables*”, sirven a esta instancia al menos de referente para posteriormente verificar si las supuestas falencias en las que afirma la parte demandante incurrió el ente demandado tuvieron incidencia o no en el mencionado accidente.

2) Según ese informe, el 15 de octubre de 2010 la aeronave HK-4631 programó un vuelo en la ruta Bucaramanga con destino al municipio de Málaga (Santander) en condiciones visuales VRF, el vuelo transcurrió con normalidad hasta la fase de aproximación a la pista de Málaga, sin embargo, “*la nave impacta contra unos*

árboles perdiendo algunas partes del ala derecha por el golpe, posteriormente el piloto pierde el control del avión y luego impacta contra el terreno”<sup>5</sup>.

3) Se analizaron las condiciones mecánicas<sup>6</sup> y de mantenimiento<sup>7</sup> del avión, no se encontró ninguna falla o mal funcionamiento de la aeronave en ese aspecto, se manifestó que el Cessna HK-4631 era de propiedad de Colcharter Ltda. operado por Aerolíneas Alas de Colombia Ltda. con permisos de operación vigentes de acuerdo con la reglamentación exigida por la UAE de Aeronáutica Civil (fl. 129 vlto. cdno. ppal), era comandado por un piloto calificado con experiencia aceptable en dicho tipo de aviones, además, había volado en la ruta en varias ocasiones y conocía el área<sup>8</sup>.

4) Acerca de la información meteorológica se afirmó que las condiciones en la ruta eran normales para el vuelo visual (VFR) pero que, según algunos testigos, en la zona de aterrizaje las condiciones del tiempo estaban deterioradas por una escasa visibilidad horizontal y nubes bajas<sup>9</sup>.

5) En relación con las ayudas para la navegación, se dijo que el aeropuerto más cercano era el de Bucaramanga pero, si bien estas podrían haber servido como

---

<sup>5</sup> Sobre este punto específico el mismo informe precisa: “La aeronave impactó contra la parte superior de unos árboles aproximadamente a unos 20 mts donde el avión roza y luego pierde el control precipitándose a tierra (...) en la cima del árbol quedaron algunas partes de la aeronave incrustadas en el mismo. El impacto inicial ocurre en el ala derecha. La evidencia factual de la aeronave en el sitio indicaba que los flaps estaban en posición de aterrizaje” (fl. 126 vlto cdno. ppal.).

<sup>6</sup> Acerca de este elemento se indicó: “En el momento de la inspección por parte de Acosta & Montoya Ltda. el taller autorizado ellos proceden a desarmar el conjunto del motor, siguiendo las instrucciones del manual de reparación del fabricante (...). Por lo inspeccionado visualmente, lo comprobado en el desarme por su aspecto físico y por el análisis de cada uno de los elementos se puede concluir: 1. El motor estaba trabajando normalmente, 2. Tenía adecuada lubricación, 3. No se presentó indicaciones de alta temperatura, 4. Sus partes internas estaban armadas normalmente.” (fls. 128 vlto. y 129 cdno. ppal.).

<sup>7</sup> En relación con tal aspecto se expresó en el informe: “El mantenimiento de la aeronave era llevado a cabo por los talleres autorizados y era realizado por personal capacitado técnicamente para el tipo de avión.” (fl. 129 vlto. cdno. ppal.).

<sup>8</sup> Respecto de la tripulación se dijo: “La tripulación estaba compuesta por un solo tripulante al mando de la aeronave. El piloto estaba calificado en el equipo C-172N. Su experiencia en el equipo era aceptable de acuerdo a su registro de horas de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días no se evidencia fatiga para el cumplimiento de las labores del Piloto. Realizó los correspondientes cursos de CRM los días 12, 13 y 14 de Noviembre de 2009 al igual que los repasos correspondientes a los entrenamientos como consta en su hoja de vida. El piloto había volado la ruta en varias ocasiones lo que representa que conocía muy bien el área y se supone que tenía cierto grado de experiencia en los trayectos de la misma ruta.” (fl. 131 vlto. cdno. ppal.).

<sup>9</sup> En lo concerniente se adujo: “Según las declaraciones tomadas por algunos testigos posterior al accidente. El día del accidente el tiempo no era el mejor había mucha nubosidad en el área manifestando que vieron la aeronave volando muy bajito, segundos después afirman no escuchar más el ruido del motor (...) El HK-4631 cumplía con el mantenimiento preventivo ordenado por el fabricante como consta en el manual de mantenimiento, bajo las guías para de inspección para servicio regulares igualmente cumplía con todos los respectivos boletines como motor, hélice y accesorios tanto de carácter determinante como repetitivo.” (fl. 129 vlto. y 132 cdno. ppal.).

referencia para la ejecución del vuelo, no ocurría lo propio para la aproximación<sup>10</sup>, luego, no habían tenido incidencia en el accidente, máxime cuando estas no eran requeridas y la nave solo estaba equipada con un equipo para navegación visual<sup>11</sup>; acerca de la comunicación, se expresó que no había dificultades con los correspondientes equipos y se realizaron sin torre de control porque el aeródromo de destino no contaba con ese servicio<sup>12</sup>.

6) Respecto del aeródromo de Málaga, se reiteró que no contaba con torre de control y las salidas y entradas del mismo se realizaban en condiciones meteorológicas visuales, pese a que no había facilidades de aeronavegación, el control de tránsito aéreo no tuvo incidencia porque el vuelo se realizó conforme a las normas y coordinaciones telefónicas establecidas para el control de vuelo (fl. 132 cdno. ppal.).

7) Se atribuyeron como posibles causas del accidente las siguientes:

*“Luego del accidente y de acuerdo con las fotografías tomadas a algunos instrumentos, se pudo comprobar que la selectora de combustible se encontraba en la posición off y el indicador de combustible del motor L (Izquierdo) en E (Empty) vacío.*

***Este último evento tiene una relación directa en cuanto a que posiblemente el piloto no realizó la lista de chequeo correspondiente antes de aterrizar, una hipótesis al respecto que el piloto venía volando con la selectora en el tanque en posición R (derecho) y en la fase de aproximación al viraje el avión se le trata de apagar el motor de acuerdo a la gravedad y la inclinación debido a que no le estaba suministrando suficiente combustible al motor, asumiéndose que el Piloto se concentra más en lo referente al combustible y en vez de seleccionar la selectora en Both (Ambos) selecciona OFF, el avión pierde altura e impacta en los árboles y finalmente accidentándose contra el suelo (...).***

*La Aeronáutica Civil y el Grupo de Investigación de Accidentes determinan que las causas probables de este accidente fueron:*

- ***Confusión del Piloto al operar la selectora de combustible colocándola en posición OFF (Apagado) y no en Both (Ambos) cortándole el suministro de combustible al motor de la aeronave. Esto***

<sup>10</sup> Atinente a las ayudas para la navegación expresa el informe lo siguiente: “No eran requeridas, no tuvieron incidencia en el presente accidente. El área contaba con la cobertura del VOR de Bucaramanga el cual debió ser de ayuda por el Piloto como referencia para la ejecución del vuelo durante la ruta de crucero mas no para la aproximación” (fl. 132 cdno. ppal.).

<sup>11</sup> Atinente a este hecho se informó: “La aeronave estaba equipada con el correspondiente equipo de navegación para operación únicamente de vuelos visual. La ayuda de navegación se encontraba operando en condiciones normales” (fl. 125 vlto. cdno. ppal.).

<sup>12</sup> Dice el informe lo siguiente: “Las comunicaciones se efectuaron de acuerdo a la normatividad establecida. Tanto el piloto como el control ATC ejecutaron los procedimientos adecuados, estos no tuvieron incidencia en el accidente, las comunicaciones establecida ya en el área del accidente se realizaron sin control de la torre de control ya que el aeropuerto no cuenta con este servicio pero no evidenciaron ningún problema del avión accidentado” (fl. 132 cdno. ppal.).

**demuestra que el piloto probablemente olvidó efectuar la lista de chequeo antes de aterrizar.**

- **La falta de conciencia situacional del Piloto en relación al terreno en tratar de mantener las condiciones visuales volando bajo en proximidad del terreno.** (fls. 128 y 133 vlto. cdno. ppal. - negrillas de la Sala).

8) Se deriva de lo anterior que las posibles causas del accidente tuvieron origen en una falla humana, específicamente en el error que habría cometido el piloto cuando manipuló el selector de combustible que provocó que el motor intentara apagarse y el avión perdiera altura el cual luego colisionó contra un árbol y finalmente contra el suelo, también se alude a la hipótesis de “falta de conciencia situacional” del piloto respecto del terreno<sup>13</sup>.

### **2.2.2 Verificación de los requerimientos realizados al aeródromo Jerónimo Aguayo de Málaga (Santander)**

1) Uno de los puntos objeto de apelación estriba en que la UAE de Aeronáutica Civil no cumplió adecuadamente con sus funciones de inspección y vigilancia de la actividad aérea ya que, con antelación al accidente, por oficio del 3 de agosto de 2007, el director de Desarrollo Aeroportuario de la UAE de la Aeronáutica civil requirió al municipio de Málaga (Santander), en condición de operador de dicho aeródromo, para que realizara una serie de adecuaciones para su correcto funcionamiento las cuales no se ejecutaron, circunstancia que habría incidido en el accidente y era atribuible a la demandada por el hecho de no verificar el acatamiento de tales órdenes, más aún cuando una de ellas consistió en la poda de unos árboles que se encontraban en el área donde ocurrió el siniestro.

Agregó la parte demandante en la apelación que en ese comunicado la UAE de Aeronáutica Civil modificó la calificación de ese terminal aéreo de “aeródromo” al de “aeropuerto”, hecho que implica que debía contar con las ayudas suficientes para la navegación aérea, telecomunicaciones y meteorología.

2) El documento que refiere la parte demandante contiene las siguientes recomendaciones:

---

<sup>13</sup> Aunque en las conclusiones no se afirma de manera expresa, del contexto del informe y del resto de su texto, podría entenderse que esta podría ser causada por la nubosidad existente en la zona según declaraciones de testigos los cuales no fueron trasladadas el presente proceso, punto sobre el cual la Sala ahondará más adelante.

*“Se debe repasar toda la demarcación de la pista pues se encuentra en regular estado. Igualmente existen unos reparcheos que deben ser reparados por estar en mal estado.*

*Se debe repintar el eje de taxeo de la calle de rodaje con pintura amarilla y existe en la rampa dos posiciones de parqueo para las aeronaves.*

*Se debe efectuar el cambio de las mangaveletas en las dos cabeceras, efectuar mantenimiento y repintar los triángulos de señalización el umbral de la pista y borde de pista e instalar triángulos de umbral de cabecera 33 (...).*

***En la aproximación de la cabecera 15 se debe nivelar la franja adyacente y podar los árboles que se encuentran en el trapecio de aproximación.***

*Se deben efectuar trabajos de remodelación y mantenimiento a las instalaciones del terminal para ponerlo en servicio para la comodidad de los usuarios.*

*Se deben rectificar pendientes de los drenajes de pista para evitar inundaciones (...).*

*Estos trabajos en el aeródromo se deben efectuar en un término de 60 días para las labores de mantenimiento y para las obras de infraestructura debe elaborarse un plan de acción estipulando las características de la obra y el tiempo estimado de la ejecución, pues estas labores son de vital importancia para garantizar la seguridad y eficiencia en las operaciones y para conservar vigentes los permisos de operación.*

*Cabe anotar que el mantenimiento y la conservación de la infraestructura es responsabilidad del propietario y/o explotador del aeródromo(...).” (fl. 577 cdno. ppal. – se destaca).*

3) No se conoce en este proceso si tales adecuaciones fueron realizadas en el término allí ordenado, sin embargo, tampoco se encuentra debidamente probado que esas falencias que identificó la UAE de Aeronáutica Civil hubieran persistido para la fecha del accidente y, más importante aún, que fueran precisamente la causa del siniestro.

4) La mayoría de las recomendaciones se dirigen a reparaciones que debían realizarse en la pista, lugar donde no ocurrió el accidente y, aunque se advierte que uno de tales requerimientos se refirió a la poda de árboles en el área de aproximación y que en este caso el informe final de accidentes antes referenciado alude a que la aeronave HK-4631 colisionó contra un árbol, lo cierto es que no hay un estudio, ni medio de prueba diferente, que indique que este tuviera a una altura superior a la permitida, la existencia del árbol con el que chocó la nave no fue identificada como una causa del incidente sino como una consecuencia del error

cometido por el piloto, luego de equivocarse en la manipulación del selector de combustible y la *“falta de conciencia situacional”*.

5) Es especialmente importante anotar que ninguna de esas recomendaciones estaba dirigida a la construcción de una torre de control, de instalación de equipos para la ayuda a la navegación, comunicación o suministro de información metrológica y que estas fueran necesarias en este caso particular para permitir la operación del aeródromo en mención.

6) Acerca del cambio de clasificación de *“aeródromo”* al de *“aeropuerto”*, es cierto que en apartes de ese oficio la demandada se refiere a la terminal área Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander) como un *“aeropuerto”* al expresar, por ejemplo, *“en el presente análisis se desarrolló para verificar las condiciones de operación del Aeropuerto Jerónimo de Aguayo”* (fl. 576 cdno. ppal.) pero, de igual forma se alude al mismo como *“aeródromo”* al manifestar *“cabe anotar que el mantenimiento y la conservación de la infraestructura es responsabilidad del propietario y/o explotador del aeródromo”* (fl. 577 cdno. ppal.).

También es verdad que en el lenguaje técnico los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC- en el numeral 1.2 se distingue entre *“aeródromo”* y *“aeropuerto”*, de la siguiente forma:

*“Aeródromo. Área definida en tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves (...)”*<sup>14</sup>.

*Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y/o carga y que a juicio de la UAEAC, posee instalaciones y servicios de infraestructura aeronáutica suficientes para ser operado en la aviación civil”*. (resalta la Sala).

7) Para la Sala las referencias hechas en dicho oficio no aluden a un cambio de clasificación de la terminal aérea en cuestión<sup>15</sup>, en primer lugar, porque ese no es el objeto del mismo y, además, porque se denota que más allá de la imprecisión en el lenguaje técnico las expresiones son usadas como sinónimos; no es cierto entonces

---

<sup>14</sup> Esta definición dista un poco de la del artículo 1809 del Código de Comercio que reza: *“Aeródromo es toda superficie destinada a la llegada y salida de aeronaves, incluidos todos sus equipos e instalaciones”*.

<sup>15</sup> Además de que esa normativa distingue entre aeródromo y aeropuerto, a estos últimos también los clasifica en aeropuertos de niveles 1, 2 y 3 e internacionales, dependiendo de sus capacidades, infraestructura y posibilidades de congestión.

que se hubiera cambiado la clasificación a la de un aeropuerto que debiera tener servicios adicionales tales como ayudas para la navegación o reportes meteorológicos, situación que no impedía su habilitación para el tipo de vuelos que recibía en la condición de “*aeródromo no controlado*”, cuyas implicaciones se analizan más adelante.

### **2.2.3 El servicio de transporte aéreo “no regular” y la categoría de “no controlado” del aeródromo Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander)**

1) La parte demandante afirma que la UAE de Aeronáutica Civil no debió permitir que la aeronave con matrícula HK-4631 y su explotador Aerolíneas Alas de Colombia Ltda. realizaran operaciones de manera “*regular*”<sup>16</sup> pues, pese a que esta contaba con el certificado de operación UAEAC-CDO-026 del 2 de diciembre de 2002 para prestar el servicio comercial de transporte público aéreo “*no regular*”, conocido como aerotaxi o taxi aéreo, en realidad realizaba vuelos de manera frecuente al Aeropuerto Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander).

También afirmó que la frecuencia de vuelos que se presentaban hacia el Aeropuerto Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander) debió ser considerada por la autoridad aeronáutica para no mantener esa terminal como “*aeródromo no controlado*”.

2) Frente a la definición de los vuelos comerciales como “*regulares*” y “*no regulares*”, es necesario acudir a la definición legal que contiene el Código de Comercio al respecto, así:

**“Artículo 1854: Los servicios aéreos comerciales de transporte público podrán ser regulares o no regulares; aquellos son los que se prestan con arreglo a tarifas, itinerarios, condiciones de servicio y horarios fijos que se anuncian al público; los últimos no están sujetos a las modalidades mencionadas”.** (negrillas adicionales)

Está claro que la clasificación de los vuelos aéreos comerciales en regulares o no regulares no está dada por la frecuencia con los que estos se presenten sino por determinación previa de un itinerario y horario de vuelos fijo que se comunican al público, si esta última condición se cumple los vuelos serán regulares, de lo contrario son clasificados como no regulares.

---

<sup>16</sup> Del contexto del escrito se entiende que el demandante al referirse a la expresión “*regular*” quiere significar que se trata de una actividad que se realiza con frecuencia.

En ese sentido, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC- en el numeral 1.2, acápite de definiciones, clasifican como vuelos comerciales no regulares los servicios de transporte que las empresas prestan bajo la modalidad de aerotaxi (taxi aéreo)<sup>17</sup> y los vuelos chárter<sup>18</sup>.

3) En el asunto en cuestión, con apoyo en el certificado de existencia y representación de la sociedad Aerolíneas Alas de Colombia Ltda. se observa que su objeto social consistía en *“la prestación de transporte aéreo comercial no regular de personas, carga y correo (...)”*<sup>19</sup>, información que coincide con el certificado de operación no. UAEAC-CDO-26 otorgado a esa empresa catalogada como de servicio aéreo comercial de *“transporte público no regular”* por parte de la UAE de Aeronáutica Civil el 2 de diciembre de 2002 (fl. 583 cdno. ppal.) y, con la Resolución no. 06418 del 16 de diciembre de 2002 emitida por la Oficina de Transporte Aéreo de la UAE de Aeronáutica Civil mediante la cual concedió permiso de operación a la referida sociedad *“en la modalidad de transporte público aéreo de aerotaxi”*<sup>20</sup>.

4) En ese contexto, si bien es cierto que acorde con los registros de vuelos de la aeronave HK-4631 afiliada a la empresa Alas de Colombia Ltda., referentes al periodo comprendido entre el 15 de octubre de 2009 y 15 de octubre de 2010, aparece que esta realizaba entre 2 y 8 vuelos diarios entre Bucaramanga y Málaga, para un total de 1019 operaciones en ese año<sup>21</sup>, esa sola circunstancia no cambia su clasificación a la de una empresa que preste el servicio transporte aéreo regular por

<sup>17</sup> Al respecto el RAC arroja la siguiente definición: *“Aerotaxi (taxi aéreo): Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, de pasajeros correo o carga, limitada a aeronaves de ala fija con peso bruto máximo de operación de hasta 12.500 Kg o diecinueve asientos excluida la tripulación, como configuración máxima determinada por el fabricante; o de ala rotatoria con peso bruto máximo de operación de hasta 13.500 Kg”*.

<sup>18</sup> El RAC define el *“Vuelo chárter”* como: *“Vuelo comercial no regular programado para atender situaciones especiales de demanda, que en ningún caso puede constituir competencia indebida a los servicios aéreos comerciales de transporte público regular mediante el establecimiento de series sistemáticas de vuelos, publicidad para los mismos, o ejecución directa o indirecta de contratos de transporte individuales o cualquier otra práctica lesiva a los servicios regulares”*.

<sup>19</sup> Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Bucaramanga no. 7641580 (fls. 544 a 546 cdno. ppal.).

<sup>20</sup> En ese acto administrativo se dispuso:

*“Artículo 1: Conceder permiso de operación por el término de tres (3) años a la sociedad AEROLÍNEAS ALAS DE COLOMBIA LTD., con domicilio en Bucaramanga, el cual se prorrogará en forma automática por igual término si antes de su expiración no ha sido suspendido, condicionado o cancelado por la Autoridad Aeronáutica, conforme a lo establecido en el numeral 3.6.3.2.8 de los Reglamentos Aeronáuticos.*

*Artículo 2: Conforme a lo dispuesto en el numeral 3.6.3.2.7 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, autorizar a la empresa AEROLÍNEAS ALAS DE COLOMBIA LTDA., lo siguiente:*

*MODALIDAD: TRANSPORTE PÚBLICO AÉREO DE AEROTAXI.*

*BASE PRINCIPAL: Aeropuerto Palonegro de la ciudad de Bucaramanga.*

*EQUPO: Aeronaves Cessna R172K y Cessna 170B (...)”*.

<sup>21</sup> Registros de vuelos aportados al proceso por la UAE de Aeronáutica Civil mediante oficio no. 5001.173.133-2013038100 de fecha 29 de agosto de 2013 (fls. 537 a 543 y 551 a 570 cdno. ppal.).

las razones previamente expresadas y, en ese orden de ideas no existía ninguna inconsistencia en las operaciones de la empresa Aerolíneas Alas de Colombia Ltda. pues, se realizaban con base en el permiso de operación concedido por la autoridad aeronáutica, hecho que no tuvo incidencia alguna en la producción del accidente objeto de debate.

5) Sobre el aeródromo Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander) es claro que se encuentra en el listado contenido en el índice de “*aeródromos no controlados*” (fl. 582 cdno. ppal.), esto significa que al tenor de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC-, en contraste con los “*aeródromos controlados*”<sup>22</sup>, no existen equipamientos, instalaciones de infraestructura o servicios complementarios a la utilización de la zona de aterrizaje; en ese sentido, hay que tener en cuenta que la existencia o no de esos elementos, aunado a la complejidad de las operaciones que se realizan, son los factores determinantes para que el aeródromo pase de la categoría de “*no controlado*” a “*controlado*”, sin embargo, en el presente caso se echa de menos prueba alguna que indique, de manera técnica, que la referida terminal debía cambiar de categoría y precisamente que la falta de una modificación en ese sentido tuviera incidencia efectiva en la causación del accidente.

#### **2.2.4 El deber de suministrar información meteorológica por parte de la UAE de Aeronáutica Civil en aeródromos no controlados**

1) Desde otro punto de vista, afirma la parte demandante, que si el vuelo de la aeronave HK-4631 se debía realizar en condiciones meteorológicas visuales (VFR) debió la entidad demandada suministrarle al piloto la información pertinente mediante radioayudas para garantizar la seguridad del vuelo, inconsistencia que dio lugar al accidente además, que debieron instalarse en el aeródromo Jerónimo de Aguayo de Málaga (Santander) sistemas visuales, tales como un indicador de la dirección del viento.

2) De cara a lo anterior, debe insistirse en que la terminal aérea de destino era un aeródromo no controlado, tal circunstancia se vio reflejada en el plan de vuelo fechado el 15 de octubre de 2010 de la aeronave HK-4631 donde expresa y puntualmente se anotó como lugar de salida el aeropuerto de Palonegro de

---

<sup>22</sup> El RAC define al aeropuerto controlado de la siguiente manera: “*Aeródromo controlado: Aeródromo en el que se facilita el servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control*”.

Bucaramanga (SKBG) y de destino el aeródromo de Málaga (SKLA), con reglas de vuelo “V” o VFR<sup>23</sup> y equipo de radio ayuda UHF.

3) Acorde con la parte 5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC-, relativo al reglamento del aire, el numeral 5.4.1 sobre las reglas de vuelo visual se consagra: *“salvo cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales, los vuelos VFR se realizarán de forma que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y de distancia de las nubes que sean iguales o superiores a las indicadas en la tabla 3.1”*.

La tabla 3.1 a la que refiere la norma antes citada regula las distancias mínimas de condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC)<sup>24</sup> e indica que para descender a menos de 300 metros (1000 pies) de altura sobre el terreno en condiciones de vuelo VFR debe existir una visibilidad de vuelo de 5 kilómetros *“libre de nubes con la superficie a la vista”*.

4) Lo anterior obliga a resaltar lo expresado en el informe final del accidente al que se aludió al inicio del presente análisis, en el cual sobre las reglas de vuelo VFR en las que operaba la aeronave siniestrada se expresó:

***“Según la información de la presente investigación, los procedimientos operaciones efectuados por el Piloto, consistían en la realización de un vuelo bajo reglas de vuelo visual (VFR) en condiciones meteorológicas visuales (VMC), es decir que se debía cumplir de acuerdo a lo estipulado por el Reglamento del Aire, en las condiciones de vuelo visual, las cuales son descritas como “aquel que se realiza de forma que la aeronave vuela en condiciones de visibilidad y distancia libre de las nubes y con vista de la superficie del terreno”, de igual forma, la única aproximación disponible para el Aeropuerto de la población de Málaga correspondía la operación visual”***. (fl. 131 vlto. cdno. ppal. – negrillas adicionales).

5) No hay duda entonces que las reglas asumidas, conforme al plan vuelo, implicaban en este caso que le correspondía solamente al piloto, conforme a su experiencia y conocimiento, verificar las condiciones meteorológicas existentes al momento del aterrizaje, analizarlas y decidir si se reunían las condiciones que garantizaran la seguridad de sus ocupantes, relevan estas circunstancias la

---

<sup>23</sup> Según la definición que trae el RAC sobre la abreviatura VFR en numeral 1.2 significa: *“VFR. Reglas de Vuelo Visual. (Visual Flight Rules)”*.

<sup>24</sup> La definición que otorga el RAC sobre el término en el numeral 1.2 es el siguiente: *“Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y base de nubes iguales o mejores que los mínimos especificados conforme al Reglamento del Aire”*.

obligación de la UAE de Aeronáutica Civil de ofrecer servicios de información meteorológica o la implementación de sistemas visuales para la operación.

6) No hay que olvidar que el informe del accidente no es definitivo en cuanto a las condiciones meteorológicas existentes al momento en que la aeronave arribó a la población de Málaga; de igual modo, mediante oficio no. 5001.173.133-20130381 00 de 29 de agosto de 2014 la UAE de Aeronáutica Civil informó que para el día del accidente y según disposición del numeral 12.3.11 de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos –RAC- la información meteorológica sobre las condiciones de ruta y los pronósticos provenían de imágenes satelitales, meteogramas y modelos generados por una agencia mundial (WAFS) que podían ser consultados de manera gratuita en la página web disponible de esa entidad, información que estuvo disponible durante su vigencia pero que para la fecha de ese comunicado no se conservaban los registros antiguos (fl. 542 cdno. ppal.), sin embargo, suministró los siguientes reportes meteorológicos emitidos por el aeropuerto de Palonegro de Bucaramanga entre las 6:00 am y las 9:00 am del 15 de octubre de 2010, se pone de presente la interpretación de los mismos:

*“A las 6:00 am, correspondiente a la hora 11:00 UTC (Hora Universal Coordinada), el viento en calma, visibilidad mayor a diez kilómetros, chubascos de lluvia en la vecindad, y cielo semicubierto de nubosidad desgarrada con base a 1500 pies.*

*A las 7:00 am, correspondiente a la hora 12:00 UTC, viento de 320 grados, 6 nudos, visibilidad 8000 metros, afectada por niebla en la vecindad del aeropuerto, nubosidad desgarrada con base a 1500 pies.*

*A las 8:00 am, correspondiente a la hora 13:00 UTC, viento de 350 grados, 4 nudos, visibilidad mayor a 10 kilómetros, nubosidad escasa con base a 1500 pies.*

*A las 9:00 am, correspondiente a la hora 14:00 UTC, el viento en calma, visibilidad mayor a diez kilómetros y con base a 1500 pies”.* (fl. 541 cdno. ppal.).

Se sabe entonces que en el aeropuerto de salida, al menos antes del despegue, las condiciones climáticas eran favorables para la operación aérea que estaba debidamente autorizada.

7) Respecto de las condiciones climáticas del aeródromo de destino, como se dijo, el informe final no arroja una conclusión definitiva, pero sobre dicho aspecto declararon en este proceso las siguiente personas:

a) Gérlver Mauricio Beltrán Arenales el 3 de septiembre de 2013 ante el Juzgado Promiscuo del Circuito de Málaga (Santander), en cumplimiento de despacho comisorio, oportunidad en la cual expresó que laboraba como técnico de mantenimiento de equipos médicos en el Hospital Regional de García Róvira, domiciliado en Málaga (Santander), conocer de los vuelos que realizaba la empresa Aerolíneas Alas de Colombia Ltda. entre Bucaramanga y Málaga por haber sido usuario de esa empresa y, estar presente en el lugar y día del accidente instantes después de ocurrido el hecho; sobre las condiciones climatológicas expresó:

*“PREGUNTADO: ¿dígame al despacho si usted recuerda como era el estado del tiempo – meteorológico- durante los días anteriores a la fecha en la que ocurrió el accidente que usted había referido en respuesta anterior?. CONTESTÓ: Estábamos en invierno, en días antes habían declarado la ola invernal, inclusive teníamos inconveniente con el paso de las ambulancias por el estado de las vías hacia Bucaramanga. PREGUNTADO: ¿indíqueme al despacho, si lo recuerda, cómo eran las condiciones climatológicas de ese referido día viernes indicado por usted en respuesta anterior, comoquiera que escuchó las alarmas activadas en el Hospital donde usted viene laborando?. CONTESTÓ: Relativamente despejado, con presencia de nubes, eran horas de la mañana, tipo 7 o 7:30 am, donde cayó la avioneta estaba totalmente nubado y esa foto quedó en la portada de un periódico (...) Yo fui 10 minutos después del accidente, encontré donde estaba la avioneta un sitio nubado, vi un cuerpo a dos metros de la avioneta, más o menos, y la frente del piloto y los dedos, me voté por debajo de la avioneta y pude ver la pretina del pantalón del Dr. Berrezueta.”* (fls. 662 y 663 cdno. ppal. – negrillas de la Sala).

b) Sandro Monsalve Lizarazo, el 11 de octubre de 2013 ante el mismo juzgado, de ocupación comerciante y residenciado en Málaga (Santander), dijo trabajar para Aerolíneas Alas de Colombia Ltda. el día del accidente como despachador y vendedor de pasajes de vuelos chárter en esa población, también expresó *“hago las veces de operador reportando condiciones climáticas”*, sobre el punto precisó:

*“Antes de salir el avión de Bucaramanga uno reporta las condiciones meteorológicas (...) PREGUNTADO ¿cada vez que usted concurría al aeródromo de Málaga a recibir un vuelo procedente de la ciudad de Bucaramanga, consultaba el estado del tiempo y condiciones meteorológicas de las que usted ha hecho referencia en una respuesta anterior?. CONTESTÓ: Si yo estaba pendiente de las condiciones, sí consultaba las condiciones meteorológicas. PREGUNTADO: ¿díganos a través de qué medio realizaba usted esa consulta?. CONTESTÓ: Visualmente porque acá no hay torre de control y a veces por internet. PREGUNTADO: ¿díganos con qué fin hacía usted esa consulta?. CONTESTÓ: Con el fin de que la aeronave pudiera llegar al aeropuerto de Málaga sin ningún contratiempo. PREGUNTADO: ¿díganos si usted informaba esas condiciones meteorológicas de que habla, en caso afirmativo, a quién y de qué forma?. CONTESTÓ: le informaba mediante celular y el radio al piloto de la*

**aeronave antes de salir de Bucaramanga (...)** PREGUNTADO: *¿manifieste al despacho si es común que se presente en el área de Málaga fenómeno meteorológico de niebla?. CONTESTÓ: Si, es común que se presente, es variable.* PREGUNTADO: *¿manifieste al despacho si usted en Málaga el día del accidente, de ser así, describa alrededor de las 7 am u otra hora antes del accidente en qué ubicación se encontraba usted?. CONTESTÓ: Me encontraba en el aeropuerto esperando el vuelo que llegara a Málaga ya que anterior a ese vuelo había despachado uno.* PREGUNTADO: *¿diga si vio antes de la llegada del avión, si había niebla o no?. CONTESTÓ: Antes de la llegada del avión no había ya que hacía como 10 minutos antes había despegado otra avioneta.* PREGUNTADO: *¿sírvese manifestar si había alguna clase de reducción de visibilidad, de ser así que tan lejos podía ver?. CONTESTÓ: el avión hizo un viraje por la pista 1-5 que era la más adecuada y en ese momento las condiciones por ese lugar estaban buenas, ya que por la 3-3 estaba empezando a levantarse la niebla, y el avión se podía ver perfectamente para su aterrizaje por la 1-5.* PREGUNTADO: *¿diga si sintió o vio el avión acercarse?. CONTESTÓ: y vi el avión cuando pasó por la pista para aproximación por la 1-5 para su aterrizaje pero en el momento del aterrizaje lo perdí de vista y ahí fue cuando ocurrió el accidente.* PREGUNTADO: *¿manifieste al despacho si usted vio o percibió algún tipo de maniobra que hubiese hecho el piloto antes de aterrizar?. CONTESTÓ: Yo vi que el avión tomó la ruta normal para proceder aterrizar por la 1-5, y en el momento del aterrizaje ahí fue donde lo perdí de vista, eso fue en unos segundos, en cuestión de segundos (...)* PREGUNTADO: *¿sírvese manifestar al despacho quien suministra la información a los pilotos en cuanto al estado meteorológico del aeródromo de Málaga, o estado del tiempo?. CONTESTÓ: En este caso el piloto me llama a mí desde Bucaramanga antes de salir y yo le suministro el dato (...)" (fls. 760 y 761 cdno. ppal. – se destaca).*

8) El primero de los testimonios relacionados, el del señor Gérlver Mauricio Beltrán Arenales, refiere que cuando acudió al lugar del accidente, instantes después de que este ocurriera, este se encontraba nublado, no obstante, no precisa con claridad si esas mismas condiciones se presentaron en el momento exacto del incidente ya que arribó al sitio con posterioridad.

9) Esa declaración contrasta con la de Sandro Monsalvo Lizarazo, quien dijo que se encontraba en el aeródromo al momento del accidente y que instantes antes del aterrizaje no había niebla porque había despegado otra aeronave, es más, explica que antes del aterrizaje el avión hizo un viraje por la cabecera 1-5 de la pista porque las condiciones “*por ese lugar estaban buenas*” y pudo ver la avioneta con claridad, no obstante, luego la perdió de vista.

10) Esos medios de pruebas arrojan dudas acerca de si las condiciones meteorológicas en realidad fueron una de las causas por las cuales se produjo el accidente del Cessna de matrícula HK-4631, ya que no existe elemento de

convicción que indique de manera idónea, precisa y clara que el piloto perdiera visibilidad por la presencia de nubes en el lugar de aterrizaje, por el contrario, el testimonio de Sandro Monsalvo Lizarazo sugiere que se daban las condiciones ideales para el aterrizaje por la cabecera 1-5 de la pista por donde el avión intentó la maniobra.

11) En esas circunstancias, la Sala considera que le asistió razón a la primera instancia cuando estimó que la UAE de Aeronáutica Civil no estaba obligada a suministrar información meteorológica al piloto de la aeronave siniestrada ya que, se insiste, el aeródromo de Málaga (Santander) era una terminal aérea no controlada donde no existía torre de control, no se ofrecían servicios para la navegación ni datos sobre el clima, circunstancia que, como se deriva del testimonio de Sandro Monsalvo Lizarazo, quien se dedicaba a la labor de despacho y venta de tiquetes, era ampliamente conocida por los operadores y los pilotos, práctica que no era considerada irregular y no se encontraba prohibida por parte de los reglamentos aeronáuticos debido al tipo de operaciones que allí se llevaban a cabo.

12) También debe resaltar el hecho de que en esas condiciones de vuelo VFR, autorizadas por el organismo aeronáutico en el aeropuerto de salida, asumidas por el operador y el piloto quienes ejercen la actividad, implican que conforme a los numerales 4.18.1.2, 4.18.1.4, 4.18.1.5 y 5.2.4 de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos – RAC- sea el piloto uno de los responsables de la iniciación, continuación y terminación del vuelo<sup>25</sup>, por cuanto es quien tiene en esas circunstancias el control completo y la autoridad en la operación de la aeronave<sup>26</sup>, él es el responsable de la planificación<sup>27</sup> y quien toma finalmente las decisiones relacionadas con el mando del avión<sup>28</sup>, de suerte que era el comandante a cargo

---

<sup>25</sup> El numeral 4.18.1.2 del RAC dispone: “El piloto al mando y el director de operaciones son conjuntamente responsables por la iniciación, continuación, desvío y terminación de un vuelo, en cumplimiento de las regulaciones de la UAEAC y las Especificaciones de Operación. El director de operaciones puede delegar las funciones para la iniciación, continuación, desviación y terminación de un vuelo pero no puede delegar la responsabilidad de esas funciones”.

<sup>26</sup> El numeral 4.18.1.4. del RAC preceptúa: “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”.

<sup>27</sup> Al respecto el numeral 4.18.1.5. indica: “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”.

<sup>28</sup> El numeral 5.2.4. del RAC prevé: “El piloto al mando de la aeronave, tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma”.

quien, en uso de sus conocimientos, experiencia y habilidades, debía evaluar la situación y determinar si se presentaban las condiciones idóneas para el aterrizaje.

13) Más importante aún, más allá de la discusión del deber de la UAE de Aeronáutica Civil de suministrarle información meteorológica al piloto de la aeronave siniestrada, es que no está probada la existencia de un nexo de causalidad entre las condiciones climáticas y el daño que se alega ya que, se reitera, las pruebas acerca de si existía o no al momento del aterrizaje nubosidad que impidiera una correcta visibilidad sobre la pista, no son del todo claras y, por el contrario, los elementos de prueba con más respaldo sobre las posibles causas del accidente indican, más bien, que se trató de un error del piloto al momento de manipular el selector del combustible que provocó la pérdida de altura y el correspondiente impacto con un árbol y luego contra el suelo, tal como lo señaló en el fallo de primera instancia el Tribunal Administrativo de Santander, cuya decisión será confirmada.

### **3. Conclusión**

No prospera el recurso de apelación por cuanto no se probó en este caso que las causas del accidente tuvieran relación alguna con el incumplimiento o no de los deberes de inspección y vigilancia de la UAE de Aeronáutica Civil sobre la operación aérea, no fue acreditado que tal entidad incurriera en falla del servicio y menos aún que el siniestro haya tenido lugar por las condiciones meteorológicas existentes al momento del aterrizaje.

### **4. Costas**

El artículo 188 del Código Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, dispone: *“Salvo en los procesos en que se ventile un interés público, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las normas del Código de Procedimiento Civil.*

En ese orden, el artículo 365 del Código General del Proceso aplicable al presente proceso consagra que se condenará en costas *“a quien se le resuelva desfavorablemente el recurso de apelación...”* y que *“en la providencia del superior*

que confirme en todas sus partes la de primera instancia se condenará al recurrente en las costas de la segunda”.

Dado que se ratificará el fallo apelado resulta procedente condenar a la parte actora a pagar las costas que se hubieren causado en segunda instancia acorde con el artículo 366 del Código General del Proceso pues fue ella la que promovió la apelación<sup>29</sup>, el tribunal de origen deberá liquidar la condena en costas de manera concentrada pues en esa instancia también hubo condena por ese concepto.

Sobre las agencias en derecho causadas en esta instancia, en virtud del artículo 6 numeral 3.1.3. del Acuerdo 1887 de 2003 expedido por la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura, la Sala considera razonable tasarlas en un (1) salario mínimo legal mensual vigente a la fecha de ejecutoria de la presente providencia y a cargo de la parte demandante.

En mérito de lo expuesto, el **CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

## FALLA

**1º) Confírmase** la sentencia 14 de agosto de 2014 proferida por el Tribunal Administrativo de Santander.

**2º) Condénase** en costas a la parte demandante las cuales deberán liquidarse por la Secretaría del Tribunal Administrativo de Santander de manera concentrada en caso de haberse causado.

**3º) Fíjanse** por concepto de agencias en derecho la suma equivalente un (1) salario mínimo legal mensual vigente para la fecha de ejecutoria de la presente providencia que será pagada por la parte demandante.

---

<sup>29</sup>“Las costas y agencias en derecho serán liquidadas de manera concentrada en el juzgado que haya conocido del proceso en primera o única instancia, inmediatamente quede ejecutoriada la providencia que le ponga fin al proceso o notificado el auto de obediencia a lo dispuesto por el superior, con sujeción a las siguientes reglas (...)” (se destaca).

4º) Ejecutoriada esta providencia, por secretaría **devuélvase** el expediente al Tribunal de origen con las correspondientes constancias.

#### **NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**ALBERTO MONTAÑA PLATA**  
**Presidente de la Subsección**  
**(Firmado electrónicamente)**

**FREDY IBARRA MARTÍNEZ**  
**Magistrado ponente**  
**(Firmado electrónicamente)**

**MARTÍN BERMÚDEZ MUÑOZ**  
**Magistrado**  
**(Firmado electrónicamente)**

Constancia. La presente providencia fue firmada electrónicamente por los magistrados integrantes de la Sala de decisión en la plataforma SAMAI, en consecuencia, se garantiza la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta de conformidad con el artículo 186 de CPACA.