

13 de agosto de 2024

Honorable

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA

SECCIÓN TERCERA – SUBSECCIÓN A

MP: Dr. JUAN CARLOS GARZÓN MARTÍNEZ

E. S. D.

Radicación: 250002336000**20180014700**
Actor: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Demandado: Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A.
Acción: Reparación directa
Asunto: Alegato de conclusión de primera instancia

ESTEBAN PARDO LANZETTA, abogado en ejercicio, en mi calidad de apoderado de MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. (en adelante, Mapfre), oportunamente¹ procedo a presentar el alegato de conclusión de primera instancia, contentivo de los argumentos que deben conducir al H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca a negar las pretensiones formuladas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (en adelante, Aerocivil) en la demanda que dio inicio al proceso de la referencia. Para demostrar lo anterior, el presente alegato se dividirá en los siguientes segmentos:

SECCIÓN	Pág.
1. CUESTIÓN PREVIA	2
2. EXCEPCIONES Y RAZONES DE LA DEFENSA.	2
2.1. EXCEPCIONES PRINCIPALES.	2
2.1.1. Inexistencia de responsabilidad de Mapfre frente a la Aerocivil: cumplimiento de la obligación aseguraticia consistente en la reparación de la aeronave de matrícula HK 3661 G.	2
2.1.1.1. El asunto ya fue dirimido por un Tribunal de Arbitramento convocado por la Aerocivil en calidad de demandante.	2
2.1.1.2. Argumentos y pruebas que demuestran el retorno de la aeronave HK 3661 G a su condición de aeronavegabilidad.	4
2.1.2. Inexistencia de obligación aseguraticia de Mapfre de cara al evento ocurrido el 20 de febrero de 2016; ausencia de relación causal entre los eventos del 24 de julio de 2009 y del 20 de febrero de 2016.	10
2.1.2.1. La ausencia de relación causal fue establecida por un Tribunal de Arbitramento convocado por la Aerocivil en calidad de parte demandante.	10
2.1.2.2. Argumentos y pruebas que demuestran la ausencia de relación causal entre los eventos del 24 de julio de 2009 y del 20 de febrero de 2016.	11
2.1.3. En cuanto al tail boom y su ausencia de relación causal con el evento ocurrido el 20 de febrero de 2016.	16
2.1.4. Ausencia de contrato de seguro vigente para el 20 de febrero de 2016.	21
2.1.5. En cuanto al contrato CTO-028-2010 y su cumplimiento.	21
2.1.6. Caducidad de la acción de controversias contractuales promovida por Aerocivil en contra de Mapfre.	24
2.1.7. Observación adicional: en cuanto al dictamen pericial emitido por el señor Esteban del Hierro Caviedes.	25

¹ Finalizada la etapa probatoria y en el marco de la audiencia de pruebas celebrada el 30 de julio de 2024, el H. Magistrado ponente corrió traslado a las partes por 10 días para la presentación de las alegaciones de conclusión por escrito. Téngase en cuenta que el 7 de agosto de 2024 fue día festivo).

2.2. EXCEPCIONES SUBSIDIARIAS.	26
2.2.1. Cobro de lo no debido o de más de lo debido – en cuanto a los intereses moratorios pretendidos con la demanda.	26
2.2.2. Imposibilidad de solicitar indexación y el reconocimiento simultáneo de intereses moratorios.	26
3. EN CUANTO AL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA FORMULADO POR MAPFRE EN CONTRA DE CIAC.	27
4. SOLICITUD.	27

1. CUESTIÓN PREVIA.

A manera de síntesis, el enfoque de la demanda presentada por la Aerocivil consiste en que el incidente de 20 de febrero de 2016, ocurrido en la aeronave de matrícula HK 3661 G, se erige como un siniestro continuado frente al incidente ocurrido el 24 de julio de 2009. Con tal aproximación, la entidad demandante indicó que, por esa circunstancia, la contabilización del término de caducidad debía iniciar su decurso el 20 de febrero de 2016 y no el 14 de octubre de 2014, fecha en la que fue expedido el certificado de aeronavegabilidad para la referida aeronave.

Con el presente alegato de conclusión quedará demostrado que la posición asumida por la Aerocivil es equivocada, entre otras razones porque el incidente de 20 de febrero de 2016 no se encuentra causalmente asociado con el ocurrido el 24 de julio de 2009, no solo porque las pruebas decretadas y practicadas en el proceso de la referencia así lo demuestran, sino porque el asunto ya fue dirimido y objeto de decisión mediante laudo arbitral de 3 de diciembre de 2019, trámite que fue promovido por la Aerocivil en su calidad de demandante.

2. EXCEPCIONES Y RAZONES DE LA DEFENSA.

A continuación se desarrollan las razones y argumentos que deben conducir al H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca a denegar las pretensiones de la demanda en la sentencia que ponga fin a esta instancia.

2.1. EXCEPCIONES PRINCIPALES.

2.1.1. **Inexistencia de responsabilidad de Mapfre frente a la Aerocivil: cumplimiento de la obligación aseguradora consistente en la reparación de la aeronave de matrícula HK 3661 G.**

2.1.1.1. **El asunto ya fue dirimido por un Tribunal de Arbitramento convocado por la Aerocivil en calidad de demandante.**

La temática relacionada con el presente trámite procesal ya fue dirimida y decidida por un Tribunal de Arbitramento convocado por la Aerocivil, en su calidad de parte demandante. En consecuencia, las consideraciones y decisión emitidas en ese trámite le son plenamente aplicables y oponibles a la Aerocivil, así como las pruebas allí practicadas (art. 174 CGP), no solo porque fungió como parte dentro de dicho trámite, sino porque fue quien lo promovió. Respecto de esta temática, ya existe, pues, cosa juzgada que no puede ser rechazada o negada por dicha entidad.

Al efecto, mediante laudo arbitral de 3 de diciembre de 2019, el cual se encuentra debidamente incorporado al expediente de la referencia, expresamente se indicó lo siguiente:

“4.11.- Analizado el material probatorio aportado al expediente encuentra el Tribunal que, si bien inicialmente se pudiera aceptar que la manifestación de la AEROCIVIL acerca de que no se trata de un nuevo siniestro el ocurrido el 20 de

febrero de 2016, obran en el expediente medios de prueba que evidencian que cuando se contrató la póliza 4000076, el helicóptero no tenía afectación alguna proveniente de los dos eventos anteriores, lo que impone concluir que lo ocurrido el 20 de febrero de 2016 constituyó un nuevo siniestro:

“Esos elementos probatorios son:

“4.11.1.- Certificación de habilitación anual — Cumplimiento servicio anual o de 100 horas para la aeronave Agusta A109C HK-3661-G, expedida el 20 de agosto de 2014 por la AEROCIVIL, visible a folio 000375 del Cuaderno de Pruebas No. 2.

“4.11.2.- Hojas números 105, 106 y 107 del Libro de Vuelo y Mantenimiento de la aeronave A109C HK-3661G, de fechas 14 de abril, 8 de agosto y 12 de agosto de 2014 respectivamente, visibles a folios 000377 a 000379 del Cuaderno de Pruebas No. 2.

“4.11.3.- Oficio de la AEROCIVIL dirigido a la CIAC de fecha 10 de octubre de 2014, en el que se señala:

“Una vez evaluados los cumplimientos establecidos por el taller CIAC a cada una de nuestras no conformidades generadas durante inspección física a la aeronave del asunto, se dan por cerrados a satisfacción. De igual forma se dan por cerrados a satisfacción los reportes documentales generados por la UAEAC mediante oficio 5103.194-2014046626 de 2014/09/23” (se resalta fuera de texto) (visible a folios 000389 del Cuaderno de Pruebas No. 2 y 000033 del Cuaderno de Pruebas No. 3. Resalta quien transcribe).

“4.11.4.- Certificado de aeronavegabilidad estándar No. 0005499 expedido el día 14 de octubre de 2014 por la AEROCIVIL, visible a folios 000060 a 000060 vuelto del Cuaderno de Pruebas No. 1, 000391 a 000392 del Cuaderno de Pruebas No. 2 y 000031 a 000031 vuelto del Cuaderno de Pruebas No. 3, en el que se señala:

“Este certificado de Aeronavegabilidad se expide de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 07 de diciembre de 1944, los artículos 1782 y 1790 del Código de Comercio y certifica que en la fecha de expedición la aeronave fue inspeccionada y se encontró de conformidad con su certificado tipo, está en condiciones de operación segura y reúne los requisitos aplicables del código de aeronavegabilidad’.

“4.11.5.- Oficio de la AEROCIVIL dirigido a la CIAC de fecha 15 de octubre de 2014, en el que se entrega el certificado de aeronavegabilidad del helicóptero Agusta A109C HK-3661G, visible a folios 000390 del Cuaderno de Pruebas No. 2 y 000034 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

“4.11.6.- Circular Informativa de la AEROCIVIL No. CI-5103-082-01 de fecha 2 de junio de 2010, relativa a los procedimientos y requisitos para la expedición del certificado de aeronavegabilidad:

“3. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

“Certificado de aeronavegabilidad: Documento público otorgado por la Secretaría de Seguridad Aérea de la 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. Aeronave colombiana. Aeronave que ostenta matrícula colombiana al estar válidamente inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional de la república (sic) de Colombia’ (visible a folio 000483 del Cuaderno de Pruebas No. 2).

“4.12.- Las pruebas anteriores son centrales para entender que el helicóptero asegurado se encontraba en perfectas condiciones y apto para los vuelos pertinentes, que de hecho realizó, pues se debe considerar que, como lo dice la enciclopedia Wikipedia, en concepto general y válido en Colombia, ‘el certificado de aeronavegabilidad es emitido para cada aeronave por la autoridad de aviación civil del Estado en el cual esté matriculada la aeronave. El certificado de aeronavegabilidad certifica que la aeronave está en condiciones de aeronavegabilidad conforme al diseño de tipo aeronave’, noción que se acomoda integralmente a lo contemplado en la legislación colombiana.

“4.13.- Adicionalmente y como obligada consecuencia, las mismas circunstancias fácticas antes establecidas llevan al Tribunal a concluir que los siniestros anteriores presentados bajo la vigencia de la póliza de Mapfre, así como los contratos de reparación con la CIAC quedaron terminados y con las labores a satisfacción, lo que evidencia la autonomía del siniestro del 20 de febrero de 2016”.

La decisión previa y en firme sobre estos asuntos, emitida en el proceso arbitral promovido por la propia Aerocivil, en el cual se analizaron los distintos eventos o incidentes relacionados con la aeronave HK 3661 G, su reparación y retorno a condición de aeronavegabilidad, así como la independencia causal entre los incidentes de 24 de julio de 2009, 10 de octubre de 2011 y aquel ocurrido el 20 de febrero de 2016, es suficiente para denegar las pretensiones de la Aerocivil en el proceso que nos ocupa. Tales asuntos ya cuentan con decisión final, por manera que no resulta posible reabrir el debate, por cuanto que debe respetarse el fallo que ya existe en estas materias.

2.1.1.2. Argumentos y pruebas que demuestran el retorno de la aeronave HK 3661 G a su condición de aeronavegabilidad.

Sin perjuicio de lo indicado en el numeral precedente, de suyo suficiente para poner fin a la instancia que nos ocupa, a continuación se hará referencia a distintos elementos probatorios incorporados al expediente, con los cuales se observa sin hesitación alguna que la aeronave HK 3661 G retornó a su condición de aeronavegabilidad en octubre de 2014.

Como contexto, debe señalarse que, luego de la ocurrencia del siniestro el 24 de julio de 2009, Mapfre optó por la reparación del helicóptero con matrícula HK 3661 G, todo ello a la luz del artículo 1110 del Código de Comercio, conforme al cual *“La indemnización será pagadera en dinero, o mediante la reposición, reparación o reconstrucción de la cosa asegurada, a opción del asegurador”.*

Por lo anterior, una de las opciones con las que cuenta el asegurador para cumplir con su obligación indemnizatoria consiste en la reparación del bien asegurado, cuestión por la que optó Mapfre en este caso particular y ello no fue objeto de glosa por la Aerocivil. Muy por el contrario, el asegurado estuvo de acuerdo con ello. Tan es así que suscribió, en señal de aceptación de la forma como se estaba procediendo, el contrato CTO-028-2010, al tiempo que hizo comentarios y observaciones respecto de las cotizaciones que para el efecto había emitido previamente la CIAC.

Conforme quedó plenamente demostrado al momento de contestar la demanda, mi representada cumplió con su obligación aseguradora en consideración a que la aeronave fue reparada y retornó a su condición de aeronavegabilidad. En efecto, el 14 de octubre de 2014 la Aerocivil expidió el certificado de aeronavegabilidad para el helicóptero de matrícula HK 3661 G, con lo que se consolidó y verificó el cumplimiento de dicha obligación.

Ahora bien, para sustentar su posición, la Aerocivil pretende negar la relevancia y lo que implica el certificado de aeronavegabilidad. Como podrá concluirlo el H. Tribunal, el planteamiento de la demandante no tiene fundamento. Según las normas que regulan lo atinente a este documento, resulta claro que la emisión del mismo implica que la aeronave

correspondiente es apta para ser operada de manera segura dentro de las condiciones asociadas a su categoría. En torno al certificado de aeronavegabilidad y su importancia en el sector aeronáutico, conviene traer a colación las definiciones citadas por la CIAC en su oficio CIAC/140/GJ No. 2017400004241 (C. 4, folio 73 y ss.), así:

“En el Reglamento Aeronáutico Colombiano RAC, la autoridad aeronáutica expedirá un certificado de aeronavegabilidad, en donde consten las condiciones de operación de la aeronave, en el RAC 1: CUESTIONES PRELIMINARES DISPOSICIONES INICIALES, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS:

*“**Certificar la aeronavegabilidad:** Declaración que emite una autoridad aeronáutica cuando una aeronave o parte de la misma, se ajusta a los requisitos de aeronavegabilidad vigentes que le atañen, después de haberse efectuado una inspección, revisión general, reparación, modificación o instalación, o con ocasión de su inscripción inicial en el Registro Aeronáutico, otorgándosele el correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad.*

*“**Certificado de aeronavegabilidad:** Documento público otorgado por la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la 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.*

“De la misma forma en el RAC 21: CERTIFICACIÓN DE AERONAVES Y COMPONENTES DE AERONAVES determina que:

*“**Certificado de Aeronavegabilidad:** Es el documento público que expide la UAEAC, o la autoridad aeronáutica del Estado de Matrícula de una aeronave, en el que se establece su condición de aeronavegabilidad.*

“En complemento a lo estipulado en el RAC la Circular Informativa: CI-5103-082-001: PROCEDIMIENTOS Y REQUISITOS PARA EXPEDICION DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD dice:

*“**Certificado de aeronavegabilidad:** Documento público otorgado por la Secretaría de Seguridad Aérea de la 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”.*

Es más, la Circular CI-5103-082-01 de 2 de junio de 2010 expedida por la propia Aerocivil, mediante la cual se establecen los “PROCEDIMIENTOS Y REQUISITOS PARA EXPEDICIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEBABILIDAD”, aportada con la contestación de la demanda (C. 4, folio 195 y ss.), expresamente dispone lo siguiente:

*“**Certificado de aeronavegabilidad:** Documento público otorgado por la Secretaría de Seguridad de la 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 hoy a las limitaciones establecidas en su Certificado Tipo” (las negrillas son del texto original).*

Respecto del certificado de aeronavegabilidad, su importancia y lo que este documento público implica, también pueden consultarse las declaraciones del Coronel Carlos Alberto Gutiérrez (audiencia 24/10/2023, minutos 2:28:00, 2:28:35, 2:53:35 y ss., 3:02:35), el señor William Pescador (audiencia 24/10/2023, minutos 3:28:00 y 3:33:30), el General Flavio Enrique Ulloa (audiencia 7/11/2023, minutos 39:20, 55:00, 59:45, 1:19:45, 1:21:00), el

Coronel Rafael Cerón (audiencia 30/7/2024, minutos 37:45 y 39:15) y el Coronel Jaime Andrés Betancur (continuación audiencia 30/7/2024, minutos 22:20).

Como complemento de lo anterior, resulta fundamental tener en cuenta lo preceptuado por el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional², con el cual se confirma que la expedición de un certificado de aeronavegabilidad implica que la respectiva aeronave es segura para operar:

“3.2 Expedición y mantenimiento de la validez de certificados de aeronavegabilidad

“3.2.1 El Estado contratante otorgará el certificado de aeronavegabilidad, basándose en pruebas satisfactorias de que la aeronave se ajusta a los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad”.

Tan importante y relevante es el certificado de aeronavegabilidad, que a este documento se le da plena validez en la totalidad de Estados que han ratificado el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Sobre la aceptación de este documento puede tenerse en cuenta el artículo 33 del referido Convenio, a cuyo tenor:

“ARTÍCULO 33. ACEPTACIÓN DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS. Los Estados contratantes aceptarán la validez de certificados de navegabilidad y certificados de competencia y licencias expedidos o validados por el Estado contratante en que esté matriculada la aeronave, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o se validaron dichos certificados o licencias sean iguales o excedan a las normas mínimas que, en su oportunidad, se establezcan de conformidad con esta Convención”.

Aunque lo anterior resulta suficiente para tener por establecido que con la emisión del certificado de aeronavegabilidad la aeronave fue correctamente reparada, razón por la cual las pretensiones de la demanda no tienen vocación de prosperidad, con la sola lectura del certificado de aeronavegabilidad No. 0005499 expedido el 14 de octubre de 2014 por la Aerocivil para el helicóptero HK 3661 G se observa lo siguiente (C. 4., folio 55):

“5. AUTORIDAD Y BASES PARA SU EXPEDICIÓN

“Este certificado de Aeronavegabilidad se expide de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 07 de diciembre de 1944, los artículos 1782 y 1790 del Código de Comercio y certifica que en la fecha de expedición la aeronave fue inspeccionada y se encontró de conformidad con su certificado tipo, está en condiciones de operación segura y reúne los requisitos aplicables del código de aeronavegabilidad”.

Adicionalmente, téngase en cuenta que, de conformidad con el artículo 1790 del Código de Comercio³, el certificado de aeronavegabilidad es expedido cuando se cumplen los requisitos técnicos y las condiciones de operación de la aeronave. Por lo tanto, resulta claro que con la obtención de este documento se certificó que el helicóptero HK 3661 G fue debidamente reparado y estaba en condiciones para operar de manera segura de conformidad con su certificado Tipo.

Debe señalarse también que para la expedición de este documento, luego de la reparación de una aeronave, el Inspector de la Aerocivil (PMI) realiza una inspección física de la misma y también frente a sus documentos técnicos (registros de mantenimiento, registros de sus

² Téngase en cuenta que el Convenio fue ratificado por Colombia mediante Ley 12 de 1947.

³ **“ARTÍCULO 1790.** <REQUISITOS TÉCNICOS ESTABLECIDOS POR AUTORIDAD AERONÁUTICA - CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD>. La autoridad aeronáutica establecerá los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves y dictará las normas de operación y mantenimiento de las mismas.
“La autoridad aeronáutica expedirá un certificado de navegabilidad, en donde consten las condiciones de operación de la aeronave”.

componentes, libros de vuelo, etc.), se desarrollan los respectivos vuelos de prueba y, únicamente cuando se han cumplido todos estos pasos de manera satisfactoria, se emite el certificado de aeronavegabilidad. Sobre el procedimiento para la obtención de este documento podrá tenerse en cuenta la Circular Informativa No. CI-5103-082-01 emitida por la Aerocivil, referida previamente.

De manera ilustrativa y a título de ejemplo, para la obtención del certificado de aeronavegabilidad, previamente fueron emitidos los siguientes documentos:

- *“Permiso Especial de Vuelo”* fechado el 5 de agosto de 2014, conforme al cual se indica *“Mediante radicado 201405880 del 2014/08/04, la CIAC a través del Gerente General señor Flavio Enrique Ulloa Echeverry e inspector Juan Pablo Buenhombre Molina autorización AIT-CDF010-2008 certifican la condición segura de vuelo a través del cumplimiento al día de AD’s de avión, motor y componentes, SB y programa de mantenimiento”* (C. 3, folio 440).
- *“Certificación de Habilitación Anual – Cumplimiento Servicio Anual o de 100 Horas”*: *“4. CERTIFICACIONES: En cumplimiento del R.A.C. parte IV, Capítulo II, numeral 4.2.2.2 literal 3, el inspector de la Empresa/Taller según aplique, con la autoridad que le otorgó la UAEAC certifica que la aeronave identificada en la parte 1 de este documento, puede retornar a servicio, por lo que se encuentra en condiciones de Aeronavegabilidad”* (C.4, folio 50).
- *“Formulario de Inspección Anual de Aeronave (FIAA)”* actualizado a 25 de septiembre de 2014: *“Por la presente se certifica que los datos detallados en este documento han sido extraídos de los record de la aeronave y cumplen con las normas de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, que la aeronave aquí descrita cumple con su programa de mantenimiento y las directivas de aeronavegabilidad aplicables cumplidas a la fecha”* (C.4, folios 48-49).

Nota: téngase en cuenta que los formularios FIAA y RAC 100 para la aeronave HK 3661 G fueron remitidos por la CIAC al Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad de la Aerocivil mediante oficio No. CIAC/110/OCC No. 20141100032091 del 29 de septiembre de 2014.⁴

Como si lo anterior fuera poco, en el caso concreto y dentro del trámite de inspección para la emisión del certificado de aeronavegabilidad el respectivo Inspector de Seguridad Aérea de la Aerocivil (PMI - señor Alex Fabián Zorro Fajardo) formuló unas observaciones, las cuales fueron atendidas de manera satisfactoria por la CIAC. En efecto, mediante comunicación radicada el 7 de octubre de 2014 ante la Aerocivil y dirigida al señalado Inspector de Seguridad Aérea, el referido Taller de Aeronáutico de Reparación señaló lo siguiente (C.4, folio 52):

“En respuesta a las no conformidades generadas en la inspección física correspondiente a la aeronave HK-3661-G relacionadas en el oficio 5103.194-2014047887 del 30 de septiembre de 2014, adjunto formatos de análisis causa raíz en el cual se presenta el plan de acción para el cierre de las no conformidades generadas”.

Como respuesta a lo anterior, el Inspector de Seguridad Aérea de la Aerocivil (señor Alex Fabián Zorro Fajardo), remitió a la CIAC el oficio No. 5103.194-2014049723 del 10 de octubre de 2014, en el cual se indicó de manera clara lo siguiente (C.4, folio 53):

“Una vez evaluados lo cumplimientos establecidos por el taller CIAC a cada una de nuestras no conformidades generadas durante inspección física a la aeronave del

⁴ En este oficio se señaló: *“Por medio de la presente me permito enviarle los formularios FIAA y RAC 100 actualizados al día 25 de septiembre de 2014, correspondientes a la aeronave HK-3661-G, perteneciente a al Aeronáutica Civil, para su revisión y fines pertinentes”.*

asunto, se dan por cerrados a satisfacción. De igual forma se dan por cerrados a satisfacción los reportes documentales generados por la UAEAC mediante oficio 5103.194-2014046626 de 2014/09/23” (negritas fuera de texto).

Con lo anterior queda claro que la Aerocivil acometió una revisión minuciosa de la reparación de la aeronave y que entendió que las observaciones que había generado dentro del proceso de inspección de la aeronave HK 3361 G habían sido atendidos **a satisfacción** por la CIAC. **Tan es así que el 14 de octubre de 2014 la Aerocivil expidió el Certificado de Aeronavegabilidad No. 0005499 para la referida aeronave** (C.4, folios 54-56).

Debe relievase que dicho análisis técnico lo acometió el Inspector de Seguridad Aérea PMI de la Aerocivil (señor Alex Fabián Zorro Fajardo), funcionario habilitado por esa entidad para el desarrollo de tales funciones y verificación del cumplimiento de los requisitos para la expedición del certificado de aeronavegabilidad respecto de la aeronave de matrícula HK 3661 G, luego de adelantados sus trámites de reparación. En torno al PMI, la labor que el mismo desarrolla y su relevancia en el caso que nos ocupa pueden consultarse las siguientes declaraciones: Jairo Sora (audiencia 24/10/2023, minutos 1:19:35 y 1:20:20), Coronel Carlos Alberto Gutiérrez (audiencia 24/10/2023, minutos 2:26:00, 2:27:25), General Flavio Enrique Ulloa (audiencia 7/11/2023, minutos 1:07:30, 1:24:45), Juan Carlos Londoño (audiencia 7/11/2023, minuto 2:21:55) y Cornel Jaime Andrés Betancur (continuación audiencia 30/7/2024, minutos 23:45).

Resulta inaceptable – y francamente irresponsable – que la Aerocivil pretenda argumentar en este caso que la emisión de un certificado de aeronavegabilidad se reduce a una simple actualización de formato. Muy por el contrario, para la expedición de este documento, luego de la reparación de una aeronave y según ha sido demostrado hasta la saciedad, el Inspector de la Aerocivil (PMI) realiza una inspección física de la misma y también frente a sus documentos técnicos (registros de mantenimiento, registros de sus componentes, libros de vuelo, etc.), se desarrollan los respectivos vuelos de prueba y, únicamente cuando se han cumplido todos estos pasos de manera satisfactoria, se emite el respectivo certificado de aeronavegabilidad.

Debe recordarse, además, que desde el 20 de octubre de 2014 la CIAC informó a Aerocivil que la aeronave HK 3661 ya se encontraba lista y la requirió para que la retirase de las instalaciones de la primera. Lo anterior por cuanto la aeronave, tal como se ha venido explicando, había retornado a su condición de aeronavegabilidad. En varios de estos oficios se reiteró que *“la Aeronave Agusta HK 3661G, la cual se encuentra lista desde el 20 de Octubre del presente año por parte del TAR CIAC”*. A tal efecto, el H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca podrá consultar, entre otros, los siguientes oficios, aportados como prueba documental al momento de contestar la demanda (C.4, folios 57-61):

- Oficio CIAC/240/DMA No.20142400035261 fechado el 20 de octubre de 2014, remitido por CIAC a la Aerocivil.
- Oficio CIAC/240/DMA No.20142400039921 fechado el 21 de noviembre de 2014, remitido por CIAC a la Aerocivil.
- Oficio CIAC/240/DMA No. 20142400043631 fechado el 17 de diciembre de 2014, remitido por CIAC a la Aerocivil⁵.

⁵ *“La presente con el fin de recabar los oficios con radicado No. 2014082878 y No. 20142400039921 y reafirmando la solicitud al Señor Coronel Subdirector General de la Aeronáutica Civil, tenga a bien autorizar u ordenar a quien corresponda el retiro de la Aeronave August HK 3661G la cual se encuentra lista desde el 20 de octubre del presente año por parte del TAR CIAC.*

“Así mismo informarle que la Corporación se encuentra a su disposición para formalizar la entrega física de la misma

“Agradecemos su colaboración y quedamos a la espera de una pronta respuesta a este comunicado”

- Oficio CIAC/240/DMA No. 20152400000703 fechado el 15 de enero de 2015, remitido por CIAC a la Aerocivil.
- Oficio CIAC/240/DMA No. 20152400006461 fechado el 12 de febrero de 2015, remitido por CIAC a la Aerocivil.

Como si lo anterior fuera poco, existen otros tres elementos que refrendan el hecho consistente en que la aeronave de matrícula fue reparada en octubre de 2014, a saber:

- En enero de 2015 la Aerocivil le solicitó a la CIAC que se procediera a cotizar el cambio de logo de la aeronave para el Hospital San Félix (C. 10, folios 299-304) pues la Aerocivil estaba pensando en entregárselo en comodato a dicho hospital. Como es obvio, si el helicóptero no pudiese ser operado en forma segura dentro de las condiciones asociadas a su categoría y clasificación, es claro que la Aerocivil no habría contemplado siquiera la posibilidad de entregar a un hospital la aeronave en comodato⁶.
- La aeronave perdió su condición de aeronavegabilidad el 5 de noviembre de 2015 pues la Aerocivil, en su calidad de propietario y explotador de ella, no acometió la respectiva revisión técnica anual. Aunque resulte obvio, debe resaltarse que si el 5 de noviembre de 2015 la aeronave perdió su condición de aeronavegabilidad, ello necesariamente implica que previo a esa fecha el HK 3661G era aeronavegable. Téngase en cuenta que el haber perdido la condición de aeronavegabilidad no es una situación atribuible a Mapfre pues mi representada ya había cumplido con su obligación retornarla a tal condición el 14 de octubre de 2014. La falta de acometer la inspección técnica anual es atribuible a la Aerocivil, en su calidad de propietario y explotador del HK 3661 G, según se precisó.
- Con posterioridad a la reparación y expedición del certificado de aeronavegabilidad, la aeronave fue asegurada por la Aerocivil con Generali Colombia Seguros Generales S.A. (hoy HDI Seguros S.A.), mediante la Póliza de Seguro de Aviación No. 4000076 expedida para la vigencia comprendida entre el 9 de noviembre de 2015 y el 31 de marzo de 2016. Desde un punto de vista temporal y sin necesidad de efectuar mayores elucubraciones, salta a la vista y resulta evidente que la aeronave de matrícula HK 3661 G fue incluida como bien asegurado dentro del mencionado contrato de seguro y para

⁶ Sobre este particular, podrá tenerse en cuenta lo señalado por el General Flavio Enrique Ulloa (audiencia 7/11/2023, minutos 50:45). Adicionalmente, podrá consultarse lo dicho por la Martha Parra Caicedo en su declaración rendida ante el Tribunal de Arbitramento, la cual cumple con el requisito como prueba trasladada a la luz de lo preceptuado en el artículo 174 del CGP:

“DR. PARDO: En el expediente obran unas comunicaciones mediante correo electrónico, ahorita se las exhibo, pues podemos ir formulando la pregunta y si es necesario exhibirla, no sé si el testigo la recuerda posiblemente no va a ser necesario, pero ya lo señalo, arranco nuevamente con la pregunta; en el expediente obran unas comunicaciones, unos correos electrónicos en las que usted es destinataria, provienen o uno de ellos, perdón, todos ellos provienen del señor Edwin Ariza, funcionario de la Aeronáutica Civil, y usted es una de las destinatarias y el objeto de esos correos electrónicos es cotizar el cambio de insignias del helicóptero de matrícula HK3661G, con el objeto de cotizar las insignias del Hospital San Félix, estos correos electrónicos son de mayo del 2015, usted podría informarle al Tribunal a quienes estamos presentes, el contexto dentro del cual se hizo esto solicitud y cuál era el propósito de la solicitud? en lo que usted recuerde.

“SRA. PARRA: El señor Edwin Ariza en ese entonces era el supervisor de los contratos que tenía la Aeronáutica Civil con CIAC y de esos correos sí recuerdo que él me solicitó que cotizara el cambio de los logos del helicóptero Agusta que ya no dijera Aeronáutica Civil sino de un Hospital San Félix, creo que no recuerdo el nombre exacto del hospital, que había la posibilidad que la Aeronáutica Civil pudiera donar ese helicóptero para que fuese ambulancia en algún hospital o algo, de pronto en otra ocasión también a una gobernación de Antioquia creo que fue, no recuerdo muy bien el ente también para poder donar el helicóptero, entonces en ese correo él me solicitó que se cotizara el cambio de logos y así lo hice y pues le hice conocer el costo al señor Ariza de ese cambio de logos”.

esa vigencia. Esta sola situación apunta a que el incidente ocurrido el 20 de febrero de 2016 es independiente de aquel ocurrido el 24 de julio de 2009. Es más: en la contestación presentada por HDI frente a la demanda arbitral promovida por la Aerocivil, esa aseguradora aportó como prueba un documento intitulado “ANEXO No. 4 – SOLICITUD DE SEGURO DE AVIACION” (folios 42 a 50 del Cuaderno de Pruebas No. 2, trámite arbitral). A folio 46, puede observarse que la Aerocivil estimó que en el año 2015 volaría 200 horas con el helicóptero 109 C (que corresponde al Agusta de matrícula HK 3661 G). Esta manifestación de la misma Aerocivil confirma que para esa fecha la aeronave se encontraba reparada y en condición de aeronavegabilidad, máxime si se tiene en cuenta que el documento objeto de comentario fue emitido el 3 de marzo de 2015, esto es con posterioridad a la reparación y expedición del certificado de aeronavegabilidad.

En este orden de ideas, resulta claro que la aeronave HK 3661 G fue reparada y retornó a su condición de aeronavegabilidad, cuestión que fue informada a la Aerocivil desde el 20 de octubre de 2014, cumpliéndose así con la obligación aseguraticia asumida por Mapfre a la luz del artículo 1110 del Código de Comercio, obligación que por lo demás no se encontraba sujeta a ninguna formalidad adicional y que en tal sentido se cumpliría con la efectiva reparación, tal como aconteció. Por lo tanto, las pretensiones de la demanda deben ser negadas, por cuanto no existió incumplimiento por parte mi representada.

2.1.2. Inexistencia de obligación aseguraticia de Mapfre de cara al evento ocurrido el 20 de febrero de 2016; ausencia de relación causal entre los eventos del 24 de julio de 2009 y del 20 de febrero de 2016.

2.1.2.1. La ausencia de relación causal fue establecida por un Tribunal de Arbitramento convocado por la Aerocivil en calidad de parte demandante.

En el mismo sentido a lo indicado bajo el numeral 2.1.1.1. del presente alegato de conclusión, el laudo arbitral de 3 de diciembre de 2019 dejó en claro que no existe relación causal entre los incidentes de 24 de julio de 2009 y de 20 de febrero de 2016⁷. Este asunto ya fue despejado mediante decisión final y en firme, razón por la cual es plenamente aplicable frente a la Aerocivil y para el caso que nos ocupa. Lo anterior es suficiente para no acceder a las pretensiones de la demanda.

Conviene destacar también que, al momento de descorrer el traslado de las excepciones de mérito contenidas en la contestación de la demanda arbitral, la Aerocivil fue enfática en señalar que lo ocurrido el 20 de febrero de 2016 fue un evento nuevo. En efecto, la Aerocivil señaló expresa y textualmente que “*Frente al argumento de la frontera temporal esgrimido en este ítem, apoyado en los artículos 1053 y 1076 del Cco., cabe manifestar que el evento ocurrido el 20 de febrero de 2016 que dio origen al presente debate debe ser identificado por el Tribunal como un **EVENTO NUEVO**, ocurrido en la vigencia de la póliza contratada con Generali, donde la manifestación contraria de que se trata es de un siniestro inconcluso anterior, situación que obliga a la parte demandada a probarlo y a mi mandante simplemente a demostrar la ocurrencia del siniestro y la cuantía del mismo tal cual se hizo*” (el resaltado viene del texto original). Por lo tanto, la propia conducta de la Aerocivil es confirmatoria de la independencia causal del incidente de 20 de febrero de 2016. Tan es así que el Tribunal de Arbitramento referido le dio la razón a la Aerocivil sobre esta temática.

⁷ En lo pertinente: “... el helicóptero no tenía afectación alguna proveniente de los dos eventos anteriores, lo que impone concluir que lo ocurrido el 20 de febrero de 2016 constituyó un nuevo siniestro”.

2.1.2.2. Argumentos y pruebas que demuestran la ausencia de relación causal entre los eventos del 24 de julio de 2009 y del 20 de febrero de 2016.

Contrario a la posición que presenta la Aerocivil en el presente proceso, resulta fundamental resaltar que no existe relación causal entre los eventos ocurridos el 24 de julio de 2009 y el 20 de febrero del 2016, motivo por el cual este último evento, en un todo de acuerdo con la excepción desarrollada precedentemente, no se encuentra cubierto por la póliza expedida por mi mandante.

Ni con la demanda, ni durante el desarrollo probatorio del caso que nos ocupa, la Aerocivil cumplió con la carga probatoria de demostrar la efectiva relación causal entre los hechos referidos precedentemente, cuestión suficiente para negar las pretensiones de la demanda. A partir de un correcto análisis de este asunto podrá concluirse sin dificultad que la supuesta relación causal no es más que ilusoria. En efecto, lo ocurrido el evento del 20 de febrero de 2016 es un evento nuevo y no está asociado al siniestro de 24 de julio de 2009, entre otras, por las razones que se exponen a continuación:

- Previo a la emisión del certificado de aeronavegabilidad, el helicóptero realizó vuelos los días 14 de abril, 8 y 12 de agosto de 2014, lo que confirma que tuvo capacidad de vuelo. Es más, téngase en cuenta que en ninguna de estas oportunidades se registró una situación de vibración continua o sistemática, lo que hace énfasis sobre la ausencia de relación causal entre los eventos ocurridos el 24 de julio de 2009 y el 10 de octubre de 2011⁸ con aquel ocurrido de 20 de febrero de 2016. Los vuelos señalados tuvieron una duración de aproximadamente 10 horas y adicionalmente puede tenerse en cuenta lo siguiente (C.4, folios 41-43; C.10, folios 6-8):
 - Registro de Vuelo (Hoja No. 00105), de fecha 14-04-2014, Casilla Anotaciones: “Aeronave Segura para Efectuar Vuelo de Prueba”. Adicionalmente el vuelo duró 2.8 horas y se desarrollaron 16 aterrizajes.
 - Registro de Vuelo (Hoja No. 00106), de fecha 08-08-14, Casilla Anotaciones: “La Aeronave se encuentra segura y aeronavegable para cumplir con el vuelo”. Adicionalmente el vuelo duró 3.6 horas y se desarrollaron 20 aterrizajes.
 - Registro de Vuelo (Hoja No: 00107), de fecha 12-08-14, Casilla Anotaciones: “La Aeronave se encuentra segura Aeronavegable para cumplir con el vuelo”. Adicionalmente el vuelo duró 3.0 horas y se desarrollaron 9 aterrizajes.
- Dentro del trámite de inspección para la emisión del certificado de aeronavegabilidad, el Inspector de Seguridad Aérea de la Aerocivil (señor Alex Fabián Zorro Fajardo) formuló unas observaciones, las cuales fueron atendidas de manera satisfactoria por la CIAC. En efecto, mediante comunicación radicada el 7 de octubre de 2014 ante la Aerocivil y dirigida al señalado Inspector de Seguridad Aérea, el referido Taller de Aeronáutico de Reparación señaló lo siguiente (C.4, folio 52):

“En respuesta a las no conformidades generadas en la inspección física correspondiente a la aeronave HK-3661-G relacionadas en el oficio 5103.194-2014047887 del 30 de septiembre de 2014, adjunto formatos de análisis causa raíz en el cual se presenta el plan de acción para el cierre de las no conformidades generadas”.

Como respuesta a lo anterior, el Inspector de Seguridad Aérea de la Aerocivil (señor Alex Fabián Zorro Fajardo), remitió a la CIAC el oficio No. 5103.194-2014049723 del

⁸ Desde ya conviene tener en cuenta que el evento ocurrido en octubre de 2011 correspondió a la fractura del Bolt P/N: NAS624H10 que causó el desprendimiento del actuador bracket. Téngase en cuenta que para ello el fabricante expidió el Boletín de Servicio No. 109-133 del 4 de noviembre de 2011 recomendando el cambio del mencionado componente a los operadores de este tipo de aeronave.

10 de octubre de 2014, en el cual se indicó de manera clara lo siguiente (C.4, folio 53):

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

Con lo anterior resulta claro que la Aerocivil acometió una revisión minuciosa de la reparación de la aeronave y que, igualmente, entendió que las observaciones que había generado dentro del proceso de inspección de la aeronave HK 3361 G habían sido atendidos a satisfacción por la CIAC. Tan es así que el 14 de octubre de 2014 la Aerocivil expidió el Certificado de Aeronavegabilidad No. 0005499 para la referida aeronave, según se indicó previamente.

- El 14 de octubre de 2014 la Aerocivil expidió el Certificado de Aeronavegabilidad No. 0005499 para la aeronave HK 3661 G (C.4, folios 54-56), con el que certificó que la misma se ajustaba plenamente a los requisitos vigentes para su aeronavegabilidad, lo que se erige como prueba fundamental de su reparación. Como es obvio, si la aeronave no hubiera sido reparada correctamente no se habría expedido el correspondiente certificado de aeronavegabilidad.
- El 9 de mayo de 2015 (7 meses después de reparada la aeronave) la CIAC realizó una serie de pruebas en tierra con un vuelo estacionario de 8 minutos, en donde la aeronave se mantuvo estable, lo que implica que el fenómeno de resonancia en tierra no se encontraba presente, justamente porque la aeronave fue reparada. Es más, en el libro de vuelo no se dejó ningún tipo de anotación o constancia sobre resonancia en tierra (C. 10, folio 11), lo que confirma que el helicóptero de matrícula HK 3661 G fue debidamente reparado.

Sobre el particular es conveniente recordar que la CIAC señaló lo siguiente en su oficio CIAC/140/GJ No. 20171400004241 (C. 4, folio 73 y ss.): “... *En este documento se realiza una aclaración importante en el numeral 11 que se transcribe textualmente: ‘se mantiene estable la máquina, se recomienda revisión de tracking y vuelo de comprobación mínimo de tres (3) horas’. A lo que hace referencia el piloto con esta anotación, es a que la aeronave no voló durante los últimos 7 meses y él lo recomendaba como piloto de pruebas, más **NO** por una falla de la máquina, pues de tratarse de una falla, se hubiera generado un reporte de falla operacional, que no es el caso”.*

- Entre el 14 de octubre de 2014, fecha en la que la Aerocivil expidió el Certificado de Aeronavegabilidad No. 0005499 para la aeronave HK 3661 G, con lo que, se itera, pudo constatar la correcta reparación de la misma, y el evento ocurrido el 20 de febrero de 2016, transcurrió un periodo considerable de tiempo, esto es 16 meses. Este solo factor temporal descarta el nexo causal entre el primer evento mencionado y aquel ocurrido el 20 de febrero de 2016.
- La aeronave de matrícula HK 3661 G fue objeto de tres encendidos el 19 de febrero de 2016 sin presentar novedades. Según puede observarse en el folio 00113 del Libro de Vuelo y Mantenimiento correspondiente a esa fecha (C. 10, folio 12), no existe ningún tipo de anotación sobre vibración, resonancia en tierra o dificultad de naturaleza operativa respecto de la aeronave.

- Según lo indicó Finmeccanica⁹ en su informe de 9 de marzo de 2016 (traducción oficial al español aportada por la Aerocivil con la demanda), el daño de 20 de febrero de 2016 se debió a la falta de una correcta aplicación de los Procedimientos de Almacenamiento Extendidos para la aeronave, lo que se erige como una situación enteramente distinta a la reparación previa del referido helicóptero.
- El dictamen pericial emitido por el Coronel Jaime Andrés Betancur Londoño, también es contundente en desligar cualquier nexo de causalidad entre el siniestro de 24 de julio de 2009 con el incidente ocurrido el 20 de febrero de 2016, veamos:

“En relación con el tercer incidente, ocurrido el día 20 de febrero de 2016 en el punto de pruebas de la cabecera 31L del aeropuerto El Dorado, en Bogotá, el suscrito coincide una vez más con el peritaje anterior (Rodríguez, 2019) de fecha 07 de junio de 2019, y según la evidencia e información analizada, este caso se debió a una vibración en tierra. En ese sentido, me permito complementar con la siguiente información:

“(…)

“Por otra parte, 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 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.

“Así mismo, a pesar que se encontraron daños en dos dampers del rotor principal de la aeronave posterior al tercer incidente, es improbable que esta haya sido la causa por varias razones:

“a. Los dampers tenían tan solo 10,32 horas de uso después de su último overhaul (TSO) (Augusta Westland, 2016); es decir, en términos prácticos, habían sido inspeccionados recientemente con resultados satisfactorios, se les había realizado mantenimiento y se puede afirmar que apenas iniciaban su vida útil (ver Anexo C).

“b. En los vuelos y pruebas anteriores al incidente no se presentaron malfuncionamientos o daños que hicieran sospechar sobre una falla en ese

⁹ A título de ejemplo, puede tenerse en cuenta el primer numeral de la comunicación del 9 de marzo de 2016 de Finmeccanica, a cuyo tenor: “1) Debido a la falta de una aplicación adecuada de los Procedimientos de Almacenamiento Extendidos descritos en el Capítulo 20-30 del 109C MM en la Caja de Cambios Principal y la Caja de Cambios – 90 Grados durante el largo período de inactividad del helicóptero antes del evento notificado, los siguientes componentes debe ser enviados a la División de Helicópteros de Finmeccanica para inspección y evaluación de revisión.”

componente; no existen, además, reportes de alguna avería de estos dampers, a pesar que deben ser revisados antes de cada operación de la aeronave (Augusta Westland, 1989).

“c. Según lo documentado en el libro de vuelo de la aeronave, registro 00114 de fecha 20 de febrero de 2016, uno de los técnicos que operó el helicóptero el día del incidente, y quien fungía como inspector de mantenimiento del mismo, había hecho la respectiva inspección prevuelo, certificando el estado óptimo y operable de la misma, momentos previos a la ocurrencia del incidente, lo que descartaría una falla de los dampers, (debe tenerse en cuenta, que este elemento incorpora un notorio testigo/indicador de falla interna y que es de obligatorio chequeo antes de cada operación del helicóptero, el cual evidencia cuando el damper está en óptimas condiciones o cuando se le debe hacer mantenimiento y/o cambio, impidiendo su operación) (Augusta Westland, 1989).

“d. Los dos dampers que se encontraron en mal estado con posterioridad al tercer incidente, de acuerdo con la evaluación de daños realizada por el fabricante (Augusta Westland, 2016), están ubicados en posiciones exactamente opuestas dentro del rotor principal de este helicóptero. Por lo tanto, una falla simultánea de esos dos dampers, opuestos, hubiera prácticamente minimizado sus consecuencias, y por consiguiente, la vibración y los daños causados, de acuerdo con el funcionamiento lógico y razón de ser de estos componentes.

“En este sentido, tal como se determinó en el peritaje anteriormente referido (Rodríguez, 2019), los daños encontrados en los dampers obedecen a consecuencias del incidente y no son la causa del mismo, como se explica a continuación:

“La función de los dampers en un rotor principal de helicóptero es limitar el avance y retraso de la(s) pala(s). En vuelo, el avance y retraso de las palas es permanente y se aumenta o reduce según el tipo de maniobra y movimientos del helicóptero. Los dampers evitan que ese movimiento de avance y/o retraso sea excesivo, previniendo un comportamiento errático de la aeronave y permitiendo el balance del rotor principal como un solo conjunto.

“En tierra, el avance de la pala es despreciable en condiciones normales; no así la tendencia al retraso pues este se debe a la resistencia que el aire alrededor (aire impacto) le genera a las palas del rotor del helicóptero, por lo tanto los dampers se encargan de amortiguar y evitar ese movimiento de las palas hacia atrás (retraso), manteniendo además el rotor principal balanceado. Los hallazgos encontrados en el conjunto del rotor principal del helicóptero Augusta A-109C HK 3361G S/N 7629 con posterioridad al tercer incidente evidencian un desplazamiento excesivo de las palas hacia delante de su posición (Augusta Westland, 2016), lo que es un hallazgo atípico como lo confirma un documento interno de CIAC en el cual se detalla una conversación con el especialista y representante de Augusta Westland, posterior al tercer incidente de la aeronave (Torres, 2016); es decir, un avance más allá de sus límites y condición normal, lo cual no es lógico. 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.

“Consecuente con lo anterior, y teniendo en cuenta que, como está comprobado, quien se encontraba al mando del helicóptero, operando los controles y realizando las pruebas no era un piloto calificado, señor Argemiro Guzmán, 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, como ya se detalló anteriormente. Por el contrario, al parecer, su instinto lo llevó a reaccionar contra la fuente de la vibración de una manera inadecuada tratando de parar el movimiento del rotor principal, con las consabidas consecuencias.

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

“(…)

“C. Conclusiones.

“1. No hay relación o nexo causal entre cada uno de los tres incidentes analizados ocurridos al helicóptero Augusta A109C HK3661G (24 de julio de 2009 en Palanquero, 10 de octubre de 2011 en Bogotá y 20 de febrero de 2016 en Bogotá), de acuerdo con la evidencia disponible analizada se llega a la conclusión que son eventos aislados”.

- En torno al tercer evento, aquel ocurrido el 20 de febrero de 2016, el Tribunal también podrá consultar las siguientes declaraciones: General Flavio Enrique Ulloa (audiencia 7/11/2023, minutos 52:00, 54:20, 1:27:30), Halver Pava (audiencia 7/11/2023, minuto 3:07:00), Coronel Rafael Cerón (audiencia 30/7/2024, minutos 34:50 y 2:04:20) y Cornel Jaime Andrés Betancur (continuación audiencia 30/7/2024, minutos 11:10, 18:10, 1:09:50). Todas ellas convergen en concluir que la causa de dicho evento consistió en la indebida operación de la aeronave ese día (recálquese que la operación fue desarrollada por un técnico y no por un piloto).
- Con el dictamen pericial emitido por el Coronel (RA) Gerardo Rodríguez Cortés¹⁰, obrante en el presente proceso como prueba trasladada proveniente del trámite

¹⁰ Persona suficientemente calificada para emitir el respectivo dictamen pericial, entre otras razones por su condición de i) especialista en seguridad aérea e investigación de accidentes (habiendo trabajado en más de 50 investigaciones), ii) piloto de avión, iii) piloto de helicóptero y iv) piloto instructor.

arbitral¹¹, se observa claramente que, desde un punto de vista técnico, no existió relación causal entre los eventos ocurridos el 24 de julio de 2009, 10 de octubre de 2011 y 20 de febrero de 2016¹². Sobre el particular¹³, el coronel Rodríguez indicó lo siguiente respecto de cada uno de ellos (C. 3 de pruebas, folios 307 y ss del trámite arbitral):

- 24 de julio de 2009: *“Los daños del primer evento en Palanquero, ocurrido el 24 de julio de 2009, fueron ocasionados por una posible resonancia en tierra, de acuerdo con el informe de la descripción de los hechos, elaborado por el piloto al mando el día de la ocurrencia del incidente, tal como está consignado en la página 69 del informe de evaluación de posibilidades de reparación (REPAIR ASSESSMENT), efectuada por técnicos de AGUSTA, con fecha de comunicación 18-DIC-2009”.*
- 10 de octubre de 2011: *“Los daños del segundo evento, ocurrido el 10 de octubre de 2011, fueron ocasionados por la fatiga del material (falla de fábrica), de los pernos del tren de aterrizaje izquierdo, los cuales la casa fabricante AGUSTA, como medida correctiva y preventiva, ordenó cambiar a toda la flota de helicópteros AGUSTA 109, pocos días después de ocurrido el suceso al helicóptero AGUSTA A109C S/N 7629, registro HK3661G, debido a otro incidente similar que se presentó en otro helicóptero AGUSTA, por fallas de fábrica en el diseño y ajuste de los pernos en mención. (Ver anexo 2, páginas 1 y 2 boletín de AGUSTA # 109-133 de fecha 4-NOV-2011)”.*
- 20 de febrero de 2016: Luego de efectuar el desarrollo y explicación correspondientes, el perito indicó: *“Por lo anterior se puede concluir que los daños del tercer evento, ocurrido el 20 de febrero de 2016, en dos de los cuatro ‘DAMPER’, los cuales no habían sufrido fallas en el evento de Julio de 2009, fueron ocasionados como consecuencia de las condiciones aerodinámicas en las que entró la aeronave y por los efectos evidentes de la PARADA SUBITA a la que fue expuesto el rotor principal”.*

Así las cosas, no solo puede afirmarse que la demandante no cumplió con la carga probatoria de sustentar una supuesta relación causal entre los eventos ocurridos el 24 de julio de 2009 y 20 de febrero de 2016, sino que queda establecido que la supuesta causalidad es inexistente. Nuevamente debe reiterarse que la aeronave retornó a su condición de aeronavegabilidad el 14 de octubre de 2014 y que el evento ocurrido el 20 de febrero de 2016 nada tiene que ver con el siniestro primigenio.

2.1.3. En cuanto al tail boom y su ausencia de relación causal con el evento ocurrido el 20 de febrero de 2016.

Dada la evidente ausencia de relación causal entre los incidentes de 24 de julio de 2009 y el ocurrido el 20 de febrero de 2016, la Aerocivil pretende ahora señalar que la ausencia de envío del tail boom del helicóptero para revisión de alineación fue la causa de este último incidente. Nada más alejado de la realidad. En efecto, con las siguientes pruebas queda claro que el tail boom nada tuvo que ver en lo ocurrido el 20 de febrero de 2016, veamos:

- En torno a esta temática, el dictamen pericial emitido por el Coronel Jaime Andrés Betancur Londoño es claro en señalar lo siguiente:

¹¹ Esta prueba cumple con los requisitos establecidos en el artículo 174 del CGP.

¹² Las consideraciones contenidas en la experticia le permitieron concluir al coronel Rodríguez que *“cada evento como se puede evidenciar claramente, tiene una causa diferente”.*

¹³ Para mayor detalle, el H. Tribunal podrá consultar la respuesta que el perito dio a la pregunta “B” que le fue formulada dentro del respectivo cuestionario técnico.

“B. En relación con el impacto en los siniestros analizados o en la reparación de la aeronave debido a la decisión de no enviar a la fábrica el componente “tail boom” para su alineación, no se encontraron evidencias concluyentes que determinen un nexo causal entre la decisión de realizar la reparación local del tail boom y alguno de los tres incidentes investigados. Como ya se ha explicado, con base en la evidencia analizada se puede manifestar que ninguno de los tres siniestros tuvieron como causa algún componente de la cola del helicóptero y/o el comportamiento del tail boom. Como soporte y explicación de lo anterior, me permito efectuar las siguientes precisiones:

“(…)

“2. Respecto al tercer incidente, como ya se ha explicado ampliamente, se trató de una vibración en tierra, posible, pero no exclusivamente, una resonancia en tierra, y este suceso en poco o nada está relacionado con la estructura de la cola o tail boom del helicóptero; mucho menos en este caso en particular en donde se había inspeccionado la aeronave justo antes del inicio de las pruebas, se había encontrado en óptimas condiciones y certificado como “aeronave operable”¹⁰ para realizar el encendido y los chequeos en tierra ordenados. Sí puede estar relacionado este incidente con una mala operación del mismo y/o sus controles de vuelo, o diferencias en el tren de aterrizaje versus lo ordenado por el fabricante en el Manual de Mantenimiento, entre otras posibles razones ya expuestas.

“En complemento, durante una inspección de evaluación de daños realizada al helicóptero A109C HK3661G posterior al tercer incidente, por parte de la casa fabricante Augusta Westland, no se detectaron discrepancias en los componentes de la cola. En efecto, en esa evaluación se determinó mediante una inspección videoscópica al tail boom y a los pernos y tuercas retenedoras del tail boom al fuselaje que los resultados de la inspección fueron satisfactorios (Augusta Westland, 2016); es decir: el tail boom, sus componentes internos, adheridos y demás controles en esa parte del helicóptero estaban en buenas condiciones, por lo tanto no pudieron ser factor o tener un nexo causal con el incidente ocurrido a la aeronave el día 20 de febrero de 2016. Esa información fue ratificada mediante dos comunicados internos de CIAC: el primero con No 20162400011163/240 /DMC/CIAC de fecha 10-03-2016 con asunto: “Informe Augusta HK3661G”, en el cual se informan los trabajos realizados a la aeronave con asesoría del representante de la compañía Augusta Westland; el segundo con No 2016110000121333 de fecha 16-03-2016 “Informe trabajos realizado Augusta HK-3661G”, en donde se relacionan los avances logrados en el helicóptero con el personal de Augusta Westland, en el punto 2 se relacionan tres videos de la inspección videoscópica antes mencionada, la cual arrojó resultados satisfactorios sobre el tail boom.

“3. De lo anterior se deduce que al no haber relación entre el comportamiento y funcionamiento del tail boom con los siniestros de la aeronave analizados, tampoco hay relación con la decisión del envío o no a la fábrica y/o la decisión de realizar la reparación a nivel local, esto es, por parte de la CIAC en Colombia, con fundamento en los Manuales del fabricante.

“Conclusiones:

“(…)

“2. La decisión de no enviar el tail boom a la casa fabricante y posteriormente la ejecución del mantenimiento y reparación a nivel local, en Colombia por parte de la CIAC, no fue factor en alguno de los incidentes, no se evidenció algún nexo causal entre esa decisión y la ocurrencia de los incidentes analizados”.

- Por su parte, la experticia rendida por el Coronel Rafael Fernando Cerón Rojas fue clara en señalar lo siguiente:

“Aunque el tail cone no fue enviado para chequeo de alineación, durante el tiempo de operación entre el segundo y tercer incidente no existieron registros de mantenimiento que sugieran una anomalía evidente y relacionada con el tail boom. Más importante aún, y según fue mencionado previamente en este dictamen, la UAEAC realizó la revisión visual y documental de la aeronave para expedir el certificado de aeronavegabilidad, lo que certificó la condición de operación segura a partir de 2014. En todo caso, los registros y verificaciones efectuadas luego del evento del 20 de febrero de 2016 permiten asegurar que tanto el tail boom como el conjunto de rotor de cola no presentaron daños o malfuncionamientos (anexo 9 FINMECCANICA, Anexo 10 Informe Técnico Preliminar).

“(…)

“Los componentes afectados en el evento del 20 de febrero de 2016 están ubicados únicamente en el conjunto del rotor principal y la estructura cercana al tren de aterrizaje derecho.

“Tanto el reporte de FINMECCANICA de fecha 4 de marzo de 2016, como el informe de seguridad de CIAC, el informe técnico preliminar (anexo 10) o las tareas realizadas por el representante de Agusta Westland (anexos, 9,10, 11,12,) no reportan daños en el tail boom y su estructura interna, como ejes impulsores, cajas de engranajes, o conjunto de rotor de cola.

“En un evento como el ocurrido al HK3661G, el foco de energía es el punto crítico donde se desencadena la acción que resulta en un incidente, y dada la condición final del HK3661G luego del mismo, se puede observar que ese foco de energía estuvo situado en el rotor principal, pues los daños fueron encontrados en esa área. Por lo tanto, se descarta la participación del tail boom y sus componentes como causa del evento.

“Pero además, si es que el foco de energía hubiera sido la sección trasera, en especial el rotor de cola, la reacción del fuselaje hubiera sido la de realizar un giro, pues la función principal del rotor de cola de todo helicóptero, especialmente en tierra, es la de mantener la nariz del helicóptero en alineación (una sola dirección, coloquialmente se diría: “la nariz quieta”) es decir que si el rotor de cola hubiera sido la causa principal o contribuyente del accidente, el HK3661G necesariamente hubiera empezado a girar en círculos, ¿ en qué proporción? En la que la fuerza de torsión que hubiera dejado de existir alcanzara a desplazar la nariz del helicóptero. En estos eventos eso puede incluir varios giros sobre su eje; pero esto nunca ocurrió.

“(…)

“6. Cierre/ Conclusiones

“Se concluye que el informe de INDAER no proporciona evidencia técnica en cuanto a que la verificación de la alineación del tail cone o el rotor de cola sea la causa del incidente, como lo pretendía la solicitud de dictamen pericial de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil UAEAC en su demanda, conforme a la cual se solicitaba se decretara una prueba técnica con el objeto de verificar si el incumplimiento por parte de la CIAC, relacionada con la verificación de alineación del tail boom, era la causa del incidente del 20 de febrero de 2016. Lo anterior no se logró por dos razones principales:

“No existe una relación causa raíz clara donde se explique con algún nivel de profundidad técnico de como una supuesta desalineación del tail boom pudiere

haber ocasionado el evento del 20 de febrero de 2016. Es más, 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.

“Es de resaltar que durante el año 2014 la CIAC acudió ante la UAEAC para que revisara y certificara la condición de aeronavegabilidad del HK3661G, es decir su capacidad de operación segura. Dicho procedimiento fue realizado y aprobado por la máxima Autoridad Aeronáutica Colombiana, la UAEAC que revisó la trazabilidad de la aeronave.

“Queda demostrado en este dictamen que los componentes involucrados en el fenómeno de resonancia en tierra son el rotor principal y el tren de aterrizaje, el primero como el generador de frecuencias y el segundo como responsable de amortiguar y responder a ese estímulo, y no otros componentes como el tail cone o el conjunto del rotor de cola”.

Aunque con lo anterior queda más que demostrado que el tail boom no tuvo participación en el incidente ocurrido el 20 de febrero de 2016¹⁴, existen argumentos adicionales que descartan tal supuesto, veamos:

- El dictamen pericial rendido por el señor Esteban del Hierro Caviedes¹⁵ no cumplió con su objeto¹⁶ y mucho menos logró demostrar un supuesto vínculo casual entre el tail boom y el incidente de 20 de febrero de 2016. En efecto, esta experticia tan solo contiene una escueta conclusión indicando que *“5. La inspección inadecuada del Botalón de Cola “Tail Boom” por chequeo de alineación es un factor contribuyente a las vibraciones, desde el eje impulsor de cola hasta el rotor de cola. Toda vibración es cuidadosamente controlada en los helicópteros, y es un factor contribuyente al fenómeno Resonancia en Tierra”.* Frente a ello pueden efectuarse distintas observaciones:
 - De la redacción de la conclusión se observa claramente que el perito ni siquiera la asoció a un evento, incidente o espacio temporal particular, cuestión suficiente para observar su debilidad y generalización.
 - La conclusión tan solo señala que ello es un factor contribuyente; el perito nunca indicó que fuera la causa del incidente de 20 de febrero de 2016. Y es que no podía ser de otra manera pues, se reitera, el tail boom no tuvo incidencia causal en el evento que da origen al presente proceso judicial.
 - Es más, si se miran bien las cosas puede observarse que, incluso, esa conclusión no tiene ningún tipo de desarrollo previo o soporte probatorio. Al efecto, en el dictamen con fines de contradicción, el Coronel Rafael Cerón claramente indicó lo siguiente:

¹⁴ Incluso si, en gracia de discusión, llegase a señalarse que se produjo un evento de resonancia en tierra, cuestión que no está demostrada. Es más: recuérdese que la Aerocivil no desarrolló el correspondiente informe de incidente grave, tal como le correspondía en su calidad de máxima autoridad de aviación civil en Colombia. Esta circunstancia fue relevada por el Coronel Betancur y el Coronel Cerón durante la audiencia de 30 de julio de 2024, durante la sustentación y contradicción de sus respectivos dictámenes periciales.

¹⁵ El cual desbordó la solicitud de la prueba, según fue advertido oportunamente por el suscrito en el trámite procesal, y será objeto de comentario ulterior en este alegato de conclusión.

¹⁶ Recuérdese que el objeto del dictamen, tal como fue solicitado por la Aerocivil en la demanda, consistía en *“... una prueba técnica con el objeto de verificar si es el incumplimiento por parte de la CIAC, relacionada con la verificación de alineación del tail boom, es la causa del incidente del 20 de febrero de 2016.”*

“En primer término, debo señalar que, como piloto de pruebas, administrador de mantenimiento y la experiencia obtenida al respecto, encuentro que el informe pericial elaborado por INDAER no proporciona una prueba técnica de que la verificación por alineación del tail boom es la causa del evento que sufrió el HK3661G el 20 de febrero de 2016, objeto de ese dictamen pericial.

“Lo anterior en razón a lo siguiente:

“No hay una hipótesis planteada y desarrollada donde se pueda afirmar física y mecánicamente que el chequeo de desalineación es la causa del evento del HK 3661G. Es más, sobre este tema el dictamen pericial de INDAER tan solo contiene un punto en sus conclusiones al respecto, conforme a lo cual se indica que la falta del chequeo es un factor “contribuyente”, más no la causa raíz o principal del incidente. Téngase en cuenta que el objeto de la prueba solicitada por la UAEAC era: “decretar una prueba técnica con el fin de verificar si es el incumplimiento por parte de la CIAC, relacionada con el arreglo del tail boom, es la causa del incidente ocurrido el 20 de febrero de 2016”, cuestión que no se cumplió.

“En adición a lo anterior, la conclusión mencionada no refiere a una fecha o espacio temporal específico y mucho menos de manera directa con el evento del 20 de febrero de 2016.

“En caso de que la conclusión 5 se refiera a que lo ocurrido el 20 de febrero de 2016 se trate de una resonancia en tierra, debe señalarse que ello no está demostrado y que, solo en gracia de discusión, de haberse tratado de una resonancia en tierra, ello no es causado por el tail cone, como se explicará en este dictamen pericial”.

- Si el tail boom hubiese estado desalineado, no hubiese encajado al momento de ser instalado por la CIAC. Al efecto, puede consultarse la declaración del General Flavio Enrique Ulloa (audiencia 7/11/2023, minutos 1:11:05 y 1:34:30). Muy por el contrario: el tail boom pudo ser instalado por CIAC y se desarrollaron los correspondientes vuelos de prueba que, ulteriormente y en asocio a las verificaciones del PMI de la Aerocivil, llevaron a la expedición del certificado de aeronavegabilidad el 14 de octubre de 2016.
- Según lo indicado por los testigos Edwin Ariza (audiencia 24/10/2023, minutos 2:01:07, 2:02:30, 2:03:20 y 2:03:40), Juan Carlos Londoño (audiencia 7/11/2023, minuto 2:41:50), Coronel Rafael Cerón (audiencia 30/7/2024, minuto 2:53:00) y Cornel Jaime Andrés Betancur (continuación audiencia 30/7/2024, minutos 25:25 y 1:02:30), si el tail boom del helicóptero se encuentra desalineado, ello genera un grave factor de inseguridad en vuelo por cuanto la aeronave entra en vibración, inestabilidad o vuelo desalineado, cuestión que puede incluso generar un accidente en el desarrollo del vuelo.

Pues bien, en el caso que nos ocupa resulta claro que el tail boom no se encontraba desalineado pues en ninguno de los vuelos de prueba, como tampoco en las comprobaciones desarrolladas el 19 de febrero de 2016, se dejó ningún tipo de anotación sobre riesgos operativos vuelo. Muy por el contrario, puede observarse lo siguiente (C.4, folios 41-43; C.10, folios 6-8; C. 10, folio 12):

- Registro de Vuelo (Hoja No. 00105), de fecha 14-04-2014, Casilla Anotaciones: “Aeronave Segura para Efectuar Vuelo de Prueba”. Adicionalmente el vuelo duró 2.8 horas y se desarrollaron 16 aterrizajes.
- Registro de Vuelo (Hoja No. 00106), de fecha 08-08-14, Casilla Anotaciones: “La Aeronave se encuentra segura y aeronavegable para

cumplir con el vuelo”. Adicionalmente el vuelo duró 3.6 horas y se desarrollaron 20 aterrizajes.

- Registro de Vuelo (Hoja No: 00107), de fecha 12-08-14, Casilla Anotaciones: “La Aeronave se encuentra segura Aeronavegable para cumplir con el vuelo”. Adicionalmente el vuelo duró 3.0 horas y se desarrollaron 9 aterrizajes.”
 - Registro de Vuelo (Hoja No. 00113): La aeronave tuvo tres encendidos el 19 de enero de 2016 sin presentar novedades. Es más, no existe ningún tipo de anotación sobre vibración, resonancia en tierra o dificultad de naturaleza operativa respecto de la aeronave.
- Para finalizar, luego del incidente de 20 de febrero de 2016, Finmeccanica no encontró ningún daño en el tail boom. Al efecto, el respectivo informe de 9 de febrero de 2016 señala lo siguiente (traducción oficial al español aportada por la Aerocivil con la demanda): “*Inspección visual general, Controles giratorios TRDS, TGB y T/R sin discrepancias. También se realizó una inspección de boroscopio dentro de la cola, verificación de torsión en los pernos de fijación de fuselaje – **cola con resultados satisfactorios**” (se destaca). Ello fue destacado en la experticia del Coronel Rafael Cerón en los siguientes términos: “*Pero además FINMECCANICA informa que se realizó una inspección general visual a los ejes del sistema de tren de potencia, caja de transmisión TGB y controles del rotor de cola, sin discrepancias observadas y que una inspección boroscópica fue realizada dentro del tail cone, revisando además el torque de los pernos de unión entre el fuselaje y tail boom con resultados satisfactorios (anexo 9). Las fotografías contenidas en el anexo 4 tomadas directamente por este perito el día 7 de mayo de 2024 confirman visualmente la condición del tail boom y sus componentes*”.*

En este orden de ideas, resulta claro que el tail boom de la aeronave de matrícula HK 3661 G nada tuvo que ver en el incidente ocurrido el 20 de febrero de 2016, cuestión que se erige como un elemento adicional para que el H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca niegue las pretensiones de la demanda formulada por la Aerocivil en contra de Mapfre.

2.1.4. Ausencia de contrato de seguro vigente para el 20 de febrero de 2016.

Como quedó comprobado, Mapfre cumplió con su obligación indemnizatoria derivada del contrato de seguro celebrado con la Aerocivil, con la reparación de la aeronave HK-3661G, tal como lo constató la Aerocivil al expedir el certificado de aeronavegabilidad No. 0005499 el 14 de octubre de 2014.

Teniendo en cuenta lo anterior, al tiempo que el incidente de 20 de febrero de 2016 es un siniestro nuevo, así como que no había póliza vigente expedida por Mapfre para el 20 de febrero de 2016 en relación con la aeronave HK-3661G, no existe obligación asegurática alguna en cabeza de mi representada de cara al evento ocurrido en tal fecha (20 de febrero/2016).

2.1.5. En cuanto al contrato CTO-028-2010 y su cumplimiento.

Aun cuando lo indicado en las páginas precedentes demuestra que Mapfre no tiene ningún tipo de responsabilidad u obligación frente a la Aerocivil en el proceso que nos ocupa, a continuación haremos referencia al Contrato de Prestación de Servicios Técnicos de Reparación y Mano de Obra, CTO-028-2010, en el cual figuran como partes contratantes Mapfre y la CIAC.

Previo al análisis de la relación contractual en particular, conviene recordar que las obligaciones en general - y sin perjuicio de otras clasificaciones - se dividen en dos grandes grupos, los cuales tienen diferencias fundamentales entre sí.

De un lado, se encuentran las denominadas ‘obligaciones principales’ que son aquellas céntricas o medulares, las cuales subsisten de manera independiente pues no requieren de la existencia o cumplimiento de otro tipo de obligaciones. La ausencia o inobservancia de

este tipo de obligación, precisamente por su connatural relevancia, puede conllevar al incumplimiento o, incluso, al vaciamiento del contrato.

De otro lado, se encuentran las llamadas 'obligaciones secundarias' o 'accesorias', las cuales, tal como puede inferirse por su denominación, dependen de la existencia de una obligación principal y, en tal sentido, no gozan de la misma relevancia para la relación contractual, por lo que su ausencia o infracción no generará los mismos efectos antes mencionados. Lo anterior, en desarrollo de los principios de conservación o preservación del negocio (*favor negotii*).

En lo que se refiere al contrato CTO-028-2010, no debe perderse de vista que su objeto se delimitó en los siguientes términos: "**PRIMERA: OBJETO:** LA CIAC se obliga para con MAPFRE a prestar los servicios técnicos de reparación del Helicóptero Agusta A109C, matrícula HK-3661G con S/N 7629 de conformidad con la cotización No. 2377 G/119/DICO/CIAC del 28 de diciembre de 2009 y el oficio No. 505GE/160/DICO/CIAC correspondiente a la adición realizada el 10 de abril de 2010. PARAGRAFO PRIMERO: MAPFRE contrata estos servicios para dar cumplimiento a la obligación de indemnización derivada de la Póliza de Seguro Casco de Aviación No. 2201208900107. PARÁGRAFO SEGUNDO: La CIAC deberá disponer del personal, y suministrar los equipos, materiales, herramientas que disponga, para cumplir el objeto del contrato. El detalle, especificaciones y cantidades de los trabajos a realizar se encuentran contenidos en la cotización No. 2377 G/119/DICO/CIAC del 28 de diciembre de 2009 y el oficio No. 505GE/160/DICO/CIAC correspondiente a la adición realizada el 10 de abril de 2010, la cual hace parte del presente contrato". De la anterior transcripción, resulta claro que la obligación principal del contrato consiste en la reparación de la aeronave, sin que pueda existir duda sobre este punto.

La naturaleza principal de tal obligación resulta palmaria, no solo por la evidente definición del objeto contractual, sino porque la misma es independiente y autónoma, pues no depende del cumplimiento o desarrollo de otro tipo de obligaciones. Es más, todo ello se encuentra en directa armonía y sintonía con el propio rótulo contractual, esto es: "CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS TÉCNICOS DE REPARACIÓN Y MANO DE OBRA". Resulta diáfano, entonces, que el aspecto fundamental y cardinal de este vínculo contractual era la reparación del helicóptero de matrícula HK 3661 G, lo cual ocurrió según se ha indicado en distintos apartes de esta contestación de demanda.

Remitiéndonos nuevamente al plano contractual, puede señalarse, por ejemplo, que la obligación identificada con el numeral 8 también es principal pues guarda estricta y necesaria relación con el objeto y finalidad del contrato. Nos referimos a la obligación según la cual "La CIAC se obliga para con MAPFRE a prestar los servicios de reparación del Helicóptero Agusta A109C, matrícula HK-3661G con S/N 7629; 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 de Seguridad Aéreas, Grupo de Aeronavegabilidad de la AEROCIVIL para obtener la respectiva autorización y aprobación". Y debe manifestarse que la misma es principal por cuanto está directamente asociada con la reparación de la aeronave que, se repite, se señaló de manera expresa como el objeto del contrato. Al respecto cabe reiterar, según se ha manifestado en distintas oportunidades en este escrito, que tales obligaciones principales se cumplieron a cabalidad por cuanto la Aerocivil expidió el certificado de aeronavegabilidad el 14 de octubre de 2014, lo que demuestra, sin lugar a hesitaciones, que la pluricitada aeronave fue reparada.

Tal estipulación - la de retornar la condición de aeronavegabilidad - reviste, sin lugar a dudas, un carácter fundamental para el contrato CTO-028-2010 por cuanto la misma gira en torno a la reparación del helicóptero Agusta, por lo que el certificado de aeronavegabilidad se erige como un documento indispensable para el cumplimiento del contrato.

En lo que respecta a otras obligaciones que hubieren sido plasmadas en el contrato debe afirmarse que no son de carácter principal sino de naturaleza secundaria o accesoria. Ello ocurre, por ejemplo, con la obligación segunda (en cabeza de la CIAC y a favor de

Mapfre¹⁷), conforme a la cual se deberá “*entregar un reporte detallado de los trabajos de reparación efectuados en cumplimiento del objeto del contrato (...)*”, obligación a la que la parte demandante pretende otorgar una característica y relevancia que no tiene dentro del marco contractual. En efecto, tal informe o reporte en nada afecta el debido cumplimiento del objeto contractual, como tampoco cambia la realidad, esto es que la aeronave fue reparada y retornó a su condición de aeronavegabilidad el 14 de octubre de 2014, tal como lo certificó y reconoció la propia Aerocivil al expedir el certificado de aeronavegabilidad No. 0005499. Bastará con la sola lectura de la precitada obligación para poder concluir que la misma es de naturaleza secundaria o accesorio (que no principal o medular).

Tal obligación no es de naturaleza ‘secundaria’ o ‘accesoria’, pues evidentemente no subsiste de manera autónoma o independiente. Lo anterior encuentra sustento en que la presencia o ausencia del ‘reporte’ aludido en la precitada obligación, en nada afecta el cumplimiento integral de la ‘obligación principal’, esto es la de reparar la aeronave y retornarla a su condición de aeronavegabilidad, según la propia Aerocivil lo certificó al expedir el correspondiente documento de aeronavegabilidad el 14 de octubre de 2014.

En este sentido, teniendo en cuenta que la obligación consistente en entregar un reporte de los trabajos de reparación en nada incide o afecta el objeto del contrato, se puede concluir fácilmente que el planteamiento jurídico de la demanda se sustenta en un mero formalismo y deja de lado el hecho innegable consistente en que la propia Aerocivil certificó la correcta reparación de la aeronave HK 3661 G. 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 amén de 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.

Así las cosas, no resultará válido sostener que la supuesta inejecución o incumplimiento de la mencionada ‘obligación secundaria’ tenga la virtualidad para constituir un incumplimiento contractual relevante de cara a su objeto. En efecto, partiendo del hecho innegable de que se cumplió con el objeto, finalidad y ‘obligación principal’ del contrato, como efectivamente sucedió con la reparación y el retorno a la condición de aeronavegabilidad del HK-3661 G¹⁸, no encontraría sustento alguno argumentar un incumplimiento contractual, propiamente dicho, pues el contrato efectivamente se cumplió.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia señaló lo siguiente en sentencia del 15 de noviembre de 2017, en la que se afirmó:

*“Como es conocido, la responsabilidad civil contractual está edificada sobre los siguientes pilares axiológicos: a) la preexistencia de un vínculo jurídico entre las partes; b) su **incumplimiento relevante** por quien es demandado; c) la generación de un perjuicio significativo para el actor; y d) la conexión*

¹⁷ Nótese que el sujeto activo de esta obligación es Mapfre y no la Aerocivil.

¹⁸ Cuestión que fue comunicada en múltiples oportunidades a la Aerocivil, tal como puede observarse en los siguientes oficios que al efecto le remitió la CIAC (C.4, folios 57-61):

- Oficio CIAC/240/DMA No.20142400035261 fechado el 20 de octubre de 2014, remitido por CIAC a la Aerocivil.
- Oficio CIAC/240/DMA No.20142400039921 fechado el 21 de noviembre de 2014, remitido por CIAC a la Aerocivil.
- Oficio CIAC/240/DMA No. 20142400043631 fechado el 17 de diciembre de 2014, remitido por CIAC a la Aerocivil¹⁸.
- Oficio CIAC/240/DMA No. 20152400000703 fechado el 15 de enero de 2015, remitido por CIAC a la Aerocivil.
- Oficio CIAC/240/DMA No. 20152400006461 fechado el 12 de febrero de 2015, remitido por CIAC a la Aerocivil.

*causal entre la referida insatisfacción de los deberes convencionales y el correspondiente daño irrogado*¹⁹ (Negrillas fuera del texto).

Resulta claro, entonces, que nos encontramos ante una obligación que no solamente reviste el carácter de secundario, sino que adicionalmente carece de relevancia sustancial para el cumplimiento material del objeto y la finalidad contractual. Por lo tanto, la postura jurídica de la demanda no puede abrirse paso en el caso que nos ocupa y hace énfasis sobre una posición formalista con la que pretende desconocerse lo verdaderamente sustancial: que la aeronave fue reparada y retornó a su condición de aeronavegabilidad.

Aun cuando lo señalado en líneas precedentes es suficiente para concluir que las pretensiones de la Aerocivil no pueden salir airosas, existe una consideración adicional que derruye la posición adoptada por la Aerocivil. Como podrá observarlo el H. Tribunal, la entidad demandante no es el sujeto activo de la obligación relacionada con la entrega del respectivo informe por parte de la CIAC. En efecto, la obligación se estableció en cabeza del referido Taller Aeronáutico de Reparación y a favor de Mapfre, por lo que la Aerocivil está haciendo una lectura e interpretación equivocada del texto contractual. Este argumento, aunado a lo señalado previamente, confirma que la postura adoptada por la Aerocivil en su libelo introductorio es equivocada.

2.1.6. Caducidad de la acción de controversias contractuales promovida por Aerocivil en contra de Mapfre.

Sin perjuicio de que en el caso que nos ocupa ha quedado comprobada la inexistencia de responsabilidad de Mapfre frente a la Aerocivil, debe destacarse que, luego de finalizado el debate probatorio, queda claramente establecida la caducidad de la acción de controversias contractuales promovida por Aerocivil en contra de mi representada.

Visto, como se encuentra demostrado, que el helicóptero de matrícula HK 3661 G retornó a su condición de aeronavegabilidad el 14 de octubre de 2014, que desde el 20 de octubre de 2014 la CIAC requirió a la Aerocivil para retirar la aeronave por cuanto al misma se encontraba lista²⁰ y que no existe relación causal entre el incidente de 24 de julio de 2009 con el de 20 de febrero de 2016, la acción de controversias contractuales caducó el 20 de octubre de 2016.

La única circunstancia y alegación que podía mantener vigente la acción judicial desde una perspectiva temporal (caducidad) consistía en un supuesto vínculo causal entre el siniestro de 24 de julio de 2009 y el incidente de 20 de febrero de 2016, cuestión que no solo no pudo ser establecido por la entidad demandante durante el curso del proceso, sino que tal supuesto quedó rebatido probatoriamente en el proceso que nos ocupa (numeral 2.1.2.2.)

¹⁹ Corte Suprema de Justicia, Sentencia del 15 de noviembre de 2017. Magistrado ponente: Álvaro Fernando García Restrepo.

²⁰ Debe recordarse que desde el 20 de octubre de 2014 la CIAC informó a Aerocivil que la aeronave HK 3661 ya se encontraba lista y la requirió para que la retirase de las instalaciones de la primera. Lo anterior por cuanto la aeronave, tal como se ha venido explicando, había retornado a a su condición de aeronavegabilidad. En varios de estos oficios se reiteró que "la Aeronave Agusta HK 3661G, la cual se encuentra lista desde el 20 de Octubre del presente año por parte del TAR CIAC". A tal efecto, el H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca podrá consultar, entre otros, los siguientes oficios, aportados como prueba documental al momento de contestar la demanda (C.4, folios 57-61): i) Oficio CIAC/240/DMA No.20142400035261 fechado el 20 de octubre de 2014, remitido por CIAC a la Aerocivil; ii) Oficio CIAC/240/DMA No.20142400039921 fechado el 21 de noviembre de 2014, remitido por CIAC a la Aerocivil; iii) Oficio CIAC/240/DMA No. 20142400043631 fechado el 17 de diciembre de 2014, remitido por CIAC a la Aerocivil; iv) Oficio CIAC/240/DMA No. 2015240000703 fechado el 15 de enero de 2015, remitido por CIAC a la Aerocivil; v) Oficio CIAC/240/DMA No. 20152400006461 fechado el 12 de febrero de 2015, remitido por CIAC a la Aerocivil.

y también fue objeto de decisión expresa mediante laudo arbitral de 3 de diciembre de 2019 (numerales 2.1.1.1. y 2.1.2.1.).

Si la Aerocivil no estaba de acuerdo con la reparación de la aeronave y su retorno a condición de aeronavegabilidad, debió efectuar el planteamiento judicial a más tardar el 20 de octubre de 2016. Recuérdese que en el marco de lo contencioso administrativo, el proceso judicial cuenta con límites temporales claramente establecidos, que para efectos de la acción de controversias contractuales es de dos años. Estos términos no son indeterminados, como tampoco se prolongan indefinidamente en el tiempo.

La ocurrencia del incidente de 20 de febrero de 2016 en la aeronave de matrícula HK 3661 G no revive o reinicia los términos de caducidad de la acción judicial relacionada con la obligación de Mapfre de retornar la aeronave a su condición de aeronavegabilidad (lo cual ocurrió el 14 de octubre de 2014, comunicado a la Aerocivil desde el 20 de octubre de 2014, según se ha acotado varias veces). En efecto, ese evento es causalmente independiente al ocurrido el 24 de julio de 2009, por manera la acción judicial promovida por Aerocivil en contra de Mapfre está llamada a fracasar no solo desde el punto de vista sustancial, según quedó demostrado a lo largo de este alegato de conclusión, sino también desde una perspectiva procesal por el cumplimiento y verificación del término de caducidad de la acción ejercida.

2.1.7. Observación adicional: en cuanto al dictamen pericial emitido por el señor Esteban del Hierro Caviedes.

Tal como fue expresamente señalado mediante memorial de 5 de febrero de 2024, el dictamen pericial de parte aportado por la Aerocivil y elaborado por el señor Esteban del Hierro Caviedes, no cumplió con los preceptos del artículo 226 del CGP. En efecto, la referida experticia no hizo las revelaciones exigidas por la norma: i) no fue firmada (art. 226, inciso cuarto); ii) no se reveló la lista de publicaciones, relacionadas con la materia del peritaje, que el perito hubiere realizado en los últimos diez (10) años (art. 226, num. 4); iii) no se reveló la lista de casos en los que el perito hubiere sido designado como experto o en los que haya participado en la elaboración de un dictamen pericial en los últimos cuatro (4) años (art. 226, num. 5); iv) no se reveló si el perito fue designado en procesos anteriores o en curso por la misma parte o por el mismo apoderado de la parte, indicando el objeto del dictamen (art. 226, num. 6); no se manifestó si el perito se encontraba incurso en las causales contenidas en el artículo 50 del CGP (art. 226, num. 7). Estas circunstancias necesariamente deben llevar a descartar la referida experticia como prueba dentro del presente proceso.

Sin perjuicio de lo anterior y también según fue advertido por el suscrito al Despacho el mismo 5 de febrero de 2024, el dictamen elaborado por el Sr. del Hierro Caviedes desbordó el objeto para el cual fue solicitado y decretado. En efecto, según el texto de la demanda la prueba estaba prevista para “... con el objeto de verificar si es el incumplimiento por parte de CIAC, relacionada con el arreglo del Tail boom, es la causa del incidente ocurrido el día 20 de febrero de 2016” y así fue indicado por el despacho en la audiencia inicial (minuto 1:16:50 a 1:17:10).

La referida experticia no se ciñó a lo solicitado y decretado por el despacho, desbordando los contornos propios de la prueba y del debido proceso. En efecto, en el referido dictamen pericial expresamente se indicó lo siguiente en su sección “1. Introducción: El presente reporte pericial ha sido preparado por INDAER SAS a solicitud de la Aeronáutica Civil de Colombia ‘UAEAC’, con el fin de aportar un concepto técnico independiente en lo relacionado con las actividades de reparación y acciones correctivas ejecutadas por el Taller Reparador CIAC al helicóptero HK-3661-G posterior al incidente ocurrido en julio del 2009”. Con ello, se observa fácilmente y es incuestionable que la experticia desbordó su objeto, por manera que no puede ser valorada como prueba dentro del trámite que nos ocupa. En efecto, dicho dictamen debe ser descartado como prueba dentro de este proceso judicial pues no solo no se ajustó a las normas que regulan el trámite y cargas propias de

la prueba, sino que tampoco respetó el objeto para el que fue solicitado y decretado, según se acotó.

Recuérdese que el aporte del dictamen pericial no se erige como una oportunidad procesal adicional para solicitar o aportar pruebas que no hayan sido solicitadas por la parte y decretadas por el Despacho en la respectiva oportunidad procesal. Tal procedimiento sorpresivo va en contravía del equilibrio procesal, así como del derecho de defensa de los demás sujetos procesales, por lo que la referida prueba no cumple con los criterios para ser considerada dentro del trámite que nos ocupa. Dicho de forma sencilla: el dictamen pericial de parte aportado por la Aerocivil se encuentra viciado por haber desbordado su objeto.

Ahora bien, si el Despacho estima que la prueba sí puede ser tenida en cuenta, únicamente podrá ser valorado lo relacionado con el objeto, tal como fue solicitado: “... *verificar si es el incumplimiento por parte de CIAC, relacionada con el arreglo del Tail boom, es la causa del incidente ocurrido el día 20 de febrero de 2016*”. Aquellos aspectos que no hacen parte de la solicitud de la prueba de la Aerocivil desbordaron su objeto y, por lo tanto, no pueden ser tenidos en cuenta dentro de la valoración probatoria del proceso que nos ocupa. Y es que en la experticia rendida por el Sr. del Hierro Caviedes tan solo hay una conclusión relacionada con el objeto de la prueba, vale decir la número 5. Tal como quedó demostrado bajo el numeral 2.2.12. la misma es supremamente gaseosa y ni siquiera cumplió con el objeto que trazó la Aerocivil para este medio probatorio.

2.2. EXCEPCIONES SUBSIDIARIAS.

En el hipotético y remoto evento en que el Despacho acceda a las pretensiones de la demanda, también habrán de analizarse los siguientes medios de defensa.

2.2.1. Cobro de lo no debido o de más de lo debido – en cuanto a los intereses moratorios pretendidos con la demanda.

La pretensión de la Aerocivil consistente en que se reconozca y paguen intereses moratorios a partir del 24 de agosto de 2009 no resulta procedente.

Como ya se indicó, luego de la ocurrencia del siniestro el 24 de julio de 2009, Mapfre optó por la reparación del helicóptero con matrícula HK 3661 G, de conformidad con lo establecido en el 1110 del Código de Comercio. Tal reparación, se reitera, fue efectuada y pudo constatarse el 14 de octubre de 2014, fecha en la que la Aerocivil expidió el Certificado de Aeronavegabilidad No. 0005499 para la aeronave HK 3661 G, de manera que no existió incumplimiento contractual de mi representada.

Es más, incluso la posición adoptada por la Aerocivil en su libelo introductorio es abiertamente contradictoria con su propio análisis del caso. En efecto, mediante oficio No. 2001-2016025148 del 12 de septiembre de 2016, el Subdirector General de esa entidad señaló que lo siguiente: “VALOR A COBRAR: Valor asegurado más los intereses establecidos en el artículo 1080 del código de comercio, desde el 11 de agosto de 2016, fecha en que venció el plazo para el pago del siniestro presentado mediante comunicado Aerocivil número 2001-2016024521 y radicado a Mapfre Seguros Generales con numero E-721537*”. Nótese, entonces, que la propia Aerocivil es consciente de que su pretensión moratoria no puede abrirse paso.

2.2.2. Imposibilidad de solicitar indexación y el reconocimiento simultáneo de intereses moratorios.

Téngase en cuenta que en la demanda se solicita tanto la indexación o reajuste monetario, como también intereses moratorios, solicitud no puede abrirse paso. En efecto, debe tenerse en cuenta que el cálculo de intereses moratorios ya comprende y tiene en cuenta

el factor inflacionario nacional, por lo que el reconocimiento de ambas pretensiones implicaría un enriquecimiento injustificado. Al respecto, la H. Corte Suprema de Justicia en sentencia del 19 de noviembre de 2001, señaló lo siguiente:

“En este orden de ideas, puede afirmarse que si el deudor de una obligación mercantil de naturaleza dineraria, está obligado –ope legis- a pagar intereses en caso de mora (art. 65, Ley 45 de 1990); si ese deudor, por mandato de la ley, debe reconocerle a su acreedor una tasa de interés, la cual, como se anotó, cubre la desvalorización de la moneda, debe concluirse que, tratándose de dichas obligaciones, el legislador, por vía de los intereses, consagró un mecanismo de indexación indirecta –o refleja- que excluye la posibilidad de reclamar un reajuste complementario o de prohiar un camino diferente para el reconocimiento de la corrección monetaria (...)

“Obsérvese que, en el fondo, las mismas razones que –inicialmente- conducen a ordenar que el pago retardado incluya el reajuste monetario de la suma adeudada: la equidad; la buena fe –en su dimensión objetiva-; la plenitud del mismo y la necesidad de preservar el equilibrio contractual y de evitar un enriquecimiento injustificado, determinan, a su turno, que el deudor de una obligación de estirpe comercial no pueda ser compelido, por regla, a pagar al acreedor, además del capital y de los intereses convencionales o legales a que hubiere lugar, la corrección monetaria, cuando ésta se encuentra ínsita en la tasa que le sirve de medida a aquellos, pues si así se habilitase, el solvens, aún en el evento de la mora, estaría pagando más de lo debido, sin que exista motivo legal o contractual que justifique un doble reconocimiento de la indexación a favor del accipiens (plus), dado que ello equivaldría a cohonestar un enriquecimiento injusto en cabeza del acreedor, en claro y frontal desmedro del patrimonio del deudor”²¹.

3. EN CUANTO AL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA FORMULADO POR MAPFRE EN CONTRA DE CIAC.

En el evento en que prospere alguna de las pretensiones planteadas en el libelo introductorio, deberá el H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca proceder con el análisis del llamamiento en garantía formulado por Mapfre en contra de la CIAC.

Cualquier condena que se profiera en contra de Mapfre en el proceso de la referencia, deberá estar sustentada en una indebida reparación de la aeronave de matrícula HK 3661 G, así como en una necesaria relación causal entre el evento de 24 de julio de 2009 y el 20 de febrero de 2016, lo que implicaría que la CIAC habría incumplido el contrato de Prestación de Servicios Técnicos de Reparación y Mano de Obra CTO-028-2010. En tal sentido, la CIAC sería responsable frente a Mapfre y, concomitantemente, tendría la obligación de reembolsar la eventual condena que se imponga a mi representada, por cuanto la CIAC fue el Taller Aeronáutico de Reparación contratado para acometer la reparación del helicóptero.

4. SOLICITUD.

En virtud de lo indicado precedentemente, presento las siguientes solicitudes:

PRIMERA (principal): Que se nieguen las pretensiones de la demanda y se condene en costas a la demandante en favor de mi representada.

SEGUNDA (subsidiaria): Que, en el evento en que se profiera cualquier condena en contra de MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., la misma no puede

²¹ Corte Suprema de Justicia, sentencia del 19 de noviembre de 2001.

comprender intereses de mora y, mucho menos, la acumulación de ello con indexación monetaria.

TERCERA (subsidiaria): Que, en el evento en que en el proceso de la referencia se profiera cualquier condena en contra de MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., se declare que la CORPORACIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA DE COLOMBIA S.A. se encuentra obligada a reembolsarle de manera integral el correspondiente valor de la condena a mi representada, en el marco del llamamiento en garantía que al efecto se formuló.

CUARTA (consecuencial de la TERCERA): Que, como consecuencia de la anterior declaración, se condene a la CORPORACIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA DE COLOMBIA S.A. a reembolsar a MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. el valor de la eventual condena que sea proferida en su contra en el proceso de la referencia, dentro del término prudencial que al efecto se señale en la sentencia que ponga fin al proceso.

Del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, con toda atención y respeto,

ESTEBAN PARDO LANZETTA

C.C. 79.938.068

TP. 122.333 del C. S. de la Jud.

Notificaciones y canal digital: epardo@spilaw.com

Cel: 312-363-9565

Nota: En virtud de lo preceptuado por el artículo 2 de la Ley 2213 de 2022, el presente memorial no requiere de 'firmas manuscritas o digitales, presentaciones personales o autenticaciones adicionales, ni incorporarse o presentarse en medios físicos'.