

**INFORME AUDIENCIA DE PRUEBAS ART. 181 CPACA // RAD: 201800147 // DTES:
AERONAUTICA CIVIL // DDOS: MAPFRE SEGUROS GENERALES S.A. // LLAMADO EN
GARANTÍA: ALLIANZ SEGUROS S.A. // JSBV**

Juan Sebastian Bobadilla Vera <jbobadilla@gha.com.co>

Mar 24/10/2023 14:25

Para: Informes GHA <informes@gha.com.co>; CAD GHA <cad@gha.com.co>

CC: Javier Andrés Acosta Ceballos <jacosta@gha.com.co>; Kelly Alejandra Paz Chamorro <kpaz@gha.com.co>

Cordial saludo estimada Área de Informes y CAD

Mediante el presente informo que el día de hoy, siendo las 9:00 A.M., me conecté a la audiencia de pruebas de que trata el artículo 181 del CPACA, dentro del proceso que a continuación se identifica:

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA

MEDIO DE CONTROL: CONTROVERSIA CONTRACTUALES

RADICADO: 2018-147

DEMANDANTES: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL - AEROCIVIL

DEMANDADOS: MAPFRE SEGUROS GENERALES S.A.

LLAMADO EN GARANTÍA: ALLIANZ SEGUROS S.A. Y OTROS

1. PRESENTACIÓN DE LAS PARTES

2. RECONOCIMIENTO DE PERSONERÍA

3. CONTROL DE LEGALIDAD: No se observa ninguna irregularidad que implique saneamiento. Se declara saneada la actuación procesal.

4. PRUEBAS PARTE ACTORA: Se hace un recuento sobre las pruebas solicitadas por la parte actora. La parte demandante remitió el informe técnico (prueba documental) con copia de su traducción, efectuada por traducción oficial.

- a. **INTERROGATORIO DE PARTE RL MAPFRE SEGUROS:** ¿Cuándo se entregó el informe con las reparaciones a la AEROCIVIL? R: La CIAC celebró con MAPFRE SEGUROS un contrato para reparación de la aeronave. Se entregaron varios informes, desde el 2010 al 2014, que terminó con el certificado de aeronavegabilidad. El contrato con la CIAC fue un contrato de reparación de la aeronave. El contrato contó con el aval de la AEROCIVIL. ¿Qué tipo de reparaciones le hizo la CIAC? R: La aeronave presentaba daños en tren de aterrizaje, fuselaje, como causa de la resonancia en tierra. Adicionalmente por el evento ocurrido, en julio de 2009, adicionalmente había otras reparaciones que eran de mantenimiento y que no tenían que ver con el evento reportado inicialmente por la AEROCIVIL. ¿Frente al tren de aterrizaje, sabe qué acciones realizó la CIAC? R: Se atiende a los documentos aportados, porque son conceptos técnicos. ¿Sabe qué acciones realizó la CIAC frente al fuselaje? R: Estas fueron entre la CIAC, Aeronáutica civil, el detalle es el que obra en los documentos allegados. ¿Qué es el tema de resonancia? R: La causa del evento de julio de 2009 fue por una resonancia en tierra, entiendo que es una vibración extrema que presenta la aeronave cuando está en tierra. Se aportaron videos para explicar en qué consiste. ¿Conocimiento de por qué la resonancia? R: No sabe. ¿Conocimiento de cuando la CIAC recibió la aeronave? R: Las reparaciones fueron compartidas con la AEROCIVIL y fueron también por un ajustador. Esas fueron las acciones determinadas, incluían acciones del evento de julio de 2019 y otras relacionadas con el mantenimiento y conservación de la aeronave que no tenían relación con el evento de 2009. ¿En el momento de dictaminar ello, la CIAC consultó al fabricante? R: Hubo consultas al fabricante. ¿Cuándo se hacen las reparaciones, usted sabe o tiene conocimiento si la CIAC envió la aeronave a una calibración? R: La CIAC hizo varias pruebas, que hubo peritos técnicos designados por la Aerocivil, porque se estaba llevando el certificado de aeronavegabilidad. Hubo observaciones y posteriormente se recibió a satisfacción, esto, porque se emitió el

certificado de aeronavegabilidad en el 2014. ¿Cuál eran las condiciones para que la AEROCIVIL recibiera a satisfacción la aeronave? R: Las condiciones son múltiples, y no sabe. Se hicieron varias validaciones. En un primer momento se hicieron observaciones y después ellos se cumplieron, por lo que se emitió la certificación. ¿Con la expedición del certificado, se podría determinar que la AEROCIVIL recibió a satisfacción? R: Sí. El certificado indica que la aeronave es apta para navegar. ¿Este certificado que expide, es nuevo o es una actualización? R: No sabe. Fue expedido como consecuencia de la reparación. ¿Toda la reparación se basa en el certificado? R: Esa es la conclusión. El certificado era el que permitía comprobar que la aeronave cumplía los requisitos para su navegación. ¿Es una conclusión de quién? R: De la AEROCIVIL. No es una conclusión de MAPFRE, es una conclusión de quien expidió la certificación. Es la confianza que le deposita al público en general.

b. **DESISTÍ DE ARGEMIRO GUZMÁN SÁNCHEZ**, en consonancia con lo manifestado por la AEROCIVIL, pues el apoderado indicó que no pudo contactarlo.

c. El apoderado de la AEROCIVIL desistió de **ARGEMIRO GUZMÁN SÁNCHEZ, MIGEL ALFONSO PRIMETO Y ALEX FABIÁN ZORRO**.

d. **JAIRO SORA TORRES**: ¿Cuáles eran sus funciones? R: El grupo técnico tenía como función dar trámite para la reparación de las aeronaves. Se efectuaban las certificaciones de aeronavegabilidad. ¿Arreglaban las aeronaves? R: No, se efectuaba la revisión de la documentación técnica para obtener una aprobación de una reparación. ¿Qué es una reparación mayor? R: Es una reparación que puede afectar la resistencia estructural o las características de vuelo de una aeronave, que pueden afectar sus condiciones de seguridad. ¿Ya están definidas? R: Sí. ¿Qué es una reparación menor? R: Corresponde a una reparación que no es mayor. ¿Todas las reparaciones mayores deben tener aprobación de la AEROCIVIL? R: Sí. El solicitante debe radicar ante la AEROCIVIL una solicitud formal. ¿Las reparaciones menores requieren de permiso de la AEROCIVIL? R: Esas reparaciones no las tramita el grupo técnico. ¿Cuándo la CIAC o MAPFRE solicitaron o le entregaron los documentos para dicha reparación? R: No se recibieron solicitudes de reparaciones mayores. Esto le correspondía a la CIAC. Esto corresponde a la empresa aeronáutica, puede ser de mantenimiento y otras. ¿De haber recibido la solicitud, cómo sería el trámite? R: Se tiene en cuenta el procedimiento. Primero se radica conforme a los requisitos establecidos, allí se relaciona la matrícula y qué tipo de reparación se va a efectuar. Seguidamente, se acompaña la orden de ingeniería, que contiene todos los requerimientos técnicos del fabricante. Ese instructivo se expidió en el 2014. ¿Sabe si la CIAC tiene conocimiento del instructivo? R: Sí, la circular informativa establece cómo es la forma de radicar las solicitudes.

MAPFRE: ¿Tuvo algún contacto o relación con la aeronave en cuestión? R: No. ¿Desde el punto de vista técnico, que es un PMI? R: Es el inspector principal de mantenimiento, que se le asigna a la AEROCIVIL. ¿Si el PMI observa que la aeronave es objeto de una reparación mayor, qué debe hacer? R: Se le debe avisar al grupo técnico. ¿Qué debe hacer el PMI, si observa que la aeronave es objeto de una reparación mayor? R: Si el inspector observa que hay una reparación mayor, debe suspender la aeronavegabilidad. ¿Qué pasa si un PMI da un aeronavegabilidad, sin tener el procedimiento? R: No se tiene conocimiento.

e. **EDWIN ARIZA**: Se presentó un siniestro con la aeronave. A él le indican que debía hacer el recibo a satisfacción de las reparaciones realizadas en la aeronave. ¿Indicar cuáles eran sus funciones? R: Estaba en el grupo de vuelos, era el ingeniero encargado del área de mantenimiento que tenía un contrato suscrito con la CIAC para el mantenimiento de las tres aeronaves. ¿Qué funciones tenía? R: Hacer la evaluación documental y recibir a satisfacción los mismos. ¿En qué consistía el contrato? R: El objeto contractual tenía el

realizar un informe sobre las reparaciones necesarias de la aeronave, ¿qué decía? R: El informe abarca todos los sistemas de la aeronave y dice qué hay que hacerle. Por ejemplo, respecto a los trenes de aterrizaje, debía remitirlos al fabricante. ¿La documentación debía recibirla por quién? R: Inicialmente debía ser MAPFRE, pero la CIAC remitía directamente, ¿recibió documentación de la CIAC para la reparación de la aeronave? R: Se remitían informes. Los componentes mayores se enviaron a fábrica para su reparación, pero no sabían qué le estaban haciendo a estos componentes. ¿Qué es un componente mayor y cuáles eran los de la aeronave? R: Hace referencia a las partes que componen la aeronave, el rotor de cola, trenes de aterrizaje, etc, que fue lo que se envió. ¿Recibió en algún momento un radicado, con el diseño de la reparación? R: Nunca se entregó la reparación que se iba a adelantar, puesto que no era de su competencia. Eso debía radicarse al grupo técnico, quienes son los encargados de revisar la orden de ingeniería que se elabora y que se apruebe. Asimismo, cuando se terminan los trabajos, se debe notificar al grupo para que revise físicamente la aeronave, y que se verifique que los trabajos fueron los aprobados por la AEROCIVIL. ¿Hizo inspección física a la aeronave? R: No. Su competencia era revisar la documentación. ¿Recibió documentación de que la aeronave fue reparada? R: No se recibió ningún documento formal. En 2015, se solicitó el retiro de la aeronave, pero no se adjuntaron las evidencias, para lo cual la CIAC entregó los soportes o tareas de reparación, las tarjetas, entregó una liquidación, pero no remitió un informe que señalara cómo había hechos los trabajos. Debía remitirse el TAILBUN de la aeronave. Se debía remitir para verificar si estaba torcida o no, por cuanto había una vibración fuera de lo normal. ¿Tiene conocimiento de que esa parte TAILBUN se haya enviado al fabricante? R: No y precisamente por ello no se recibió a satisfacción. Para verificar una falla en el TAILBUN, debe remitirse sí o sí al fabricante. Es decir, la calibración sólo puede verificarse en la fábrica. ¿La calibración se puede verificar a ojo? R: No. ¿Si hubiera estado lista la aeronave, cómo habría sido el procedimiento para aceptar la aeronave? R: Constatar documentación presentada y procedimiento. ¿Recibió dicha documentación? R: No, especialmente el tema del TAILBUN, ¿Su labor era meramente documental? R: Sí.

MAPFRE: ¿Si el TAILBUN no está correctamente alineado, qué efectos genera sobre la aeronave? R: El TAILBUN está para equilibrar las aspas, genera el torque adecuado para que el helicóptero pueda volar alineado. ¿Genera equilibrio entre fuerzas? R: Sí. ¿Si el TAILBUN no está correctamente alineado, cuál es efecto sobre la aeronave? R: Puede someter la aeronave a un exceso de vibración y puede transmitirse a los trenes, puede fisurarse, partirse y que la aeronave se incline. Esto, porque el tren es retráctil. ¿Si el TAILBUN no está correctamente alineado, eso genera inseguridad para la aeronave? R: Eso es un "NO GO", porque no se tiene certeza de la desviación, porque la aeronave puede perder el control.

5. PRUEBAS MAPFRE: Se precisan las pruebas documentales.

TESTIMONIOS MAPFRE: Se desiste de MARTHA PARRA CAICEDO y se acepta su desistimiento.

- a. **CARLOS ALBERTO GUTIERREZ:** Le competía hacer las validaciones para que la aeronave recobrar su aeronavegabilidad. Cuando llegó a la CIAC, ocurrió un evento en 2009 y entró en resonancia en tierra, lo que causó daños. En las pruebas finales de la aeronave, tuvo fallas y se ocasionaron otros daños. ¿Cuáles fueron los trámites realizados por la CIAC para reparar la aeronave? R: Cuando llegó, se estaban haciendo los trabajos para el segundo incidente. Había varios problemas como los pilotos de prueba y certificados. Se contrató a un profesional para hacer pruebas de vuelo y capacitar. Se tenía una asesoría de la compañía AUGUSTA. A principios de 2014, se buscó hacer pruebas en tierra, porque la aeronáutica no tenía pilotos. Se logró contactar un piloto para que se hicieran los balances de rotor de cola. Se hizo la inspección física de la aeronave. Mediante

el PMI, se emitió el certificado de aeronavegabilidad, una vez verificados los documentos. Sin embargo, nunca se recibió la aeronave. ¿Qué es el PMI y el señor zorro? R: Es el inspector para que funja como veedor, para que se verifiquen los requisitos técnicos mínimos, es el representante de la Aerocivil para el taller. ¿Qué funciones tenía el PMI, respecto la aeronave? R: Tienen que validar las funciones de cualquier aeronave. En el caso, el PMI debía verificar la documentación, que los trabajos se hubiese hecho y que se cumplieran. Cuando él valida eso, se procede a certificar la aeronavegabilidad. ¿Qué son pruebas en tierra y qué pruebas se le desarrollaron? R: Cuando se reporta que todos los trabajos están cumplidos, se hacen pruebas funcionales. Esas pruebas están en el manual de mantenimiento y operación. Con estas pruebas, se verifican sus sistemas hidráulicos, dinámicos, de forma visual. Una vez esas pruebas son satisfactorias, se procede con un piloto a hacer el encendido y que la aeronave tenga un comportamiento funcional. Se debe hacer un vuelo de prueba, para verificar que en el vuelo se comporte de manera normal. ¿Sabe si esta aeronave se desarrolló vuelos de prueba, en qué consistieron? R: Tocaba hacer vuelos de prueba por su paralización. Se hizo en la base aérea en Melgar. Se debe llevar la aeronave a límites operacionales. En Melgar, se hace una prueba técnica de tracking. Para ese tracking, se hizo a la compañía Augusta. El vuelo de traslado, se hizo con el piloto y con el inspector de la CIAC. **Una vez en Melgar, se hizo vuelos de tracking hasta que la aeronave quedara balanceada.** Se hicieron las documentales. Se necesitaba un permiso para hacer otras pruebas, y solo podían ir a bordo pocas personas. ¿Cuándo habla en vuelos de prueba. Se trae a colación un documento. El testigo señala que contine un libro de vuelo y mantenimiento. Allí se establece la cantidad de vuelos de hora, ordenes de servicio, etc. ¿Qué es un certificado de aeronavegabilidad y qué implica? R: Es un documento que emite la autoridad aeronáutica, donde da el aval técnico de una aeronave, cualquiera que sea, da a entender que la aeronave es apta. ¿Desde el punto de vista documental, qué información se le remite a la AEROCIVIL y cuál es la correspondencia que hubo con la AEROCIVIL? R: Cuando un taller aeronáutico, el departamento de calidad debe corroborar la documentación y tareas realizadas. Una vez validan, llenan un formulario llamado el FIA, donde se llenan los datos de la aeronave. Eso se envía al PMI y este toma la decisión si se hace una visita física, o si simplemente se hace una aprobación. Esto con base en el tiempo de paralización. El PMI hizo una visita física y se verificó físicamente los documentos. Esto se hizo por el señor Zorro. Una vez aprobado por el PMI, se expide el certificado. ¿Qué son las no conformidades y cuales fueron? R: Es cuando algo de lo que se tenía que hacer, no estaba, por ejemplo, si la orden de trabajo no tiene las firmas. No recuerda cuántas fueron. El PMI hizo un documento en donde estableció que se subsanaron todas. ¿Atendidas las no conformidades, qué vino después? R: La expedición del certificado. Una vez expedido el certificado, ¿la AEROCIVIL indicó que la aeronave podía recibirse a satisfacción? R: En muchas ocasiones y de muchas formas.

AEROCIVIL: ¿Cuáles fueron las inconformidades? R: No sabe. ¿Cómo solucionó esas no conformidades? R: No las recuerda. ¿Una aeronave para hacer un vuelo, es una obligación que tenga el certificado de aeronavegabilidad vigente? R: Depende del momento, cuando se hicieron los vuelos de prueba, se pidió un permiso a la AEROCIVIL, permiso que era solamente para los vuelos de prueba. ¿Cuándo se expide un certificado de aeronavegabilidad es porque la aeronave es apta? R: Sí. ¿Sabe qué es la base? R: Es una organización internacional que estudia la normativa para las aeronaves. ¿Sabe si se suspendió el certificado de aeronavegabilidad? R: No sabe cuando se suspendió, debe hacerse una revisión anual. ¿Qué es balanceada? R: Los rotores deben tener unos rangos. Es igual que con los automóviles. Los técnicos de AUGUSTA verificaron ello. Ese equipo lo llevó el personal de AUGUSTA. ¿Salió algún informe? R: Se dijo que estaba operativo y se indicó que se hizo el tracking. ¿Sabe quién lo determinó? R: No recuerda. Estaba en el reporte técnico. ¿Cuándo se hizo? R: Tuvo que haber sido antes del certificado.

Sin más preguntas.

b. **WILLIAM PESCADOR NUÑEZ:** ¿Cuál es su relación con el caso? R: Fueron nombrados por los reaseguradores y fungieron como ajustadores de aviación. Su función fue verificar los costos que tengan que ver con la reparación, una vez las inspecciones. ¿En el marco de las funciones, a qué conclusiones llegó respecto la aeronave? R: Una vez la aeronave es asignada a la CIAC, empezaron a estar pendientes de todos los costos de la reparación que tuvieran que ver con el siniestro. Una vez fueron consolidados todos los costos generales, se ajustan lo que tiene que ver con el evento y lo que no tiene que ver con el evento. ¿Qué tipo de conceptos no tienen que ver con el evento? R: Hubo desgastes por el paso del tiempo.

CIAC: ¿De qué forma revisan o valoran que se hayan llevado a cabo las labores de reparación? R: La función de certificar le corresponde a la CIAC. Su función es verificar los costos con base en los costos, el protocolo de reparación es del resorte de la CIAC y la AEROCIVIL. ¿Recuerda si a la AEROCIVIL le correspondía pagar? R: Para el evento del 2009, se tuvo un costo aproximado de un millón de dólares, lo que correspondía asumir eran 600 mil dólares y la AEROCIVIL debía pagar 400 mil dólares. ¿Se contactó al fabricante? R: Sí. ¿Recuerda la postura de la AEROCIVIL respecto a los ajustes? R: Se presentaron los ajustes y se aceptaron verbalmente, pero no la hubo por escrito.

AEROCIVIL: ¿Sabe si esa aeronave, se le suspendió el certificado de aeronavegabilidad? R: No se suspendió, en el 2009 tenía uno. Como la reparación tardó mucho tiempo, se quería emitir un nuevo certificado.

SE DESISTE DE LA SEÑORA MARIA LUISA CUCUNUBÁ. TAMBIÉN SE DESISTE DEL SEÑOR EDWIN FABIÁN PEÑA GUIZA. Se aceptan dichos desistimientos.

SE SUSPENDE Y SE FIJA FECHA PARA EL PRÓXIMO MARTES 7 DE NOVIEMBRE DE 2023, 9:00 A.M. CONTRADICCIÓN DE LAS DEMÁS PRUEBAS.

Finaliza a las 12:51 P.M.

Asimismo, informo que en la diligencia y su preparación tardé 6 HORAS.

CAD: Por favor, cargar el informe al expediente.

Gracias a todos!

**Juan Sebastian
Bobadilla vera**
Abogado Senior



www.gha.com.co

3184042095
(602) 669 4075
jbobadilla@gha.com.co



Aviso de Confidencialidad: La reproducción, copia, publicación, revelación y/o distribución, así como cualquier uso comercial o no comercial de la información contenida en este Correo Electrónico y sus adjuntos se encuentra proscrito por la Ley. Al ser destinatario del presente correo y no devolverlo acepta que el manejo de la información aquí contenida debe manejarse de manera confidencial y reservada. Si usted no es destinatario por favor contacte al remitente y elimine copia del correo, así como de sus adjuntos.

Confidentiality Notice: The reproduction, copying, publication, disclosure and/or distribution, as well as any commercial or non-commercial use of the information contained in this Email and its attached files are prohibited by law. If you are the intended recipient you agree that the information contained herein must be used and managed in both, confidential and reserved manner. If you are not the intended recipient please contact the sender and delete a copy of the mail as well as its attachments.