

Señores:

**Tribunal Administrativo de Cundinamarca**

**Sección Tercera – Subsección “A”**

**M.P. Dr. Juan Carlos Garzón Martínez**

E. S. D.

<b>Proceso:</b>	Controversias Contractuales
<b>Radicado:</b>	25000233600020180014700
<b>Demandante:</b>	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -AEROCIVIL
<b>Demandados:</b>	Mapfre Seguros Generales De Colombia S.A.
<b>Ll. G:</b>	Corporación De La Industria Aeronáutica Colombiana- CIAC. S.A. <b>Compañía Mundial de Seguros S.A.</b> y otros.
<b>Asunto:</b>	Alegatos de Conclusión – primera instancia.

**Rafael Alberto Ariza Vesga**, mayor de edad y vecino de esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.952.462, expedida en Bogotá D.C., y portador de la T.P. No. 112.914 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando como apoderado especial de **Compañía Mundial de Seguros S.A.** (en adelante la “Aseguradora”) según poder que obra en el proceso, por medio del presente escrito, procedo a presentar **alegatos de conclusión** previo a que se profiera el fallo de primera instancia, que dirima las controversias que suscitaron el presente litigio.

## **I. Razones por las cuales las pretensiones de la demanda no están llamadas a prosperar.**

### **1.1. Hechos y aspectos centrales que están probados en el proceso y que resultan determinantes para la resolución de este asunto.**

1

A continuación, haremos alusión a supuestos fácticos que consideramos plenamente demostrados en el proceso y que resultan determinantes para la resolución del presente litigio:

- a) Como consecuencia del incidente del 24 de julio de 2009, la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana- CIAC. S.A (en adelante la “CIAC”) realizó en su totalidad la reparación del Helicóptero y lo retornó a su condición de aeronavegabilidad. Prueba de ello es que el 14 de octubre de 2014, la Parte Demandante como máxima autoridad de aeronáutica expidió el certificado de aeronavegabilidad de dicho Helicóptero.
- b) De manera previa al incidente del 20 de febrero de 2016, el Helicóptero fue sometido a pruebas de vuelo en las que participó el técnico del fabricante Augusta Westland, quien se encargaría de realizar el tracking, el inspector que validaría las pruebas realizadas por los técnicos, y el piloto.
- c) Las pruebas realizadas al Helicóptero determinaron que se encontraba en óptimas condiciones de vuelo, de conformidad a lo manifestado por el testigo el Coronel Gutiérrez.
- d) El informe de Augusta Westland del 24 de julio de 2009, contiene recomendaciones que no son obligatorias para la reparación de los daños del helicóptero, tal como lo declaró el testigo Halver Pava y el Coronel Gutiérrez.
- e) Según el dictamen del Dr. Jaime Andrés Betancur, la causa del accidente del 20 de febrero de 2016 fue una resonancia en tierra. Sin embargo, esta resonancia no tiene nada que ver

con la estructura del Tail Boom o cola del helicóptero, como lo señalaron ampliamente los peritos solicitados a instancias de la parte demandada.

- f) Se acredita en el proceso, que la Parte Demandante para el 20 de febrero de 2016, designó un piloto que no contaba con la experiencia suficiente para operar el Helicóptero, quien, ante la emergencia, pulso el freno mecánico del rotor principal por fuera de las indicaciones del fabricante. En vez de llevar la aeronave a vuelo inmediatamente para anular las causas de la resonancia en tierra.
- g) Se ha demostrado que el incidente de resonancia en tierra no fue causado por la decisión de la CIAC de no enviar el Tail Boom para chequeo de alineación a la casa fabricante y de realizar su reparación y mantenimiento a nivel local. Por lo tanto, no se encontró una relación causal entre la toma de esa decisión y la ocurrencia de los sucesos examinados.
- h) El fabricante Augusta Westland, en el informe del incidente del 20 de febrero de 2016, no encontró diferencias en los componentes de la cola durante una inspección de evaluación de daños realizada al Helicóptero. De hecho, los resultados de la inspección videoscópica del Tail Boom y de los pernos y tuercas retenedoras del Tail Boom al fuselaje fueron satisfactorios en esa evaluación.
- i) El perito Rafael Fernando Cerón Rojas en diligencia de contradicción de dictamen ratificó que los componentes de una aeronave que están involucrados en el fenómeno de resonancia en tierra, como es el caso del Helicóptero, son: el rotor principal y el tren de aterrizaje, por lo que el Tail Boom, así como el conjunto de rotor de cola no son considerados dentro de los modelos que estudian este fenómeno.
- j) La Parte Demandante no logró probar ningún perjuicio causado por la CIAC debido al supuesto incumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato. Además, no está acreditado de manera alguna el valor de un perjuicio efectivo y real para la Parte Demandante.
- k) La póliza objeto de vinculación de la Aseguradora no presta cobertura, toda vez que los hechos base del proceso ocurrieron antes y/o fuera de la vigencia temporal de la póliza.
- l) La póliza excluyó de cobertura los daños a la propiedad de una aeronave mientras dicha aeronave se encontrará en vuelo y cualquier responsabilidad asumida por el asegurado mediante acuerdo conforme a cualquier contrato, a menos que dicha responsabilidad se hubiera asignado al asegurado incluso en ausencia de dicho acuerdo.

## **1.2. Sobre la carga de la prueba de la parte actora.**

En un primer momento, es importante precisar que, al encontrarnos frente a un proceso de tipo declarativo, le corresponde a la Parte Demandante demostrar los supuestos facticos de las normas cuyas consecuencias jurídicas pretende en la presente acción de controversias contractuales, conforme el Código General del Proceso (“CGP”) en sus artículos 164 y 167, aplicables al proceso contencioso administrativo por remisión analógica del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (“CPACA”) en su artículo 306.

El principio general probatorio expuesto impone a las partes una importante carga procesal consistente en que quien pretenda el efecto jurídico de una norma debe acreditar el supuesto fáctico en ella previsto. Por ende, en caso de no hacerlo, deberán asumir las correlativas consecuencias

negativas de la inobservancia de su carga, en los términos de la sentencia C-086 de 2016, conforme se presenta a continuación:

“En las controversias judiciales, por regla general, cada una de las partes acude al juez con su propia versión de los hechos, esto es, que presenta enunciados descriptivos o proposiciones fácticas a partir de las cuales pretende generar un grado de convencimiento tal, que sea suficiente para que se emita un pronunciamiento favorable al ruego que se eleva ante la jurisdicción. Dicho de otro modo, **en el punto de partida de toda controversia procesal, cada uno de los extremos del litigio intenta convencer al juez de que las descripciones que presenta coinciden con la realidad** y, a partir de aquéllas, justamente, propicia el litigio.

De esa manera, **cuando hay una genuina contención, el sistema exige que cada uno de los contendientes correlativamente contribuya a que el juez supere el estado de ignorancia en el que se halla respecto de los hechos debatidos**, tarea que por lo general concierne al demandante respecto de sus pretensiones, y al demandado respecto de las excepciones.

Desde luego, **al juez no le basta la mera enunciación de las partes para sentenciar la controversia**, porque ello sería tanto como permitirles sacar beneficio del discurso persuasivo que presentan; **por ende, la ley impone a cada extremo del litigio la tarea de traer al juicio de manera oportuna y conforme a las ritualidades del caso, los elementos probatorios destinados a verificar que los hechos alegados efectivamente sucedieron**, o que son del modo como se presentaron, todo con miras a que se surta la consecuencia jurídica de las normas sustanciales que se invocan.”<sup>1</sup>

En el presente caso, al observar la actividad probatoria de la Parte Demandante, se advierte que con la demanda se aportaron múltiples pruebas documentales, sin que lograra demostrar algún incumplimiento en el contrato de prestación de servicios y reparación CTO-028-2010 (en adelante el “Contrato”) así como tampoco que la reparación deficiente del Tail Boom del Helicóptero fuera la causa del evento del 20 de febrero de 2016.

De igual manera, las declaraciones de los testigos traídos por la Parte Demandante e incluso el informe pericial realizado por INDAER, no tuvieron la fortaleza necesaria para brindar entendimiento alguno frente al supuesto incumplimiento del Contrato y su relación causa- efecto con los daños del Helicóptero por el último evento.

En efecto, nótese que el “el informe de INDAER solo señala como factor contribuyente a las vibraciones (no como causa) “la inspección inadecuada del Botalón de Cola “Tail Boom” por chequeo de alineación”. Además de ser equivocada tal conclusión, la misma no se encuentra debidamente justificada en el dictamen”<sup>2</sup>. Sin embargo, esta afirmación del dictamen pericial en ningún momento constituye una conclusión categórica en el sentido de que se hubiese probado que el Tail Boom efectivamente estaba desalineado, para establecer de esta forma, que el CIAC omitió la reparación de dicha desalineación, y que por tanto, esta se erige como la causa *sine qua non* del evento ocurrido en febrero del 2016.

Sumado a que la parte demandante no explica tácticamente que el evento de resonancia en tierra tenga como causa la supuesta desalineación del Tail Boom. En efecto, el dictamen pericial de INDAER no analizó a fondo en qué consiste el fenómeno de resonancia en tierra, las partes que pueden estar involucradas para su ocurrencia, y mucho menos se centró en detallar en el caso concreto las razones por las cuales, el evento de febrero de 2016 tuvo origen en una falla en la reparación del Tail Boom.

Igualmente, no encuentra soporte probatorio la afirmación de que el último evento (resonancia en tierra) se generó por no haber atendido las recomendaciones del informe Augusta Westland por parte de la CIAC, referidas al envió al fabricante del componente “Tail Boom” para su inspección

<sup>1</sup> Corte Constitucional. C086-2016. 24 de febrero de 2016. Exp. D-10902. M.P. Jorge Iván Palacio Palacio.

<sup>2</sup> Expediente digital SAMAI§ Dictamen Pericial AGUSTA 109C HK 3661G, Rafael Fernando Cerón Rojas. Pag. 18

de alineación, toda vez que dicha afirmación solamente fue sostenida por el perito Esteban del Hierro, sin soporte alguno, inclusive, en su declaración manifestó que no le era posible dar observaciones respecto de lo que puede o no ocurrir en vuelo si el Tail Cone o Tail Boom se encontrara desalineado<sup>3</sup>.

En consecuencia, de su declaración no es posible deducir que el último evento se generó por la no alineación del Tail Boom. Aunado a que dicho informe contiene una serie de recomendaciones para la reparación de la aeronave que bajo circunstancias específicas pueden resultar no aplicables. En todo caso, el Manual de Mantenimiento de la Aeronave es el que resulta imperativo seguir para la reparación y mantenimiento de este equipo de aeronaves.

Es de resaltar que durante el año 2014, la CIAC acudió ante la Parte Demandante para que revisara y certificara la condición de aeronavegabilidad del Helicóptero, es decir su capacidad de operación segura. Dicho procedimiento fue realizado y aprobado por la máxima autoridad aeronáutica colombiana, quien para su expedición revisó la trazabilidad y correcto funcionamiento del Helicóptero.

En ese sentido, no se encuentra prueba idónea aportada por la Parte Demandante en dirección a acreditar el incumplimiento imputable a la CIAC por las reparaciones inadecuadas del Helicóptero, y mucho menos que estas constituyan la causa del evento del 20 de febrero de 2016. Por lo tanto, no es factible predicar la existencia de responsabilidad alguna que sea imputable a la CIAC y por consiguiente a la Aseguradora.

## **II. Argumentos que excluyen de plano o modulan las pretensiones de la demanda.**

4

En el presente asunto, se logró demostrar que la CIAC cumplió con todas las obligaciones derivadas del Contrato, sin que exista algún incumplimiento o perjuicio ocasionado a la Parte Demandante. Por lo tanto, no habiéndose probado algún incumplimiento o perjuicio imputable a la CIAC, no se ha configurado un siniestro frente a la Póliza de aviación No. P-100000380 (en adelante, la “Póliza”). Lo anterior se sustenta en las siguientes razones:

### **2.1. Ausencia de responsabilidad en cabeza de la CIAC– inexistencia de prueba de los elementos fundantes de la responsabilidad contractual.**

Tal como se indicó en las excepciones de la contestación a la demanda, en el presente caso nos encontramos ante la ausencia de responsabilidad contractual en cabeza de la CIAC, dado que, de los hechos del proceso y las pruebas aportadas por la Parte Demandante, no se evidencia un daño o perjuicio que sea imputable a la entidad demandada y, mucho menos, a la CIAC como consecuencia del contrato suscrito para la reparación del Helicóptero.

#### **2.1.1. Cumplimiento en la reparación del Helicóptero.**

La CIAC realizó la reparación del Helicóptero en su totalidad y lo retornó a su condición de aeronavegabilidad. Prueba de ello es que el **14 de octubre de 2014 la Parte Demandante expidió el certificado de aeronavegabilidad para el Helicóptero**, con el cual se consolidó y verificó su estado físico y mecánico, encontrándolo en perfectas condiciones para su operatividad.

<sup>3</sup> Expediente digital SAMAI§ 191\_AUDIENCIAPRUEB\_2018147Contunuaciona\_0\_20240730162909703§ audiencia del 30 de julio de 2024. minuto 01:4523. “(...) DR. PARDO: **¿En últimas, usted puede dar o no puede dar observaciones respecto de lo que puede ocurrir en vuelo si el Tail Cone o Tail Boom esta desalineado?** DR. DEL HIERRO: **En vuelo no. (...)**” (Se destaca)

Al respecto, es de resaltar que el certificado de aeronavegabilidad implica que la aeronave correspondiente se encontraba en aptitud para ser operada de manera segura dentro de las condiciones asociadas a su categoría. Este certificado, además, es expedido cuando se cumplen los requisitos técnicos y las condiciones de operación de la aeronave, de conformidad con el artículo 1790 del Código de Comercio. Por lo tanto, resulta que, con la obtención de dicho documento, la Parte Demandante certificó que el Helicóptero fue debidamente reparado y estaba en óptimas condiciones para operar.

La importancia de dicho documento en el sistema aeronáutico y el proceso que implica su expedición fueron claramente explicados por el perito Jaime Andrés Betancur Londoño, en donde concluyó:

“(…)DRA. LUISA: ¿Nosotros podríamos comparar así, para efectos pedagógicos, un certificado de revisión técnico-mecánica con un certificado de aeronavegabilidad? DR. JAIME: (...) Cuando se trata de una revisión técnico-mecánica de un carro, uno va y deja el carro una o dos horas en un sitio, y lo único que hacen es verificar si prende o no, si apaga o no, si voltea o no voltea, si frena o no frena. Le ponen el detector de gases, y ya. Es decir, prende o no prende, funciona o no funciona; esa es la revisión técnico-mecánica, que la realiza un técnico que revisa funciones muy específicas. Pero ese técnico nunca revisa los antecedentes ni la documentación previa de trazabilidad con la que el carro o el vehículo llega a esa inspección técnico-mecánica.

Es allí donde marco una distancia con el certificado de aeronavegabilidad, porque, de hecho, **quien emite un certificado de aeronavegabilidad** pocas o ninguna vez va a encender cada luz para ver si funciona. **Su función es revisar la trazabilidad documental de lo que se ha hecho durante ese proceso, que además está estipulado en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC). Este estipula unos pasos a seguir, una lista de chequeos y procedimientos, y también hay publicaciones de la Aerocivil. De manera que quien somete una aeronave a inspección de la Aeronáutica no solamente tiene que exhibir la aeronave en su conjunto, sino que debe proveer una serie de documentos que certifiquen casi el "nacimiento" de la aeronave, toda su trazabilidad: cómo intervino, quién intervino, qué capacitaciones tiene y quiénes han sido las personas que han trabajado en el helicóptero, y cómo se ha documentado cada uno de esos procesos. Por eso marco una gran distancia entre esas comparaciones.(...)**<sup>4</sup> (¶Negrilla fuera del texto original)

5

En el mismo sentido, el testigo **Halver Pava**<sup>5</sup> manifestó que cuando el Helicóptero recibió el certificado de aeronavegabilidad en 2014, estaba en condiciones ideales y seguras para volar, ya que se llevaron a cabo las pruebas de vuelo en Melgar ese mismo año antes de su emisión para realizar los ajustes necesarios para garantizar su seguridad y viabilidad.

De hecho, se tiene que para la obtención del certificado de aeronavegabilidad previamente fueron emitidos los siguientes documentos, que obran dentro del expediente digital, allegados con la contestación de MAPFRE:

- (i) Permiso Especial de Vuelo del 05 de agosto de 2014, en la cual se certificó la condición **segura de vuelo.**
- (ii) Certificado de Habilitación Anual- Cumplimiento Servicio Anual o de 100 Horas, el cual refiere que la UAEAC **certifica que la aeronave, puede retomar a servicio, por lo que se encuentra en condición de aeronavegabilidad.**

<sup>4</sup> Expediente digital SAMAI§ 191\_AUDIENCIAPRUEB\_2018147Contunuaciona\_0\_20240730162909703§ audiencia del 30 de julio de 2024. minuto 22:05.

<sup>5</sup> Expediente digital § AUDIENCIA 07 NOVIEMBRE DE 2023. minuto 03:09.

- (iii) Formulario de Inspección Anual de Aeronave (FIAA) del 25 de septiembre de 2014, sobre el cual se **certifica que la aeronave cumple con su programa de mantenimiento y las directivas de aeronavegabilidad aplicables cumplidas a la fecha.**

Inclusive, es relevante destacar que la CIAC atendió de manera oportuna las inconformidades que surgieron como resultado de la inspección física del Helicóptero realizada por el inspector de seguridad aérea de la Parte Demandante. En respuesta a esto, la parte demandante declaró que las inconformidades se han cerrado por satisfacción:

“(…) Una vez evaluados los cumplimientos establecidos por el taller CIAC a cada una de nuestras no conformidades generadas durante la inspección física a la aeronave del asunto, **se dan por cerrados a satisfacción. De igual forma se da por cerrado a satisfacción los reportes documentales generados por la UAEAC mediante oficio 5103.194-2014046626 del 2014/09/23(…)**” (Negrilla fuera del texto)

Por otra parte, con relación al informe de reparación de los daños de Agusta Westland, el cual, como bien confiesa la Parte Demandante en el escrito de su demanda (Hecho 3.5), tiene por objeto consignar “**las recomendaciones necesarias para la reparación del helicóptero**”, este punto es ratificado por el testigo Halver Pava<sup>6</sup>, quien señaló que conoció el informe emitido por el fabricante. En cuanto al tema de enviar el Tail Boom para alineación al fabricante, ello constituye una **recomendación**. Esta recomendación es el aporte inicial del fabricante para la inspección del helicóptero, junto con el Manual de Mantenimiento. Dichas recomendaciones se seguirán siempre y cuando no se presente alguna eventualidad. Por ejemplo, **si al realizarse la inspección y de acuerdo con el Manual de Mantenimiento se determina que no es necesario ejecutar dicha recomendación.**

Súmese que la recomendación era enviar el Batación de Cola “ Tail Boom” a sus instalaciones para verificar su alineación (**chequeo**); sin embargo, esto no implica que estuviera desalineada. Se destaca que la parte demandante, a partir de lo anterior, supone que la falta del supuesto chequeo resultó en la desalineación del Tail Boom que podría haber causado el incidente del 20 de febrero de 2016, sin que se contara con prueba de a la desalineación ni de la relación de causalidad entre esta y el evento de resonancia en tierra reportado. Además, si hubiese sido así, no se explican los motivos, por lo que, la aeronave voló con posterioridad a la reparación. Nótese, que antes del incidente del 20 de febrero de 2016, se le realizaron varias pruebas de vuelo en la ciudad de Melgar en el año 2014.

En efecto, de haber sido cierta la afirmación de que el Tail Boom estaba desalineado, no se habría expedido el certificado de aeronavegabilidad, y en todo caso, en las pruebas de vuelo del helicóptero, el piloto y la tripulación habrían evidenciado y dejado constancia de dicha situación, pues conforme lo señalado por el perito Jaime Andrés Betancur Londoño en audiencia de pruebas celebra el 30 de julio de 2024, **una desalineación del Tail Boom es una circunstancia fácilmente perceptible, muy delicada y crítica, que afecta la operación aérea del helicóptero.**

Al respecto, el mencionado perito manifestó lo siguiente:

“En lo más seguro es que hubiera generado un accidente y en el mejor de los casos, si no se presenta un accidente, al menos se hubiera presentado una emergencia porque el componente de la cola es supremamente crítico en un helicóptero de los componentes más críticos hay, hay muchos, porque el helicóptero en su operación es bastante complejo e interesante estudiar además, pero es bastante complejo en su funcionamiento y uno de los componentes más críticos, como creo que lo esbozaron esta mañana, es precisamente la cola, entiéndase cuando digo la cola todo el Tail Boom y los componentes del rotor de cola.

Porque, como bien lo explicó tanto el otro piloto como el cómo el ingeniero, es un sistema anti torque, es decir, discúlpame el tecnicismo, pero para poder ser claro en la respuesta, si

<sup>6</sup> Expediente digital § AUDIENCIA 07 NOVIEMBRE DE 2023. minuto 03:12.

las palas o el rotor del helicóptero gira en un sentido, debe haber un componente en helicóptero que contrarreste de esa fuerza.

Acción, reacción en el sentido opuesto, ese componente que está en la cola, se mueve a través de unos ejes que tienen que estar perfectamente alineados y una pequeña pequeñísima desalineación se va a sentir y ahí es cuando hablábamos de las frecuencias de media de las vibraciones. Perdón, de media o alta frecuencia, que en el caso de la cola son supremamente críticas y delicadas. **luego, si no hubiera estado perfectamente alineado, y si el helicóptero no tuviera todo el Tail Boom y todo su tren de potencia, es decir, de los impulsores de tanto el rotor principal y la alineación hacia el rotor de Cola en perfectas condiciones. Esas vibraciones generalmente se presentan y se sienten en Tierra y se van a exacerbar en la medida en que se acelere el rotor se lleve a 100% de revoluciones, como es normal para vuelo y tiene que hacerse, y son relativamente o generalmente fácilmente perceptibles en vuelo. Precisamente por la forma en cómo se presentan las vibraciones dentro del helicóptero, generalmente están asociadas con un zumbido o inclusive una vibración rápida muy fuerte en los pedales, aunque pueden extenderse a otras partes del helicóptero. Pero son altamente críticas porque esa vibración empieza a salirse de control y puede llegar, inclusive, al desprendimiento de la cola, como ha sucedido en otros helicópteros y accidentes en el mundo.**

**Luego, si eso se hubiera presentado, digamos que las consecuencias hubieran podido ser desde lo más fatal de un accidente. Sin lugar a dudas o inclusive en el mejor de los casos, una vibración que hubiera sido fácilmente perceptible por la tripulación hubiera sido claramente reportada.**

**Y por mi experiencia, estoy seguro que si desde un momento o desde un principio la tripulación hubiera sentido ese tipo de vibraciones, el helicóptero no lo hubieran despegado. Inclusive si lo hubieran llevado a otro sitio donde aterrizaron, allá lo dejaban, porque con esas vibraciones es un peligro llevar la aeronave a vuelo” (Se destaca)<sup>7</sup>**

Conforme lo anterior, es claro que las afirmaciones de la parte demandante y las conclusiones del dictamen emitido por la firma INDAER son erradas, en tanto no existe prueba alguna de que el Tail Boom del helicóptero hubiese estado desalineado, y que en ese sentido, una falta de alineación del mismo fuere la causa de los daños que presenta el mismo con ocasión al evento ocurrido el 20 de febrero de 2016. Adicionalmente, como se indicó previamente, la **recomendación** del fabricante fue enviar dicha parte para “**chequeo de alineación**”, no propiamente para alineación, pues se reitera, no existió o al menos no se demostró la misma.

En este sentido, no se puede concluir que la actuación de la CIAC fue incorrecta y que existió una mala reparación del helicóptero, mucho menos, existen elementos que permitan determinar un nexo causal entre la no remisión del Tail Boom para chequeo de alineación en la casa fabricante, y el fenómeno de resonancia en tierra que afectó dicha aeronave en febrero de 2016, como se explicará con mayor detalle más adelante.

Así las cosas, se concluye que la Parte Demandante realizó una revisión detallada de la reparación de la aeronave y recibió a satisfacción el Helicóptero. Tanto es así que, el 14 de octubre de 2014, la Parte Demandante expidió el certificado de aeronavegabilidad.

### **2.1.2. Inexistencia de nexo causal- el daño no es imputable a la CIAC.**

<sup>7</sup> Expediente digital SAMAI§ 191\_AUDIENCIAPRUEB\_2018147Contunuaciona\_0\_20240730162909703§ audiencia del 30 de julio de 2024. minuto 25:25

En particular, no se ha demostrado un vínculo de causalidad entre el evento del 20 de febrero de 2016 y la supuesta desalineación del Tail Boom. Las siguientes razones justifican las pretensiones de la demanda:

- a) El 13 de abril de 2014, el ingeniero Said Torres representante de la casa fabricante **certificó que la aeronave se encontraba segura para efectuar las pruebas de vuelo previa la obtención del certificado de aeronavegabilidad.**
- b) Para adquirir el certificado mencionado anteriormente, en el año 2014 se llevaron a cabo vuelos de prueba en la ciudad de Melgar. El Helicóptero vuela desde Bogotá a Melgar y no reportó ninguna falla.
- c) Para los **vuelos de prueba se requirió los técnicos del fabricante Augusta Westland que realizarían el tracking, el inspector que validaría las pruebas realizadas por los técnicos y el piloto.**
- d) **El personal del grupo de vuelos de la Parte Demandante certificó a través de su inspector principal de mantenimiento (PMI) que la aeronave se encontraba segura,** sin reportes y por tal razón se verificó la condición de aeronavegabilidad, lo cual quedó acreditado con el testimonio del Coronel Gutiérrez.<sup>8</sup>
- e) El Helicóptero fue debidamente reparado, retornando a la aeronavegabilidad el 14 de octubre de 2014, según se evidencia en el certificado de aeronavegabilidad otorgado por la autoridad aeronáutica competente.
- f) El 19 de febrero de 2016, previo al encendido del Helicóptero, se efectuó una verificación de operación de los dampers, con chequeo visual de 12 horas y se enciende el Helicóptero para culminar la inspección de 100 horas sin informe de fallas técnicas o vibraciones
- g) El 20 de febrero de 2016, la falla ocurre después de haber encendido varias veces los motores, al estar realizando las tareas de compensación de brújula. El informe del incidente es desconocido porque la parte demandante omitió realizar la investigación del evento.
- h) En dictamen elaborado por el Dr. Jaime Andrés Betancur Londoño se determina como causa del incidente:

**“una vibración en tierra, en el que si bien se encontraron daños en los dampers del rotor principal obedecen a consecuencias del incidente y no son la causa del mismo. 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**

---

<sup>8</sup> Expediente digital § AUDIENCIA 24 OCTUBRE DE 2023. minuto 02:20 “(...) **DR. PARDO:** ¿Qué funciones tenía el PMI, en este caso el Dr. Zorro, respecto de los trabajos realizados en la aeronave? **CORONEL GUTIÉRREZ:** Los PMI tienen entre sus funciones validar todos los trabajos técnicos que se realicen en cualquier aeronave civil. Tienen la autoridad de hacer auditorías físicas y documentales para garantizar que se esté cumpliendo con el mantenimiento estipulado para cada una de las aeronaves que manejan. **En este caso, como la aeronave había perdido su certificado de aeronavegabilidad debido al incidente que tuvo, el encargado de verificar que la documentación técnica estuviera en regla y que los trabajos se realizaran conforme al programa aprobado, al pie de la letra y de acuerdo con las inspecciones, es el PMI. Cuando este da el visto bueno, se emite el certificado de aeronavegabilidad.**” (se destaca)

**helicóptero, que a la letra dice: “No aplique el freno del rotor con revoluciones superiores al 40%” (Augusta Westland, 1989).**

Consecuente con lo anterior, y teniendo en cuenta que, como está comprobado, que quien se encontraba al mando del Helicóptero, **operando los controles y realizando las pruebas no era un piloto calificado, como lo ordena el Manual de Mantenimiento de la aeronave (Augusta Westland, 1989), se entiende que su reacción instintiva ante una vibración no haya sido la primera que sugieren los manuales, la experiencia y la aerodinámica en casos de emergencia como este, la cual es llevar la aeronave a vuelo inmediatamente para anular las causas de la resonancia en tierra. (...).”** <sup>9</sup>(Negrilla fuera del texto original)

- i) Por lo tanto, la causa del siniestro fue una resonancia en tierra o una vibración en tierra, y este evento no tiene nada que ver con la estructura de la cola o Tail Boom del Helicóptero; mucho menos cuando la aeronave fue inspeccionada antes del inicio de las pruebas y fue certificada como “aeronave operable”.
- j) Por otra parte, la casa fabricante Augusta Westland **no encontró** diferencias en los componentes de la cola durante una inspección de evaluación de daños realizada al Helicóptero después del tercer incidente. De hecho, los resultados de la inspección videoscópica del Tail Boom y de los pernos y tuercas retenedoras del Tail Boom al fuselaje fueron satisfactorios en esa evaluación.
- k) **Se concluye que el Tail Boom, sus componentes internos, adheridos y demás controles en esa sección del Helicóptero estaban en buenas condiciones. Por lo tanto, no pudieron tener un vínculo causal con el suceso ocurrido el 20 de febrero de 2016 en la aeronave. Además, la decisión de llevar a cabo la reparación a nivel local, es decir, por parte de la CIAC en Colombia, basada en los Manuales del fabricante, no tiene relación de causalidad con el evento de resonancia en tierra, circunstancia que se encuentra documentada como la generadora de la inestabilidad que implicó la avería de la aeronave.**
- l) Lo anterior fue ratificado por el perito **Rafael Fernando Cerón Rojas** en diligencia de contradicción de dictamen, quien manifestó que los componentes de una aeronave que están involucrados en el fenómeno de resonancia en tierra, como es el caso del Helicóptero, son: el rotor principal y el tren de aterrizaje, por lo que el Tail Boom, así como el conjunto de rotor de cola no son considerados dentro de los modelos que estudian este fenómeno.

**“(…) DR. PARDO: En su concepto, ¿cuál fue la causa del incidente del 20 de febrero de 2016? CORONEL CERÓN: (…)** De acuerdo con las indicaciones, las consecuencias del evento y la forma en que se narra, en mi concepto, los informes son demasiado escuetos. Lo más normal en estos casos es que la información proporcionada no solo sea útil para efectos de investigación, sino también para acciones de mantenimiento. Sin embargo, con lo poco que conocí y los daños que se produjeron, pienso que **es muy probable que se haya tratado de una resonancia en tierra, porque precisamente el rotor principal inicia esa condición. Los testigos hablan de “vibración cuando nos desplazamos”, lo cual implica una entrada desplazar el control hacia adelante. Si esto se hace de manera equivocada o excesiva, puede generar un desbalance angular, del cual hablamos antes. Además, hay evidencia de que el tren de aterrizaje derecho sufrió daños**

<sup>9 99</sup> Expediente digital SAMAI§ Informe pericial caso helicóptero, Augusta A-109C HK 3361G S/N 7629. Jaime Andrés Betancur Londoño. Pág. 9

**en la estructura, lo que resulta relevante para lo que hemos estado tratando, ya que los protagonistas en el fenómeno de resonancia en tierra son el rotor principal y el tren de aterrizaje. La estructura del tren de aterrizaje sufrió una abolladura, lo cual está en los informes encontrados.**

**Dr. Pardo:** Para precisar, el Tail boom, Tail Cone o Talón de Cola, como quiera llamársele tiene un efecto protagonista en el efecto de resonancia en tierra?

**Coronel Cerón:** No. y el término Tail Cone, está bien utilizado, pues corresponde al talón de cola de una aeronave”<sup>10</sup> (Negrilla fuera de texto)

Así las cosas, se puede concluir que en el presente caso no existe responsabilidad contractual por parte de la CIAC, puesto que cumplió cabalmente con la reparación del Helicóptero, prueba de ello es la expedición del certificado de aeronavegabilidad emitido por la Parte Demandante, como autoridad máxima en la aviación civil colombiana. Además, no se configura el elemento de imputación, ya que no existe una relación de causalidad entre el siniestro ocurrido el 20 de febrero de 2016 y las reparaciones efectuadas por la CIAC al Helicóptero. Por lo tanto, no es procedente emitir condena alguna en el presente proceso en contra de la CIAC y, en consecuencia, de la Aseguradora. En este sentido, se solicita respetuosamente al despacho negar las pretensiones de la demanda.

## **2.2. Ausencia de prueba y/o inexistencia de los presuntos perjuicios sufridos por la Parte Demandante – subsidiariamente: tasación excesiva de los perjuicios reclamados.**

La Parte Demandante no logro probar a lo largo del presente proceso perjuicio alguno a raíz de los alegados incumplimientos por parte de la CIAC. No habiendo sido probado perjuicio alguno, la Parte Demandante no ha cumplido con su carga probatoria y por lo tanto ante la inexistencia de estos no puede ser declarado procedente ninguno.

En el caso concreto, la Parte Demandante no logró probar ningún perjuicio que le hubiera causado la CIAC por el supuesto incumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato. Además, como se expuso en la contestación de la demanda, no está acreditado en modo alguno el valor de un perjuicio efectivo y real para la Parte Demandante. A esto se suma que no se ha tomado en consideración el valor actual del Helicóptero en las condiciones en las que se encuentra, ni se han realizado los ajustes correspondientes por su vetustez o depreciación. La suma asegurada en un contrato de seguro no determina en modo alguno el valor de las pretensiones planteadas en la demanda ni establece la responsabilidad de la CIAC. No podemos perder de vista que debe respetarse en todo momento el principio indemnizatorio de los seguros de daños, consagrado en los artículos 1088 y 1089 del Código de Comercio.

Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que la Parte Demandante, presentó reclamación y obtuvo algún a indemnización de otra aseguradora por estos mismos hechos.

## **III. Razones por las cuales las pretensiones del llamamiento realizado por la CIAC no están llamadas a prosperar.**

Por otra parte, en el remoto e hipotético evento en que la CIAC llegare a ser encontrado responsable y condenado al pago de los perjuicios cuya indemnización pretende la Parte Demandante, el H. Tribunal deberá desatar la relación contractual de carácter sustancial derivada de la Póliza,

---

<sup>10</sup> Expediente digital SAMAI§ 191\_AUDIENCIAPRUEB\_2018147Contunuaciona\_0\_20240730162909703§ audiencia del 30 de julio de 2024. minuto 22:05.

celebrado entre la CIAC y la Aseguradora, el cual fundamenta el llamamiento en garantía, que fue admitido por el H. Tribunal.

**3.1. Inexistencia de obligación a cargo de la Aseguradora – los hechos base del proceso ocurrieron son anteriores y/o por fuera de la vigencia de temporal de la Póliza.**

En el presente caso, solicito se decida absolver a la Aseguradora, atendiendo a que la Póliza al haber sido contratada bajo la **modalidad de ocurrencia**, esto es, que se amparan los hechos ocurridos dentro de su periodo de vigencia y no por fuera de ella, como señala expresamente en las condiciones generales. Sin embargo, dentro del presente caso, no ocurrió dicho requisito, sino que los hechos que sirven de fundamento al proceso, se materializaron **antes y/o por fuera de la vigencia de la Póliza**. Motivo por el cual, no existe obligación a cargo de la Aseguradora por ausencia de cobertura de la Póliza.

En efecto, se evidencia en las condiciones particulares de la Póliza que obran en el proceso que hacen parte integral de la Póliza, la definición de ocurrencia, de la siguiente forma:

**“El término “Ocurrencia” significa un accidente o una exposición continua o reitera a condiciones (diferente a la Orden de inmovilización) que ocurran durante la vigencia del Seguros y que resulten en Lesiones Corporales y/o Daños a la Propiedad que el Asegurado no esperaba ni pretendía que ocurrieran”** (Negrilla fuera del texto original)

Ahora bien, la Parte Demandante refiere los siguientes eventos acaecidos al Helicóptero:

<b>Primer evento</b>	<b>24 de julio de 2009</b>
<b>Segundo evento</b>	<b>10 de octubre de 2011</b>
<b>Tercer evento</b>	<b>20 de febrero de 2016</b>

Por su parte, la Póliza base de llamamiento en garantía que nos ocupa, tuvo una vigencia temporal entre el **17 de mayo de 2013 y el 09 de abril de 2014**, tal como se evidencia a continuación en certificado de expedición:



La simple confrontación de los extremos temporales de la Póliza, frente a la fecha de los eventos narrados por la Parte Demandante, permiten identificar con total claridad, que la Aseguradora no brindo cobertura alguna a la eventual o hipotética responsabilidad de la CIAC frente a tales circunstancias.

Es igualmente claro, de lo establecido en el proceso por MAPFRE, quien asumió lo correspondiente al primer y segundo evento antes narrado, tal como aparece manifestado en su contestación. Incluso, el planteamiento de la Parte Demandante es de relacionar causalmente, la situación de 20 de febrero de 2016, al cumplimiento de la obligación de reparación de MAPFRE frente al siniestro acaecido el 24 de julio de 2009.

Aunado a lo anterior, téngase en cuenta la forma en que se fijó el litigio en el presente proceso, en donde es muy claro que se hace referencia a los tres eventos mencionados previamente, por lo que dentro de las circunstancias fácticas que están en controversia el Tribunal estableció las siguientes:

- “Si el **10 de octubre de 2011**, la aeronave volvió a presentar fallas en la misma zona que la CIAC S.A. había reparado”
- “Si en la corrida de motores del **20 de febrero de 2016**, la aeronave nuevamente presentó una condición de resonancia en tierra”
- “Si los **tres incidentes** presentados por el helicóptero, tienen o no relación de causalidad.” (Negrilla fuera de texto)

Así las cosas, es muy claro que el presente asunto se centró en el análisis de tres eventos sufridos por el helicóptero de propiedad de la parte demandante, y se pretende atribuir responsabilidad por los mismos a la CIAC, y en ese sentido, se solicita asumir los perjuicios derivados de los mismos y afectar la Póliza expedida por mi mandante.

Sin embargo, es evidente que ninguno de los tres incidentes tuvo ocurrencia durante la vigencia de la Póliza expedida por la Aseguradora, por lo que los eventuales daños o perjuicios derivados de los mismos no pueden ser resarcidos con cargo a la Póliza base del llamamiento de mi representada.

Teniendo en cuenta lo expuesto, resulta claro que el llamamiento en garantía realizado por la CIAC a la Aseguradora, no está llamada a prosperar y así solicitamos que sea declarado.

### **3.2. Subsidiaria: prescripción de las eventuales acciones derivadas de la Póliza.**

Pese a que, como se señaló en la anterior excepción, es clara la ausencia de cobertura por parte de la Aseguradora desde el punto de vista temporal, en subsidio de tal argumento, tendría que tenerse en cuenta- en todo caso- que es **evidente la configuración de la prescripción de cualquier acción de la CIAC derivada de la Póliza que ampare la responsabilidad civil con la Aseguradora**, por las siguientes razones:

- i. Conforme al hecho 3.32 de la demanda, posterior a los hechos de febrero de 2016, la Parte Demandante requirió explicaciones a la CIAC sobre su responsabilidad en las circunstancias acaecidas. **Ello lo habría hecho mediante oficio No. 2001-2016016971 del 06 de mayo de 2016, la cual contestó el 18 de mayo de 2016.**
- ii. Desde el momento en que recibió esa solicitud de la Parte Demandante, CIAC tenía evidencia de la presentación o inminente presentación de un reclamo de responsabilidad por estos últimos hechos que la Parte Demandante afirma tienen vinculación con situaciones anteriores. Desde esa fecha, CIAC contaba, a la luz de los artículos 1081 y 1131 del Código de Comercio, con un término de dos (2) años para vincular a la Aseguradora. Es decir, tal término venció **el 06 de mayo de 2018.**
- iii. Sin embargo, el llamamiento en garantía efectuado en este proceso frente a la Aseguradora solo se realiza mediante escrito presentado ante el H. Tribunal el día **15 de agosto de 2018**

Así las cosas, el fenómeno prescriptivo de una hipotética o eventual acción frente a la Aseguradora se configuró plenamente, y así deberá ser declarado en el presente proceso.

### **3.3. Subsidiaria: Sujeción a los términos, exclusiones, límites y condiciones de la Póliza.**

En el hipotético y remoto evento de que no prosperen las anteriores medios de defensa, deberá tenerse en cuenta que la vinculación de la Aseguradora en el presente caso, está sometida a los estrictos términos y condiciones de la Póliza. Así las cosas, solicito respetuosamente observar las

siguientes disposiciones contractuales, aplicable a la Póliza que nos ocupa, que determinan la ausencia o limitación o disminución de cualquier obligación en cabeza de la Aseguradora:

**a. Riesgos Excluidos - cláusula de exclusiones:**

Ruego al H. Tribunal se tenga en cuenta, las exclusiones que aparecen acordadas en el condicionado general y particular de la Póliza que se aportan, en la medida en que se encuentren configuradas y probadas las mismas al interior del proceso.

En particular, consideramos aplicables las siguientes:

- **“No ampara Daño a la Propiedad de ninguna aeronave mientras dicha aeronave se encuentre en vuelo”** (Sección 2).
- **“3. Responsabilidad asumida por el Asegurado mediante acuerdo conforme a cualquier contrato, a menos que dicha responsabilidad se hubiere asignado al Asegurado incluso en ausencia de dicho acuerdo”** (Exclusiones Generales).

Se deberá tener igualmente en cuenta, conforme lo establece en el artículo 1055 del C.Co. la configuración de cualquier acto o riesgo inasegurable, los cuales por definición están excluidos de la presente póliza. En este sentido, cabe recordar que el artículo 1055 del C.Co.

**b. Límite del valor asegurado:**

- Respeto a la delimitación del valor asegurado.

Solicito a su vez a esta amable entidad que se respete el límite establecido respecto del valor asegurado para la Póliza con base en el cual se vinculó a la aseguradora cuyos intereses represento, al presente proceso, como quiera que tal fue lo consignado en el Código de Comercio, en las siguientes palabras:

“Artículo 1079. Responsabilidad Hasta La Concurrencia De La Suma Asegurada. **El asegurador no estará obligado a responder si no hasta concurrencia de la suma asegurada**, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 1074.”  
(Negrilla fuera del texto original)

- Respeto del deducible acordado a cargo del asegurado.

Debe ponerse de presente que en las condiciones técnicas particulares aplicables de la Póliza consta el valor asegurado y deducible según el amparo a afectar, el cual deberá aplicarse frente a cualquier suma de dinero a la que sea condenada la Aseguradora.

En el presente caso, al interior de la Póliza figura expresamente acordado el siguiente deducible:

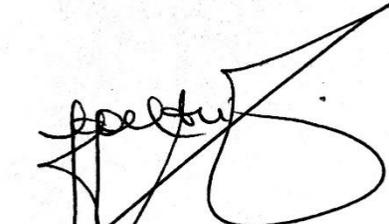
“US 15.000 TODA Y CADA PÉRDIDA CON RESPECTO A DAÑO A LA PROPIEDAD; **PERO US 35.000 TODA Y CADA PÉRDIDA CON RESPECTO A LOS DAÑOS EN LAS AERONAVES**” (Negrilla fuera del texto original)

Tal como se aprecia, el deducible que hipotéticamente se aplicaría a este caso, sería el específico de aeronaves, en cuantía de US 35.000.

#### IV. Solicitud.

En virtud de lo anteriormente expuesto, que consideramos corresponde a claras conclusiones que se extractan del desarrollo y las pruebas del proceso, solicito al H. Tribunal **NEGAR las pretensiones de la demanda y**, en consecuencia, **ABSOLVER** a mí representada de cualquier declaración o condena en este caso.

Cordialmente,



**Rafael Alberto Ariza Vesga.**  
C.C. N° 79.952.462 de Bogotá  
T.P. N° 112.914 del C. S. de la J.