

Bogotá D.C., 14 de agosto de 2024

CIAC/3200 GRAJU No. CS2024001447

HONORABLE
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA
SECCION TERCERA – **SUBSECCIÓN “A”**
M.P Dr. Juan Carlos Garzón Martínez
E. S. D.

Referencia: Radicado 25000233600020180014700
Demandante: UAEAC Aeronáutica Civil de Colombia – AEROCIVIL
Demandado: Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A.
Medio de Control: Controversias Contractuales
Asunto: Alegatos de conclusión de primera instancia
instancia

Respetado Magistrado:

Luisa Carolina Sabas Echavarría, identificado con la cédula de ciudadanía No. 43260624 de Medellín y portador de la T.P No. 121.392 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en calidad de apoderada de LA CORPORACIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA COLOMBIANA – CIAC S.A. respetuosamente acudo ante usted con el propósito de ALEGAR DE CONCLUSIÓN en los siguientes términos:

Para desarrollar los presentes alegatos de conclusión, en primer lugar, se dedicará un breve capítulo a la fijación del litigio y los problemas jurídicos que se prescribieron en el presente asunto (I), para luego exponer los argumentos de defensa (II), y por último, se elevará una solicitud ante esta Honorable Corporación para que se denieguen las pretensiones de la demanda (III). En general se desarrollará lo siguiente:

I. Fijación del litigio

En la audiencia inicial llevada a cabo el día 27 de septiembre de 2023, se realizaron las siguientes estipulaciones:

Se fijó el litigio en tres (3) sentidos, según las relaciones de los sujetos procesales vinculados, de forma tal que la fijación del litigio que involucra directamente a CIAC, consideró como circunstancias fácticas en controversia, las siguientes, a saber: “(i) si la



aeronave fue correctamente reparada luego del siniestro ocurrido el 24 de julio de 2009 y (ii) si la CIAC S.A. incumplió el contrato CTO-028-2010”.

No obstante lo anterior, dado el rol de la CIAC S.A., hay aspectos que se encuentran en controversia en la relación jurídico procesal principal entre la parte demandante – Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil-AEROCIVIL y la parte demandada – MAPFRE SEGUROS, frente a los cuales CIAC deberá pronunciarse, son los siguientes: “(..) (iii) si MAPFRE y la CIAC S.A. desatendieron el informe de daños efectuado por la casa fabricante, al no cotizar todas las reparaciones requeridas por el helicóptero; (iv) si el 10 de octubre de 2011, la aeronave volvió a presentar fallas en la misma zona que la CIAC S.A. había reparado; (v) las razones por las cuales la Aerocivil no podía recibir la Aeronave; (vi) si la CIAC entregó a MAPFRE el reporte detallado de las reparaciones entregadas al helicóptero; (vii) si en la corrida de motores del 20 de febrero de 2016, la aeronave nuevamente presentó una condición de resonancia en tierra; (viii) la razón por la cual, la casa fabricante del helicóptero envió un nuevo ingeniero a evaluar el helicóptero; (ix) si las recomendaciones de la casa fabricante fueron atendidas por MAPFRE y la CIAC S.A.; (x) si el 26 de octubre de 2017, la CIAC remitió a la Aerocivil reporte de los trabajos de reparación del helicóptero, de manera incompleta; (xi) los planteamientos que se efectuaron en la reunión desarrollada entre Mapfre, la CIAC y la Aerocivil el 19 de enero de 2018; (xii) si el 2 de febrero de 2018, se efectuó sí o no una reunión entre la Aerocivil y Mapfre.; (xiii) *si los tres incidentes presentados por el helicóptero, tienen o no relación de causalidad.*”

Teniendo en cuenta la anterior fijación del litigio, se procederá a desarrollar los siguientes argumentos de defensa.

II. ARGUMENTOS DE DEFENSA

1. EN CUANTO A LAS CIRCUNSTANCIAS FÁCTICAS EN CONTROVERSIA:

A. En cuanto a la correcta reparación de la aeronave:

Dentro del proceso, lo probado documental y fácticamente es la correcta reparación de la aeronave, esto se basa principalmente en dos circunstancias fácticas cuyos soportes documentales fueron aportados y que la Aerocivil intentó desacreditar generando dudas respecto al cumplimiento de aspectos meramente formales de las actividades de mantenimiento, pero desconociendo el impacto y resultado final de una debida y correcta reparación, que se EVIDENCIA en lo siguiente:

- i) Certificado de aeronavegabilidad
- ii) Vuelos de la aeronave



i) Certificado de aeronavegabilidad.

Este es otorgado a la aeronave por la autoridad aeronáutica del país bajo el cual se encuentra matriculada esta, que en este caso coincide con el operador y propietario, la Aerocivil cuando la aeronave se encuentra en condiciones seguras y adecuadas para su operación.

A la aeronave HK-3661G se le otorgó dicho certificado el día 14 de octubre de 2014 bajo el número 201316000031413, evidenciando que ya se encontraba reparada.

No obstante lo anterior, y frente a las manifestaciones de la Aerocivil en aras de desconocer sus propios actos y demeritar el valor y alcance de dicho certificado, es menester reiterar el significado real del certificado, en los siguientes términos:

Frente a este particular, sea lo primero decir que en materia aeronáutica la regulación técnica normativa se encuentra contenida en el Reglamento Aeronáutico Colombiano - RAC, el cual en su Parte Cuarta, regula las condiciones de aeronavegabilidad y operación de las aeronaves.

En ese sentido es necesario precisar qué se debe entender por aeronavegabilidad y qué es un certificado de aeronavegabilidad para dimensionar las implicaciones de estos conceptos sobre la referida aeronave Agusta, nociones que me permito citar de la siguiente forma:

“Aeronavegabilidad: Aptitud técnica y legal que deberá tener una aeronave para volar en condiciones de operación segura, de tal manera que:

- a. Cumpla con su Certificado Tipo.
- b. Exista la seguridad o integridad física, incluyendo sus partes, componentes y subsistemas, su capacidad de ejecución y sus características de empleo.
- c. La aeronave lleve una operación efectiva en cuanto al uso (corrosión, rotura, *perdida de fluidos, etc.*)”.¹

“Certificado de Aeronavegabilidad: Documento público otorgado por la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la Aeronáutica de Colombia (UAEAC); mediante el cual se acredita que, a la fecha de su otorgamiento, la aeronave en él descrita es aeronavegable, o sea, apta para ser operada en forma segura dentro de las condiciones asociadas a su categoría, clasificación y de acuerdo a las limitaciones *establecidas en su Certificado Tipo*”.²

¹ RAC parte 1: <http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/VERSION%20OCT%2031%202016/RAC%20%201%20-%20Definiciones.pdf>

² OACI - Organización de Aviación Civil Internacional // Anexo 8 - "AERONAVEGABILIDAD" - Capítulo 3 - 3.2 "EXPEDICIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA VALIDEZ DE CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD" // Convention on International Civil Aviation Document 7300 - Artículo 31 "Certificados de Aeronavegabilidad". // LAR 21 (Reglamentos Aeronáuticos



Por lo anterior y para el caso bajo estudio lo que se debe puntualizar es que el día 14 de octubre de 2014 la aeronave obtuvo su certificado de aeronavegabilidad, es decir, que se encontraba apta para volar, como quiera que el certificado de aeronavegabilidad es el elemento que prueba que la aeronave fue reparada correctamente, pues este permite que opere y su otorgamiento es de reconocida idoneidad y valor técnico, tal como lo señala la OACI, Convention on International Civil Aviation Documento 7300 - Artículo 31 "Certificados de Aeronavegabilidad", Anexo 8 - Al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional - "Aeronavegabilidad" - Capítulo 3 - 3.2 "Expedición y Mantenimiento de la Validez de Certificados de Aeronavegabilidad", las normas LAR Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos" en el Capítulo H "Certificado de Aeronavegabilidad": 21.810 "Solicitud" // 21.825 "Emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad" y desde luego el RAC en su parte 21.

Igualmente cabe mencionar que el certificado de aeronavegabilidad no es otorgado en virtud de la mera solicitud, sino que exige el lleno de unos requisitos técnicos que se satisfacen documentalmente y en campo, y la verificación y corrección de determinados reportes y no conformidades, cuyo procedimiento se encuentra contenido en la Circular Informativa: CI-5103-082-001 "procedimientos y requisitos para expedición del certificado de aeronavegabilidad".

Para la obtención del certificado de aeronavegabilidad, la CIAC S.A. cumplió con los pasos señalados en dicha Circular, a saber:

- a) Reunir la documentación técnica de la aeronave, es decir se deben tener actualizados y debidamente suscritos documentos como el libro de vuelo, manuales técnicos, estadística de la aeronave, entre otros.
- b) Diligenciar y completar la información exigida en el Formulario de Inspección Anual de Aeronave (FIAA), aunada al formulario relativo al RAC 100 (declaración de cumplimiento del servicio anual de 100 horas, directivas de aeronavegabilidad, service bulletin, certificado de cumplimiento de directivas de aeronavegabilidad (AD's), aeronave, motores, y componentes y cumplimiento de partes con vida límite) que da cuenta de las óptimas condiciones técnicas de la aeronave para retornar a servicio.
- c) Radicar la solicitud de certificado de aeronavegabilidad, adjuntando los documentos señalados en el anterior literal b.
- d) Inspección física de la aeronave y de la documentación señalada en los anteriores literales llevada a cabo por la autoridad aeronáutica a través del PMI (Inspector Principal de Mantenimiento).

Latinoamericanos" - Capítulo H "Certificado de Aeronavegabilidad": 21.810 "Solicitud" // 21.825 "Emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad".



- e) Pronunciamiento de la autoridad aeronáutica, que podría efectuar reportes que consisten en observaciones encontradas durante la inspección física y documental y que deben ser corregidos por el taller aeronáutico.
- f) Respuesta del taller aeronáutico frente a las observaciones emitidas por la autoridad.
- g) Expedición o negación del certificado de aeronavegabilidad.

Con base en lo anterior la CIAC S.A. solicitó mediante comunicación CIAC/110/OCC N°20141100026041 de fecha 17 de septiembre de 2014, la inspección anual de la aeronave, que conllevaría al otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad.³

Posteriormente y después de cumplir con todos los requisitos antes mencionados, mediante documento N° 5103.194-2014049723 de 10 de octubre de 2014 el PMI designado para la CIAC S.A., dio cierre a las no conformidades generadas durante la inspección física y documental de la aeronave, por lo cual y a través del documento N° 5103.194-2014050188 de 15 de octubre de 2014, se adjuntó certificado de aeronavegabilidad concedido para la aeronave Agusta A109C de matrícula HK3661G de fecha 14 de octubre de 2014.⁴

ii). Vuelos de la aeronave.

Adicional y previo al otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad, la aeronave debía ser probada para verificar las condiciones seguras en vuelo, y así fue, de forma tal que estos ratifican la correcta reparación y los trabajos que se efectuaron sobre ella, y que me permito resumir de la siguiente forma:

- a) El día 14 de abril de 2014 se llevó a cabo un vuelo que tuvo una duración de 2.8 horas, con 16 aterrizajes.⁵
- b) El día 8 de agosto de 2014 desarrolló un vuelo con una duración de 3.6 horas, teniendo un total de 20 aterrizajes.⁶
- c) El día el 12 de agosto de 2014 voló duración de 3.0 horas, con un total de 9 aterrizajes, hechos que se constituyeron en argumentos fundamentales para que la Aeronáutica Civil retornara la aeronavegabilidad al helicóptero A109C de matrícula HK-3661G, y que además son prueba irrefutable de la correcta operación y funcionamiento de la aeronave.⁷

De igual forma debemos señalar que después de obtener el certificado de aeronavegabilidad, el helicóptero nuevamente voló el día 09 de mayo de 2015, por un

³ Aportado como prueba documental y que consta en el expediente

⁴ ibídem

⁵ Ver folio 105 del libro de vuelo aportado como prueba documental

⁶ Ver folio 106 del libro de vuelo aportado como prueba documental

⁷ Ver folio 107 del libro de vuelo aportado como prueba documental No. 3.



tiempo de 0.8 horas, con un total de 4 aterrizajes, hecho que siguió demostrando que la aeronave estaba correctamente reparada.

Después de finalizado el mencionado vuelo el piloto que estuvo al mando de la aeronave estableció varios reportes para ser atendidos por la CIAC S.A., reportes en que ningún caso menoscabaron la aeronavegabilidad del helicóptero, que previamente había obtenido a través de un proceso minucioso que validó la Aeronáutica Civil como autoridad aeronáutica en Colombia, por el contrario los mencionados reportes dieron cuenta del correcto estado en que se encontraba la aeronave, como quiera que en el punto 11 se manifestó que la maquina se mantenía estable, como se observa en el folio 110 de Libro de Vuelo y Mantenimiento del Grupo de Vuelos Aerocivil.⁸

Por todo lo dicho en el presente numeral es pertinente concluir que la aeronave Agusta A109C de matrícula HK3661G obtuvo su certificado de aeronavegabilidad en legal forma, lo que no solo demuestra que estuvo bien reparada por parte de la CIAC S.A., sino que mantuvo el estándar o su idoneidad después de haber sido certificada, como se encuentra demostrado con los diferentes vuelos que realizó entre los años 2014 y 2015.

En mérito de lo expuesto, no puede la AEROCIVIL insinuar siquiera que este Certificado pueda carecer de validez o que se trate de una “actualización de formato”, toda vez que esto implicaría en sí mismo que la autoridad aeronáutica colombiana ha incumplido sus deberes funcionales, y ha puesto en riesgo la seguridad aérea y la vida de personas, al otorgar aeronavegabilidad al helicóptero Agusta y acreditar el cumplimiento de requisitos técnicos de acuerdo con los RAC, permitiendo su operación, que es lo que certifica la AEROCIVIL al expedir dicho documento, situación que implica el desconocimiento de acto propio, conducta que a luz de la jurisprudencia del Consejo de Estado, no es admisible, puesto que como ya se describió en dicho trámite se deben realizar las adecuaciones necesarias a la Aeronave para que estas se encuentre en condiciones aeronavegables, situación que crea un estado de Legítima Confianza, frente a los trabajos de reparación, realizados en la aeronave.

Se debe tener en cuenta que la AEROCIVIL en la certificación de condición de aeronavegabilidad de las aeronaves King B200 – HK-3354 G y Caravan 208 – HK-3200 G de propiedad de la AEROCIVIL, que para el año 2014, recibían mantenimiento en la CIAC S.A., nunca tuvieron “actualización de formatos” en sus Certificados de Aeronavegabilidad⁹, estos se encuentran vigentes desde el año 2011, y año a año, pasan por una inspección, con el fin de continuar conservando la validez de sus certificados de aeronavegabilidad, situación que vislumbra la intención de la AEROCIVIL de restarle el valor que en realidad tiene el certificado de aeronavegabilidad, y propone darle un trato desigual a dicho documento.

⁸ aportado como prueba documental

⁹ Documentos que se aportaron como prueba en la contestación



En este punto es infundado y poco creíble el argumento de la Aerocivil restando relevancia al certificado, desconociendo la idoneidad de un acto propio como es la certificación de la condición de aeronavegabilidad del helicóptero HK3661G, generando además un trato desigual a la CIAC S.A., frente a otros talleres u operadores de la época, puesto que tampoco probó que informara a nadie ni a la CIAC, que dicho certificado no implicaba que la aeronave se encontraba aeronavegable y para la época otorgó otros certificados con iguales anotaciones para permitir la operación de aeronaves.

En consecuencia, la aeronave fue debidamente reparada como se evidencia en lo documental y lo fáctico.

B. Cumplimiento del contrato de reparación CTO-028-2010.

La CIAC S.A. dio cabal cumplimiento al contrato de prestación de servicios técnicos de reparación y mano de obra CTO-028-2010, toda vez que retornó la aeronave a su condición de aeronavegabilidad, dando cumplimiento a las obligaciones frente a su contratante MAPFRE, contenidas en la cláusula segunda de este y que reiteramos se efectuó de la siguiente forma:

Obligación 1

“1) Ejecutar los trabajos objeto del presente contrato en el término máximo de sesenta (60) días calendario contados a partir del acta de inicio que las partes suscriban, tiempo que puede variar dependiendo la magnitud y características de las fallas encontradas por daños ocultos, por demoras en el suministro de materiales herramientas o falta de repuestos”

Esta obligación siempre estuvo circunscrita a ciertas condiciones, todas ellas que se dieron durante la ejecución del contrato, pues hubo fallas de gran magnitud, y demoras en el suministro de partes y componentes y al envío de componentes a talleres reparadores cuyo tiempo de espera había llegado a ser hasta de un año a partir de su envío, además es importante resaltar que esta aeronave al ser modelo 1985, muchos de sus componentes y partes no son de fácil acceso en el mercado, causa que justificaba como fuerza mayor y hechos de terceros, el tiempo de ejecución del contrato, además a partir de que la CIAC S.A. terminó los trabajos, empezó la ardua tarea de conseguir un piloto, que además no era una actividad de la CIAC, sino del explotador, esto es, AEROCIVIL, quien fue negligente en el cumplimiento de esta obligación propia del operador de una aeronave, y que no se encontraba inmerso como obligación del CTO-028-2010, pues si bien CIAC debía retornarle la aeronavegabilidad, y eso implicaba la contratación de un piloto, no así, la consecución del mismo, pues es competencia natural del operador. Lo anterior consta en las distintas comunicaciones y en libro de vuelo consecutivo 00106 del 14 de abril de 2014, relacionados en los hechos 3.24, para así poder culminar con el objeto del contrato de mantenimiento.



Obligación 2

“2) A entregar un reporte detallado de los trabajos de reparación efectuados en cumplimiento del objeto contratado una vez vencido el plazo de ejecución del contrato”

Este punto es de vital importancia dentro de la argumentación presentada por la Aerocivil, pues esta es presentada como excusa para evitar el retiro de la aeronave de las instalaciones de la CIAC S.A., pero en realidad la Aerocivil de forma abusiva realizó una interpretación unilateral de este numeral, razón por la cual empezó a exigir dicho reporte, obligación que no existe frente a la Aerocivil, sino frente a Mapfre, además la Aerocivil relacionó esta obligación con el numeral 6 contenido en la parte dos de la cláusula segunda del mencionado contrato que establece:

“6) Una vez entregados los trabajos objeto del presente contrato por parte de la CIAC a MAPFRE y a la AEROCIVIL a entera satisfacción, MAPFRE se obliga en coordinación con la AEROCIVIL a cumplir con las recomendaciones formuladas por la ROLLS ROYCE, en su comunicado N° CND 0085-KS-11-2009”

Como se puede extraer de la simple lectura la obligación no contempla la entrega de un reporte, lo que establece dicha obligación es que apenas se entreguen los trabajos a Mapfre y Aerocivil, se comprometen a seguir la recomendación dada por Rolls Royce, recomendación que fue cumplida por cuenta del taller aeronáutico según las certificaciones emitidas por Aerotécnica.

La anterior certificación demuestra que Mapfre y la Aerocivil, recibieron los trabajos, por parte de la CIAC S.A. razón por la cual cumplieron con la recomendación de la Rolls Royce.

Sin embargo, es importante resaltar que la CIAC S.A cumplió con esta obligación y queda evidenciado en los diversos informes que se le enviaron tanto a Mapfre como a AEROCIVIL, que dan cuenta de los trabajos realizados y en general del cumplimiento del objeto contratado, a saber:

- En mayo 11 de 2012 mediante comunicado radicado No. 201220706 Mapfre Colombia envía a Aerocivil la liquidación final de costos de los trabajos por el siniestro del helicóptero para que fuera evaluada.
- El 15 de mayo de 2012 bajo el radicado 2012029786 se envió a Aerocivil la liquidación con el total de trabajos realizados al Helicóptero HK-3661-G.
- El 08 de junio de 2012 bajo comunicado 2001-2012022899 Aerocivil emite respuesta del oficio No. 201220706, mencionado en el punto anterior.
- El día julio 27 de 2012 mediante comunicado 2001-2012025430 Aerocivil emite nueva respuesta con asunto “entrega análisis de liquidación siniestro Helicóptero Agusta A109C HK-3661-G.” en la sugiere algunas observaciones sobre la liquidación de los trabajos realizados en el helicóptero.



- En junio 14 de 2012 mediante comunicado 3202-041-2012-2012020303 en comunicado interno de Aerocivil el doctor Carlos Ricardo Mendieta Pineda, Director Administrativo le remite al Ingeniero Edwin Ariza Bonilla en 126 folios la liquidación de los costos de los trabajos realizados al helicóptero para su revisión con los asesores de seguro de Aerocivil.
- El día 20 de octubre de 2014 mediante oficio No. 20141400035091 CIAC informa a Mapfre Seguros y a los ajustadores del cumplimiento del contrato CTO-028-2010. Ese mismo día se informó a Aerocivil de esta situación mediante oficio 2014240003526.
- El día 21 de noviembre de 2014 mediante oficio 20142400039921 se solicita a AEROCIVIL el recibo del helicóptero.
- El 15 de enero de 2015 mediante comunicado CIAC/240/DMA 201524000000703 se informa a Aerocivil el estado de los componentes del helicóptero los cuales deben ser corregidos.
- El 12 de febrero de 2015 mediante oficio 20152400006461 se recaba a Aerocivil para que se proceda al recibo de la aeronave.
- El día 18 de septiembre de 2015 CIAC mediante comunicado a Aerocivil manifestándoles que ya se había cumplido con el objeto del contrato en la recuperación de la aeronavegabilidad del Helicóptero, tal y como se manifestó el pasado 20 de octubre de 2014 según comunicado CIAC adjunto 20141400035091, con copia a Mapfre Seguros y a los ajustadores.
- El 18 de agosto/2015 mediante comunicado CIAC No. 20152400039211 se solicitó a la Aerocivil la asignación de pilotos para cumplir con 3 reportes que requieren verificación en vuelo.
- El día 16 de octubre de 2015 se sostiene reunión en CIAC con el Subdirector de Aerocivil, el PMI asignado a CIAC, Ing. Jaime Parra García en la que se recaba el no recibo del helicóptero y en la que queda como compromiso que Aerocivil revisará nuevamente la documentación que dio como resultado que Aerocivil expidiera certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.
- El 19 de octubre de 2015 Se recaba a Aerocivil mediante comunicado No. 20152340050461 que el helicóptero se encuentra lista.
- En octubre de 2015 los ajustadores Charles Taylor envían el finiquito para ser tramitado para que fueran consignados en cuenta de CIAC los recursos invertidos en la recuperación del helicóptero por el incidente ocurrido en nuestras instalaciones.
- El 14 de octubre de 2015 se envía a Aerocivil el Finiquito diligenciado para la firma de ellos, pero argumentan que se requiere la certificación de todos los trabajos realizados en la aeronave para su recuperación.
- El día 23 de octubre de 2015 se envía la elación detallada de los trabajos realizados al helicóptero para que Aerocivil proceda a la firma del finiquito.



- El 22 de octubre de 2015 con el comunicado No. 20152400051191 nuevamente se recaba a Aerocivil que reciban el helicóptero. De igual manera se copia a los ajustadores.
- El día 23 de octubre de 2015 con oficio 20152340051551 se aclara a Aerocivil que desde el 11 de mayo de 2012 tienen conocimientos de los costos liquidados del siniestro y que tan sólo estamos a la espera de su autorización.
- El día 23 de octubre de 2015 mediante comunicado 20152340052091 se informa a los señores ajustadores McLaren Aviation que Aerocivil no ha recibido el helicóptero y se les solicita nuevamente que intervenga para que Aerocivil autorice el desembolso.
- Mediante comunicado No. 20152340052095 de fecha 30 de octubre de 2015 se pone en conocimiento a Mapfre Seguros de los comunicados enviados a Aerocivil instándolos a recibir el helicóptero y solicitándoles su intervención para que autoricen el desembolso de los recursos a CIAC.
- El día 30 de octubre de 2015 mediante email se solicita a Mapfre Seguros y a los ajustadores McLaren Aviation reunión para determinar qué acciones tomar para que Aerocivil reciba el helicóptero y autorice el desembolso de los recursos a CIAC S.A.
- El día 11 de noviembre de 2015 con el Jefe de la División Ventas y Servicios, Cr. Alexander Peña, se asistió a una reunión en las oficinas de Mapfre Seguros para recabar la situación del helicóptero y el hecho que Aerocivil no ha recibido la aeronave. Como conclusión de esta reunión se acordó que Mapfre Seguros analizaría la situación por CIAC S.A. presentada y se documentaría para citar a su cliente Aerocivil y así poder llegar a un acuerdo en términos de la autorización que debe emitir para que pudiéramos cobrar los recursos invertidos en la recuperación del siniestro del helicóptero.
- El 19 de noviembre de 2015 se envía comunicado No. 20152340055771 a Aerocivil solicitando la entrega del finiquito firmado y enviado desde el mes de octubre de 2015 para el cobro de los recursos del incidente ocurrido en CIAC.

En este sentido, es necesario aclarar que, aunque la CIAC S.A. cumplió a cabalidad con esta obligación, en realidad en nada incide o afecta el objeto del contrato, el planteamiento jurídico de la demanda se sustenta en un mero formalismo, de este modo, si se le otorgase el alcance que la parte demandante le pretende dar al referido reporte, nos encontraríamos ante un apego excesivo a las formalidades, pudiendo hablarse, en tal sentido, de un ritualismo injustificado y desmedido, contraviniendo con ello no solo una máxima del Derecho consistente en que se deberá estarse a lo sustancial y no a lo llanamente formal, principio reiterado en diversas ocasiones por las altas cortes, en armonía con lo preceptuado por el artículo 228 de la Constitución Nacional.

Obligación 3



CORPORACIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA COLOMBIANA S.A

UAEAC-OMA-010-UAEAC-CCI-061-FAA 032Y396C

Dirección: Avenida Calle 26 No. 103 – 08 Entrada 1 Interior 2, Bogotá

Línea gratuita: 3153187386

www.ciac.gov.co E-mail: atencion@ciac.gov.co

“3). A garantizar la calidad de los servicios prestados y realizados en el Helicóptero objeto del presente contrato por un término de seis (6) meses contados a partir de la entrega de los trabajos descritos en la cláusula primera o 200 horas de vuelo, lo que primero ocurra”

Este punto no tiene discusión, CIAC S.A. garantiza sus trabajos y esto no fue ni ha sido discutido.

Obligación 4

“4) A transferir a la AEROCIVIL y Mapfre las garantías en las mismas condiciones otorgadas por el taller reparador o fabricante de los materiales y/o componentes que se requiera”

La CIAC S.A. nunca se negó a transferir esas garantías, e inclusive ya lo ha hecho, pues en la medida en que en las pruebas eran requeridos ajustes, éstos contaban con la cobertura de fábrica o taller certificado para el destinatario final AEROCIVIL.

Obligación 5

“5) Enviar a inspeccionar y/o reparar, de conformidad con el comunicado de AGUSTA WESTLAND, el cual hace parte integral de este contrato (trenes de aterrizaje principal y de cola, caja de 90 grados y transmisión, cabeza de rotor principal, ejes de transmisión)”

Se cumplió y para dar cuenta de ello, se adjuntaron las formas 8130 de la FAA (Federal Aviation Administration – autoridad aeronáutica de los Estados Unidos), como evidencia de la trazabilidad de reparación de trenes, palas, caja de 90° y transmisión.

Obligación 6

“6). A pintar conforme a la cotización N° 2177/GE/119/DICO/CIAC del 28 de diciembre de 2009, las áreas a reparar, pintura tiene la misma garantía citada en el numeral 3) de esta cláusula” Además, la CIAC solicitará a la AEROCIVIL el número o identificación de referencia de la pintura que se debe aplicar:

Efectivamente los trabajos de pintura se llevaron a cabo, como se puede observar en la Aeronave.

Obligación 7

“7) A cumplir con las recomendaciones provistas por la compañía ROLLS ROYCE, en su comunicado N° CND 0085-KS-11-2009 de noviembre de 2009, siempre y cuando exista autorización de Mapfre por intermedio de Airclaims de



acuerdo al alcance de la cobertura provista por la Póliza de Seguro suscrita para AEROCIVIL (...)"

Se cumplieron las actividades señaladas por Rolls Royce en la comunicación indicada, todo lo cual consta en la certificación emitida por la empresa Aerotécnica, donde se referencian los trabajos realizados por parte de esta empresa que es un taller certificado por Rolls Royce y por lo tanto autorizado para llevar a cabo estos trabajos, que consistieron en: Inspección de 100 horas conforme Manual de Mantenimiento CSP21007 Rev 15 Sección 72-00-00 tabla 602 y pruebas a los rotores N1 y N2, en el cual están incluidas las tareas que efectivamente recomienda el fabricante de los motores.

Obligación 8

"8) La CIAC se obliga para con Mapfre a prestar los servicios de reparación del Helicóptero Agusta A109, matrícula HK-3661G con S/N, como también retornarle su condición de aeronavegabilidad respecto a los trabajos acordados y cumplidos por la CIAC, realizando los trámites requeridos ante la Secretaría de Control y Seguridad Aérea, Grupo de Aeronavegabilidad de la AEROCIVIL para obtener la respectiva autorización y aprobación"

Como ya se ha mencionado, esto se cumplió con la expedición del Certificado de Aeronavegabilidad de fecha 14 de octubre de 2014.

Obligación 9

"9). La CIAC en coordinación con la AEROCIVIL en caso que la CIAC, no cuente con inspector debidamente autorizado para certificar los trabajos objeto del contrato, solicitará que, al Técnico Inspector certificado para este helicóptero, Argemiro Guzmán Sánchez realice la inspección y avale los trabajos realizados en el Helicóptero por parte de CIAC S.A."

Cabe aclarar que la Cláusula señalada en el numeral 9, únicamente aplicaría en el evento en que la CIAC S.A. no contara con personal capacitado, y frente a este particular, es de resaltar que CIAC siempre contó con inspector durante los años de reparación, así:

- (i) Año 2010: Miguel Prieto, licencia AIT 1823
- (ii) Año 2011: Dario Rincón, licencia AIT 1542, y Miguel Prieto licencia AIT 1823
- (iii) Año 2012: Dario Rincón, licencia AIT 1542
- (iv) Año 2013: Dario Rincón, licencia AIT 1542
- (v) Año 2014: Juan Buenhombre, licencia AIT CDF0102088, y Javier Cañar, licencia AIT CDF0102087



Lo anterior según consta en los reportes adjuntos que dan cuenta de que existía un inspector para cada fecha durante la reparación, pues los reportes obligatoriamente los tiene que firmar un inspector con licencia.

Obligación 10

“10) A responder a la AEROCIVIL por la integridad de las herramientas suministradas de acuerdo con lo relacionado en el numeral f) de las consideraciones, así como por la confidencialidad de la información provista respecto al Helicóptero Agusta A109, matrícula HK-3661G”

Frente a este particular, la CIAC S.A. ha respondido y responde por la integridad de las herramientas suministradas. Igualmente manifestamos que se ha mantenido bajo confidencialidad la información de la aeronave.

En consecuencia, se puede evidenciar que la CIAC S.A. cumplió íntegramente con sus obligaciones contractuales, en virtud del contrato N° 028-2010 suscrito con Mapfre, y ha sido diligente en el suministro de la información que le ha sido requerida tanto por Mapfre como por Aerocivil.

Resulta claro, hasta este punto que no existe un incumplimiento de las obligaciones del contrato CTO-028-2010, por parte de la CIAC S.A., lo que sí existe es un incumplimiento de los deberes de la Aerocivil como autoridad y como operador de la aeronave, estipulados en el RAC, puesto que omitió su deber de designar un piloto habilitado y calificado, y lo que hizo violando los reglamentos aeronáuticos fue designar un personal no calificado para operar el helicóptero.

Adicionalmente es relevante indicar que el cumplimiento del Contrato implica igualmente el cumplimiento de las recomendaciones de la casa fabricante, que en todo caso se trata de recomendaciones o sugerencias, basadas en una valoración o estimación inicial de daños, generando una flexibilidad operativa al taller de mantenimiento, que según se guíe por el Manual del fabricante o sus manuales, podrá implementar medidas o acoger como ciertas dichas recomendaciones.

AEROCIVIL pretende el cumplimiento detallado de las valoraciones del fabricante, desconociendo la autonomía y especialidad del taller, o la idoneidad del mismo.

C. Inexistencia del nexo causal entre los eventos ocurridos en la aeronave HK-3661G el 24 de julio de 2009, el 10 de octubre de 2011 y el 20 de febrero de 2016.

Sea lo primero indicar que la Aerocivil ha aducido una incorrecta reparación, con el fin de evitar la responsabilidad que se derivaría de su omisión y argumentos sin fundamento, para recibir la aeronave desde el año 2014 y la responsabilidad derivada de su omisión de



reclamar a su propia aseguradora, el siniestro del año 2016, pretendiendo ampararse en un siniestro continuado inexistente.

Adicionalmente ha pretendido generar confusión respecto a la causa del evento, aduciendo que el “síntoma” o consecuencia es igual a la causa, es decir, que la vibración en tierra o la resonancia en tierra son iguales y que la causa de la una, es la otra, cuando la vibración es normal en una aeronave de ala rotatoria, cuando excede ciertos niveles ya no sería normal, pero en todo caso es el resultado de una causa superior que puede o no hallarse fácilmente.

No obstante lo anterior, lo probado tanto en el Tribunal arbitral en el cual CIAC coadyuvó a AEROCIVIL y lo que se ha logrado de forma reiterada demostrar en este proceso mediante los dictámenes periciales es que no existe nexo causal entre los tres (3) siniestros, por ende, el último evento del año 2016 no es consecuencia de los dos primeros de los años 2009 y 2011 y se trata de un evento nuevo con una causa completamente diferente, desvirtuando de esta forma la hipótesis de la Aerocivil en cuanto a la indebida reparación y por lo tanto supuestos siniestros continuados.

Evento del 24 de julio de 2009.

Los daños ocurridos en este primer evento en palanquero, fueron ocasionados por una posible resonancia en tierra, situación que encuentra su fundamento en el informe de la descripción de los hechos elaborado por el piloto al mando de la aeronave el día del suceso, así como en el informe de evaluación de posibilidades de reparación (Repair Assessment), efectuado por la Casa Fabricante AgustaWestland, hoy Leonardo, el 18 de diciembre de 2009, que consta como prueba documental aportada por CIAC.

Ahora bien, tal como lo señalo el perito contratado por CIAC, y según consta en su informe, la resonancia en tierra es una consecuencia, un “síntoma” desencadenado por una causa mayor, que no pudo ser precisada por el incumplimiento de la AEROCIVIL de efectuar un análisis del incidente, sin embargo, dentro de las causas probables, se encuentran:

“Entre las diferentes causas que pueden generar o favorecer la aparición del fenómeno de resonancia en tierra se encuentran: helicópteros con rotores articulados (usualmente diseñados con tres o más palas), helicópteros con tren de aterrizaje de ruedas/llantas con neumáticos (Federal Aviation Administration, 2012), llantas del tren de aterrizaje por fuera de la presión estipulada por el fabricante (Davis, Jim, 2023), extensión y/o presión de los amortiguadores del tren de aterrizaje por fuera de la estipulada por el fabricante o en mal estado (Roed, 1995), dampers de las palas del rotor principal en mal estado (BC Helicopters, 2023), operación inadecuada de los controles de la aeronave (Torres, 2016). Una revisión de la aeronave, posterior a este incidente, encontró que las tres ruedas del tren de aterrizaje se encontraban por debajo de la presión establecida, según lo reportado al especialista enviado por la fábrica, así: llanta del tren principal izquierda: 60 psi; llanta del tren principal derecho: 70 psi; llanta del tren de nariz: 50 psi; presión requerida según el Manual de Mantenimiento de la aeronave para todas las llantas del tren de aterrizaje: 85 psi. (...) En conclusión, el primer incidente fue originado por un fenómeno de resonancia en



tierra, concurrente, al parecer, con un mantenimiento inadecuado de varios componentes del tren de aterrizaje, y agravado por la inacción de la tripulación en corregir el fenómeno al dejar la aeronave en tierra y no llevarla a vuelo inmediatamente.¹⁰”

Evento del 10 de octubre de 2011.

El evento bajo estudio fue generado por la fatiga del material (falla de fábrica) de los pernos del tren de aterrizaje izquierdo, los cuales la Casa Fabricante AgustaWestland como medida correctiva y preventiva, ordenó cambiar a toda la flota de helicópteros Agusta 109, pocos días después de ocurrido el suceso del helicóptero Agusta A109C de matrícula HK3661G, debido a otro incidente similar que se presentó en otro helicóptero Agusta, por fallas de fabricación en el diseño y ajustes a los mencionados pernos, todo lo anterior según lo expuesto por la Casa Fabricante en el Boletín # 109-133 de fecha 4 de noviembre de 2011.

Por ende la causa que generó el incidente es atribuida totalmente a fallas en el diseño de la aeronave, lo cual es verificable con el mencionado boletín de la Casa Fabricante.

“En conclusión, el segundo incidente se debió a la falla en los pernos de sujeción del bracket del tren principal izquierdo (falla en la fabricación de los pernos, informada por la casa fabricante en Boletín Técnico, con posterioridad al incidente)”¹¹.

Evento del 20 de febrero de 2016.

Para este punto debemos señalar que el día en que ocurrieron los hechos, el señor Argemiro Guzmán, con licencia TLH 0078, procedió a efectuar una puesta en marcha de los motores del helicóptero Agusta A109C de matrícula HK3661G, de acuerdo con la designación realizada por parte de la Aeronáutica Civil, en su calidad de operador y bajo su propia cuenta, riesgo y responsabilidad que le compete en dicha calidad, de acuerdo con los RAC.

En este caso, la aeronave no entró en resonancia en tierra, sin embargo, comenzó a generar una vibración en tierra en condiciones anormales, que pudo ser controlada de forma efectiva y sin conllevar un siniestro, de no ser por una indebida operación y manejo por personal no idóneo designado por el operador, Aerocivil.

Esto lo precisa el informe pericial de la siguiente manera: *“(…) la operación de una aeronave es una práctica altamente sensible y requiere de habilidades entrenadas para ser desarrollada con seguridad, por personas competentes y calificadas, especialmente si se realizan movimientos de la misma o sus motores y/o rotores se encuentran encendidos. Tal como se explicó anteriormente y con base en consideraciones aerodinámicas, una mala operación de este tipo de helicópteros y/o movimientos inadecuados de los controles de vuelo pueden favorecer la aparición del fenómeno de resonancia en tierra (Torres, 2016). Así mismo, el Manual de Mantenimiento del helicóptero Augusta Westland A-109C especifica que la operación y taxeo debe ser realizada por un piloto calificado (Augusta*

¹⁰ Informe peritaje presentado por CIAC, páginas 3-4.

¹¹ Ibídem. Página 4.



Westland, 1989); evidentemente el técnico a cargo de las prendidas y pruebas que se estaban realizando el día 20 de febrero de 2016, señor Argemiro Guzmán, no era un piloto certificado y por lo tanto su labor debió limitarse a encender los motores y realizar las pruebas sin mover el helicóptero, pues no era competente para taxear la aeronave y menos para llevarla a vuelo en caso de ser necesario. Una operación errática de su parte durante las pruebas en tierra y/o la operación de taxeo del mismo, como se explicó inicialmente, pudo generar o contribuir a la aparición de una resonancia en tierra, con el agravante de no poder tomar la principal acción para su recuperación y corrección, que es sacar la aeronave *a vuelo inmediatamente*. (...) *Esto causó varios daños y entre ellos el daño de los dampers (Augusta Westland, 2016), pues ellos fueron “forzados” por las palas a extenderse en longitud mayor a su capacidad. En tierra, la razón para que esto suceda es una gran cantidad de energía cinética, inercia propia del movimiento, proveniente de las palas del rotor principal al tiempo que se intenta frenar mecánicamente el movimiento del mismo desde su eje. Es decir, que el rotor principal está girando libremente y sus palas tienen mucha fuerza (inercia) por el peso y la velocidad de giro, pero que desde el eje o el centro del conjunto se está aplicando una fuerza mecánica opuesta para frenarlo, lo que hace que la inercia lleve las palas del rotor hacia delante de su posición y, como sucedió en este caso, se desplacen más allá de sus límites excediendo la capacidad de los dampers para frenarlas y generando daños en el conjunto del rotor principal. Lo anterior encuentra su explicación al usar el freno mecánico del rotor principal, que posee este helicóptero, por fuera de las indicaciones del fabricante (con una alta velocidad del rotor principal), lo cual es una mala operación y estaría en contravía de los procedimientos documentados y descritos en el manual del helicóptero, que a la letra dice: “No aplique el freno del rotor con revoluciones superiores al 40%” (Augusta Westland, 1989)5. Aunque ninguno de los informes de los testigos y/u ocupantes de la aeronave el día del tercer incidente confirma haber usado el freno mecánico del rotor principal (se reitera que es un error haberlo usado con altas revoluciones), todos dan cuenta de que se encontraban desarrollando pruebas en tierra con el rotor girando al 100% de las revoluciones cuando se presentó una fuerte vibración. Si no se hubiera usado el referido freno del rotor principal, en contravía a los procedimientos ordenados en el Manual de Vuelo de la aeronave, no hay razón para que se presentara en tierra un avance excesivo de las palas y para que se generaran los daños encontrados en el conjunto del rotor, tal como se evidenciaron, producto del desplazamiento de sus palas más allá de sus límites.*

(...) En conclusión, el tercer incidente se debió a una vibración en tierra, propiciada, *posiblemente, por una operación incorrecta de la aeronave*”.

De la misma forma el perito, el señor Coronel (RA) Rodríguez Cortes, analizó y concluyó de forma similar en el proceso arbitral aportado como prueba en el cuaderno 3. Efectúa este perito, además, una importante precisión respecto a las vibraciones en tierra de los helicópteros:



“Una vibración es un aspecto físico que se produce en un objeto como consecuencia de la propagación de ondas elásticas. Dependiendo de la densidad del material, la vibración se puede propagar con mayor o menor facilidad.

El movimiento de un material produce vibraciones y debido a que en una máquina hay muchas partes en movimiento, las diferentes partes de la máquina vibran con distintas frecuencias y amplitudes.

En la industria de la aviación los motores, las hélices, las transmisiones, los rotores y otros componentes, producen vibraciones controladas, que afectan la durabilidad de los materiales.

Los helicópteros son máquinas aeronáuticas diseñadas para realizar tareas en vuelo estático, es decir, sin desplazarse sobre la superficie de referencia, por lo que su principio de funcionamiento es que las alas giren alrededor de un eje, por lo que se denomina **“ala rotatoria”, lo cual requiere más componentes en movimiento permanente, generando como consecuencia más vibraciones que cualquier otra aeronave de “ala fija”**.

Los helicópteros están diseñados para soportar las vibraciones originadas por el motor, el rotor principal, el rotor de cola y las transmisiones, siempre y cuando se realicen las operaciones aéreas de acuerdo con los manuales elaborados por los fabricantes. Estas operaciones aéreas incluyen el encendido del motor, o motores, maniobras de carreteo en tierra, vuelo estacionario, despegue, crucero, aterrizaje, etc. (...). (Negrilla fuera del texto)¹²

Según lo expuesto y siendo la vibración algo innato a la operación del helicóptero, no resulta extraño que se haya manifestado el día de los hechos, el problema del caso bajo estudio no fue la vibración que presentó la aeronave, sino la mala aplicación del freno del rotor por parte del señor Argemiro Guzmán, en virtud de un carreteo no autorizado, como quiera que al no ser un piloto acreditado no pudo solucionar la vibración sacando la máquina a vuelo.

Además de lo anterior el Coronel (RA) Rodríguez Cortes, al momento de absolver el interrogatorio que le practicó el Tribunal, dejó muy claro que al efectuarse una maniobra de carreteo con el rotor al 100% se incrementan las posibilidades de que la aeronave vibre, teniendo en cuenta que pueden existir factores externos que permitan que la misma ocurra, como vientos de cola o alteraciones en el terreno.

Ahora bien, por todo lo expuesto podemos concluir inicialmente que no existe relación causal entre los tres eventos estudiados que involucran al helicóptero Agusta A109C de matrícula HK3661G, toda vez que el incidente del 24 de julio de 2009 se generó por un mantenimiento inadecuado de varios componentes del tren (mantenimiento en esa época,

¹² cuaderno de pruebas No. 3.



a cargo de la AEROCIVIL) y agravado por la inacción de la tripulación en no emprender vuelo inmediatamente.

Por su parte el evento del 10 de octubre de 2011 es totalmente atribuible a problemas en el diseño de la aeronave, específicamente en los pernos del tren de aterrizaje izquierdo que presentaron fatiga, como lo señaló la Casa Fabricante AGUSTA en el boletín # 109-133 de fecha 4 de noviembre de 2011, hecho que no tiene nada que ver con la injerencia de la CIAC S.A. en la aeronave.

Finalmente el evento del 20 de febrero de 2016 no estuvo relacionado con los anteriores, ni es producto de los mencionados, ni es un evento continuado de los anteriores, por el contrario es un evento nuevo, que responde a causas diferentes, y que para el caso en particular fue generado por una inadecuada aplicación del freno del roto por parte del técnico Argemiro Guzmán, al realizar una maniobra de carreteo que no estaba autorizada, ya que al no contar con la formación de piloto no pudo solucionar o corregir una vibración que presentó la aeronave sacándola a vuelo.

D. Entrega de información relativa a la reparación por parte de CIAC, a la AEROCIVIL y MAPFRE

Se reitera lo indicado por CIAC en cuanto al cumplimiento de la obligación número 2 del CTO-028-2010, y es que sí se entregó la información relativa a la reparación, tanto a MAPFRE como a AEROCIVIL pese a que la obligación contractual era únicamente respecto a MAPFRE.

Lo anterior se evidencia en las siguientes comunicaciones que igualmente se aportaron por parte de CIAC como pruebas documentales y, que dan cuenta de los trabajos realizados y en general del cumplimiento del objeto contratado, a saber:

- En mayo 11 de 2012 mediante comunicado radicado No. 201220706 Mapfre Colombia envía a Aerocivil la liquidación final de costos de los trabajos por el siniestro del helicóptero para que fuera evaluada.
- El 15 de mayo de 2012 bajo el radicado 2012029786 se envió a Aerocivil la liquidación con el total de trabajos realizados al Helicóptero HK-3661-G.
- El 08 de junio de 2012 bajo comunicado 2001-2012022899 Aerocivil emite respuesta del oficio No. 201220706, mencionado en el punto anterior.
- El día julio 27 de 2012 mediante comunicado 2001-2012025430 Aerocivil emite nueva respuesta con asunto “entrega análisis de liquidación siniestro Helicóptero Agusta A109C HK-3661-G.” en la sugiere algunas observaciones sobre la liquidación de los trabajos realizados en el helicóptero.
- En junio 14 de 2012 mediante comunicado 3202-041-2012-2012020303 en comunicado interno de Aerocivil el doctor Carlos Ricardo Mendieta Pineda, Director



Administrativo le remite al Ingeniero Edwin Ariza Bonilla en 126 folios la liquidación de los costos de los trabajos realizados al helicóptero para su revisión con los asesores de seguro de Aerocivil.

- El día 20 de octubre de 2014 mediante oficio No. 20141400035091 CIAC informa a Mapfre Seguros y a los ajustadores del cumplimiento del contrato CTO-028-2010. Ese mismo día se informó a Aerocivil de esta situación mediante oficio 2014240003526.
- El día 21 de noviembre de 2014 mediante oficio 20142400039921 se solicita a AEROCIVIL el recibo del helicóptero.
- El 15 de enero de 2015 mediante comunicado CIAC/240/DMA 201524000000703 se informa a Aerocivil el estado de los componentes del helicóptero los cuales deben ser corregidos.
- El 12 de febrero de 2015 mediante oficio 20152400006461 se recaba a Aerocivil para que se proceda al recibo de la aeronave.
- El día 18 de septiembre de 2015 CIAC mediante comunicado a Aerocivil manifestándoles que ya se había cumplido con el objeto del contrato en la recuperación de la aeronavegabilidad del Helicóptero, tal y como se manifestó el pasado 20 de octubre de 2014 según comunicado CIAC adjunto 20141400035091, con copia a Mapfre Seguros y a los ajustadores.
- El 18 de agosto/2015 mediante comunicado CIAC No. 20152400039211 se solicitó a la Aerocivil la asignación de pilotos para cumplir con 3 reportes que requieren verificación en vuelo.
- El día 16 de octubre de 2015 se sostiene reunión en CIAC con el Subdirector de Aerocivil, el PMI asignado a CIAC, Ing. Jaime Parra García en la que se recaba el no recibo del helicóptero y en la que queda como compromiso que Aerocivil revisará nuevamente la documentación que dio como resultado que Aerocivil expidiera certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.
- El 19 de octubre de 2015 Se recaba a Aerocivil mediante comunicado No. 20152340050461 que el helicóptero se encuentra lista.
- En octubre de 2015 los ajustadores Charles Taylor envían el finiquito para ser tramitado para que fueran consignados en cuenta de CIAC los recursos invertidos en la recuperación del helicóptero por el incidente ocurrido en nuestras instalaciones.
- El 14 de octubre de 2015 se envía a Aerocivil el Finiquito diligenciado para la firma de ellos, pero argumentan que se requiere la certificación de todos los trabajos realizados en la aeronave para su recuperación.
- El día 23 de octubre de 2015 se envía la relación detallada de los trabajos realizados al helicóptero para que Aerocivil proceda a la firma del finiquito.
- El 22 de octubre de 2015 con el comunicado No. 20152400051191 nuevamente se recaba a Aerocivil que reciban el helicóptero. De igual manera se copia a los ajustadores.



- El día 23 de octubre de 2015 con oficio 20152340051551 se aclara a Aerocivil que desde el 11 de mayo de 2012 tienen conocimientos de los costos liquidados del siniestro y que tan sólo estamos a la espera de su autorización.
- El día 23 de octubre de 2015 mediante comunicado 20152340052091 se informa a los señores ajustadores McLaren Aviation que Aerocivil no ha recibido el helicóptero y se les solicita nuevamente que intervenga para que Aerocivil autorice el desembolso.
- Mediante comunicado No. 20152340052095 de fecha 30 de octubre de 2015 se pone en conocimiento a Mapfre Seguros de los comunicados enviados a Aerocivil instándolos a recibir el helicóptero y solicitándoles su intervención para que autoricen el desembolso de los recursos a CIAC.
- El día 30 de octubre de 2015 mediante email se solicita a Mapfre Seguros y a los ajustadores McLaren Aviation reunión para determinar qué acciones tomar para que Aerocivil reciba el helicóptero y autorice el desembolso de los recursos a CIAC S.A.
- El día 11 de noviembre de 2015 con el Jefe de la División Ventas y Servicios, Cr. Alexander Peña, se asistió a una reunión en las oficinas de Mapfre Seguros para recabar la situación del helicóptero y el hecho que Aerocivil no ha recibido la aeronave. Como conclusión de esta reunión se acordó que Mapfre Seguros analizaría la situación por CIAC S.A. presentada y se documentaría para citar a su cliente Aerocivil y así poder llegar a un acuerdo en términos de la autorización que debe emitir para que pudiéramos cobrar los recursos invertidos en la recuperación del siniestro del helicóptero.
- El 19 de noviembre de 2015 se envía comunicado No. 20152340055771 a Aerocivil solicitando la entrega del finiquito firmado y enviado desde el mes de octubre de 2015 para el cobro de los recursos del incidente ocurrido en CIAC.

Es así como no se observan impedimentos de carácter técnico o fáctico que hayan imposibilitado el recibo de la aeronave por parte de la Aerocivil, pues se dieron todos los presupuestos contractuales para el efecto, debe mencionarse enfáticamente que la CIAC S.A. cumplió todas y cada una de las obligaciones de dicho contrato, y de hecho la justificación de la Aerocivil para no retirar el helicóptero de la instalaciones de la CIAC S.A. en cuanto al reporte de trabajos realizados, no está previsto en el contrato.

También se debe tener en cuenta el Principio nemo auditur propiam turpitudinem allegans, nadie puede alegar a su favor su propia culpa, la AEROCIVIL omitió cumplir con las obligaciones propias que tiene y tenía como operador del helicóptero HK3661G, y pretende que por la falta de diligencia, cuidado y pericia provenientes de ella misma, relacionadas con el retiro de la aeronave de las instalaciones de la CIAC S.A. y con el suministro de personal capacitado para operar la aeronave, se declare un incumplimiento contractual, el cual no está llamado a prosperar, la AEROCIVIL no puede aprovecharse de su propia negligencia para obtener un provecho. En cualquier caso, las pretensiones de la



AEROCIVIL no están llamadas a prosperar por cuanto la causa del siniestro del día 20 de febrero de 2016 son provenientes igualmente de la negligencia de la AEROCIVIL.

Igualmente es necesario resaltar que las siguientes conductas desplegadas por la AEROCIVIL, llevan a concluir que esta, ya había aceptado los trabajos realizados por la CIAC S.A. en el helicóptero A109C-HK-3661 G:

- En el año 2015 y 2016 la CIAC S.A. y la Aerocivil celebraron Contratos interadministrativos de mantenimiento¹³ de tres aeronaves en donde se encuentra el mantenimiento del helicóptero A109C-HK-3661 G y a la fecha CIAC S.A. aún continua con el mantenimiento de las demás aeronaves de la flota de la Aerocivil.
- Para el año 2016 La Aerocivil toma Póliza con la compañía Generali de seguros donde ampara al helicóptero A109C-HK-3661 G, además ésta le realiza reclamación a dicha compañía sobre este helicóptero, por el incidente ocurrido el 20 de febrero de 2016.
- Para el año 2015 la Aerocivil inició acciones para entregar en comodato o préstamo de uso al hospital San Félix el helicóptero A109C-HK-3661 G, en donde aseguraba que el helicóptero se encontraba totalmente reparado, ya que este iba funcionar como ambulancia. Lo anterior se evidencia en el Contrato N° 15000001-OH-2015, donde en el Parágrafo de la Cláusula 1, La Aerocivil manifiesta su intención de dar en comodato la aeronave, de tal forma eventualmente se excluiría del contrato de mantenimiento. Adicionalmente se adjuntan correos electrónicos que dan cuenta del eventual cambio de logo por el comodato de la aeronave al Hospital San Félix.

Frente a este punto es importante anotar que la CIAC S.A. le realizó múltiples requerimientos a la Aerocivil, donde le solicitaba que retirara el helicóptero de las instalaciones de la CIAC S.A. puesto que se encontraba reparado, requerimientos que nunca fueron atendidos por la Aerocivil.

2. VALORACIÓN PROBATORIA

2.1. De lo probado en el proceso

HECHO PROBADO	MEDIO PROBATORIO
CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO CTO-028 de 2010	(i) Documentos y registros en el libro de vuelo mencionados en la contestación y en los presentes alegatos y (ii) certificado de

¹³ Que se adjuntaron como prueba documental por parte de CIAC.



	aeronavegabilidad (iii) requerimientos a Aerocivil para retiro de aeronave sin respuesta requiriendo debida reparación o similar, que diera cuenta de que no podía volar de forma segura
CORRECTA REPARACIÓN DE LA AERONAVE HK-3661G	(i) Certificado de aeronavegabilidad (ii) registros en libro de vuelo que dan cuenta de los vuelos de la aeronave.(iii) dictámenes periciales de Mapfre y CIAC que manifiestan que la aeronave se encontraba en condiciones óptimas antes del siniestro del 2016, lo que da cuenta de que se encontraba reparada.
EL TAIL BOOM NO TIENE CONEXIÓN CON EL SINIESTRO NI HUBO OMISIÓN EN LA REPARACIÓN.	(i) Peritaje aportado por MAPFRE (ii) Peritaje aportado por CIAC donde expresamente se manifiesta la inexistencia de impacto con el envío del tail boom a inspección, no era exigencia de reparación (iii) Testimonios de los peritos de CIAC y MAPFRE respecto al tail boom, su alcance e impacto.
NEGLIGENCIA DE LA AEROCIVIL EN RECIBIR LA AERONAVE UNA VEZ REPARADA	(I) Documentos aportados por CIAC donde no se indican observaciones de fondo a la reparación de CIAC.
RESPONSABILIDAD DE LA AEROCIVIL EN EL TERCER SINIESTRO AL DESIGNAR PERSONAL NO IDÓNEO PARA OPERAR SU AERONAVE	(i) Documento aportado por CIAC como prueba N° 62: 5103.109-2016001549 Asunto: RESPUESTA AL RADICADO 2016000668 DE 14 DE ENERO DE 2016.

2.2. DE LO NO PROBADO

Teniendo en cuenta las circunstancias fácticas preponderantes para el asunto, la Agencia encuentra que no se encuentran probados los siguientes hechos base de la tesis del demandante:

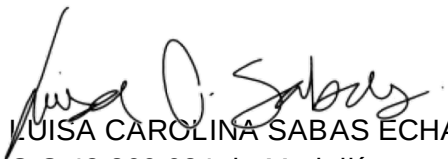
1. Incumplimiento del contrato CTO 028-2010
2. Siniestro continuado por indebida reparación
3. Tail boom como causa de los siniestros
4. No entrega de información relativa a la reparación
5. Condición “transitoria” del certificado de aeronavegabilidad otorgado a la aeronave HK-3661G



III. CONCLUSIONES Y SOLICITUD

En definitiva, por las razones expuestas a lo largo de los presentes alegatos, respetuosamente solicito se NIEGUEN la totalidad de las pretensiones de la demanda, sin excepción alguna y se conceda lo solicitado por CIAC

Atentamente,



LUISA CAROLINA SABAS ECHAVARRÍA
C.C.43.260.624 de Medellín
T.P. 121.392 del C. S. de la J.

