

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

REPÚBLICA DE COLOMBIA



TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL –
AEROCIVIL

CONTRA

HDI SEGUROS S.A.

RADICADO No. 15594

LAUDO ARBITRAL

Bogotá, D. C., tres (3) de diciembre de dos mil diecinueve (2019).

Encontrándose cumplidas en su totalidad las actuaciones procesales previstas en la Ley 1563 de 2012 para la debida instrucción del trámite arbitral, estando dentro de la oportunidad para el efecto y en la fecha y hora señaladas previamente para llevar a cabo la **AUDIENCIA DE FALLO**, procede este Tribunal Arbitral a proferir en derecho y por unanimidad el Laudo que pone fin al proceso arbitral convocado para dirimir las controversias suscitadas entre la

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, como parte convocante, y HDI SEGUROS S.A., como parte convocada.

I. ANTECEDENTES

1. PARTES Y OTROS SUJETOS PROCESALES

1.1. Parte convocante

La parte convocante es la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL**, en adelante **AEROCIVIL**, entidad estatal especializada de carácter técnico adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente¹, su Número de Identificación Tributaria –NIT– 899.999.059-3, su domicilio la ciudad de Bogotá, representada legalmente en el presente proceso por el señor **HUGO DADEY MORENO CARO** –Jefe de la Oficina Asesora Jurídica–, según consta tanto en las Resoluciones No. 04282 del 29 de octubre de 2004² y 00246 del 26 de enero de 2018³ expedidas ambas por esa entidad como en el Acta de Posesión No. 00034 de fecha 26 de enero de 2018⁴ que obran en el expediente.

En el presente trámite arbitral, la convocante estuvo debidamente representada por su apoderado judicial, el doctor **CÉSAR AUGUSTO DIAZ**

¹ Artículos 67 del Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992 y 1° del Decreto 260 del 28 de enero de 2004.

² Folios 000022 a 000024 vuelto y 000097 a 000099 vuelto del Cuaderno Principal No. 1.

³ Folio 000020 del Cuaderno Principal No. 1.

⁴ Folio 000021 del Cuaderno Principal No. 1.

CASAS, de acuerdo con el poder especial⁵ y la ampliación del mismo⁶ que obran en el expediente.

1.2. Parte convocada

La parte convocada es **HDI SEGUROS S.A.**, en adelante **HDI**, sociedad comercial que cambió su razón social de **GENERALI COLOMBIA SEGUROS GENERALES S.A.** por **HDI SEGUROS S.A.** mediante escritura pública No. 01347 del 4 de abril de 2018 otorgada en el Notaría 72 de Bogotá⁷, entidad sometida al control y vigilancia por parte de la Superintendencia Financiera de Colombia, identificada con el Número de Identificación Tributaria –NIT– 860.004.875-6, con domicilio en la ciudad de Bogotá, representada legalmente en el presente proceso por el señor **JUAN RODRIGO OSPINA LONDOÑO** – Vicepresidente Jurídico y de Indemnizaciones y Suplente del Presidente–, según consta en los Certificados de Existencia y Representación Legal expedidos por la Cámara de Comercio de Bogotá⁸ y la Superintendencia Financiera de Colombia⁹ que obran en el expediente.

En el presente trámite arbitral, la convocada estuvo debidamente representada por su apoderado judicial, el doctor **JOSÉ IGNACIO GARCÍA ARBOLEDA**, de acuerdo con el poder especial que obra en el expediente¹⁰.

1.3. Coadyuvantes de la parte convocante

⁵ Folios 000018 a 000018 vuelto del Cuaderno Principal No. 1.

⁶ Folios 000095 a 000095 vuelto del Cuaderno Principal No. 1.

⁷ Folios 000401 a 000401 vuelto del Cuaderno Principal No. 1.

⁸ Folios 000025 a 000028 vuelto del Cuaderno Principal No. 1.

⁹ Folios 000401 a 000401 vuelto del Cuaderno Principal No. 1.

¹⁰ Folios 000077 a 000077 vuelto del Cuaderno Principal No. 1.

1.3.1. Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A.

La coadyuvante **MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.**, en adelante **MAPFRE**, es una sociedad comercial sometida al control y vigilancia por parte de la Superintendencia Financiera de Colombia, con Número de Identificación Tributaria –NIT– 891.700.037-9, domicilio en la ciudad de Bogotá y representada legalmente por la señora **ALEXANDRA RIVERA CRUZ** –Representante Legal para Asuntos Judiciales, Extrajudiciales o Administrativos–, según consta en el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Superintendencia Financiera de Colombia que obra en el expediente¹¹.

En el trámite arbitral, la coadyuvante estuvo debidamente representada por su apoderado judicial, el doctor **ESTEBAN PARDO LANZETTA**, de acuerdo con el poder especial que obra en el expediente¹².

1.3.2. Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana S.A.

La coadyuvante **CORPORACIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA COLOMBIANA S.A.**, en adelante **CIAC**, es una sociedad comercial identificada con el NIT 899.999.278-1, domicilio en la ciudad de Bogotá, representada legalmente por el señor General del Aire (R) **FLAVIO ENRIQUE ULLOA ECHEVERRY** –Gerente–, según consta en el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá¹³, el Decreto No. 2243 de fecha 15 de octubre de 2013¹⁴ y el Acta de Posesión No. 000383-13 de fecha 17 de octubre de 2013¹⁵ que obran en el expediente.

¹¹ Folios 000100 a 000102 del Cuaderno Principal No. 2.

¹² Folios 000099 a 000099 vuelto del Cuaderno Principal No. 2.

¹³ Folios 000306 a 000313 del Cuaderno Principal No. 1 y 000204 a 000207 vuelto del Cuaderno Principal No. 2.

¹⁴ Folio 000202 vuelto del Cuaderno Principal No. 2.

¹⁵ Folio 000202 del Cuaderno Principal No. 2.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

En el trámite arbitral, la coadyuvante estuvo debidamente representada por su apoderada judicial, la doctora **LUISA CAROLINA SABAS ECHAVARRIA**, de acuerdo con el poder especial que obra en el expediente¹⁶.

1.4. Ministerio Público

Para el cumplimiento de las funciones atribuidas por el numeral 7º del artículo 277 de la Constitución Política, en concordancia con lo establecido en los artículos 45 y siguientes del Código General del Proceso –en adelante CGP–, el Ministerio Público estuvo debidamente representado por el doctor **NAIRO ALEJANDRO MARTÍNEZ RIVERA**, Procurador 139 Judicial II para Asuntos Administrativos.

2. **CONTRATO OBJETO DE CONTROVERSIA**

Las diferencias sometidas a conocimiento y decisión de este Tribunal se relacionan con la Póliza de Seguro de Aviación – Aeronaves número 4000076, expedida el día 9 de noviembre de 2015 por GENERALI COLOMBIA SEGUROS GENERALES S.A., con vigencia desde el 9 de noviembre de 2015 hasta el 31 de marzo de 2016, cuyo tomador, asegurado y beneficiario es la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL¹⁷, en la que se aseguran tres aeronaves¹⁸ y cuyas coberturas básicas son las siguientes:

¹⁶ Folios 000201 a 000201 vuelto del Cuaderno Principal No. 2.

¹⁷ Folios 000241 a 000264 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

¹⁸ Las tres aeronaves aseguradas en la Póliza de Seguro de Aviación – Aeronaves número 4000076 son, a saber:

"I. INTERÉS ASEGURADO

MARCA: CESSNA CARAVAN, MODELO: 208, MATRÍCULA: HK-3200G, SERIE NÚMERO: 20800068, PASAJEROS 7 Y TRIPULACIÓN 3. \$4.484.655.400

MARCA: HELICÓPTERO AUGUSTA, MODELO: A109C, MATRÍCULA: HK-3661G, SERIE NÚMERO 7629, PASAJEROS 4 Y TRIPULACIÓN 2. \$2.455.750.000

“2. COBERTURAS BÁSICAS

DAÑOS O PÉRDIDAS A LAS AERONAVES, INCLUYENDO CASCO, SEGURO DE DEDUCIBLE, PARTES, COMPONENTES Y RESPUESTOS.

CASCO GUERRA Y OTROS RIESGOS ALIADOS.

RESPONSABILIDAD CIVIL A TERCEROS, INCLUYENDO PASAJEROS, CARGA, EQUIPAJE.

ACCIDENTES PERSONALES A LA TRIPULACIÓN.

*GASTOS MÉDICOS PASAJEROS Y TRIPULACIÓN INCLUYENDO TÉCNICOS”.*¹⁹

3. PACTO ARBITRAL

La cláusula compromisoria con base en la cual se convocó el presente Tribunal Arbitral está contenida en el numeral 11 del literal “(B) *CONDICIONES GENERALES APLICABLES A TODAS LAS SECCIONES*” de la Sección IV de las Condiciones Generales de la Póliza de Seguro de Aviación – Aeronaves número 4000076, expedida el 9 de noviembre de 2015 por GENERALI COLOMBIA SEGUROS GENERALES S.A.²⁰, cuyo texto es el siguiente:

MARCA: BEECHRAFT, MODELO: B-200, MATRÍCULA: HK-3554, SERIE NÚMERO: BB-1068, PASAJEROS 5 Y TRIPULACIÓN 3. \$11.487.646.000 (INCLUYE EQUIPO CON CALIBRACIÓN POR \$7.257.646.000)” –Folio 000245 del Cuaderno de Pruebas No. 1–.

¹⁹ Folio 000245 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

²⁰ Folio 000250 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

“11. ESTA PÓLIZA DEBERÁ INTERPRETARSE DE ACUERDO CON LA JURISDICCIÓN COLOMBIANA Y TODA DISPUTA O DIFERENCIA ENTRE EL ASEGURADO Y LA ASEGURADORA SE SOMETERÁ A ARBITRAMIENTO EN COLOMBIA, DE ACUERDO CON LAS DISPOSICIONES LEGALES PARA ARBITRAMIENTO VIGENTES EN LA FECHA”.

Durante el trámite del presente proceso arbitral, ninguna de las partes desconoció la existencia, validez y eficacia del citado pacto arbitral.

4. TRÁMITE DEL PROCESO ARBITRAL

El presente trámite arbitral se desarrolló con apego a las disposiciones legales que rigen el arbitraje nacional –Ley 1563 de 2012– y con pleno cumplimiento de los principios y garantías constitucionales.

4.1. Demanda arbitral

La demanda junto con todos sus anexos fue presentada el día 19 de febrero de 2018 ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá²¹, correspondiéndole el radicado No. 15594²².

El 28 de junio de 2018, la parte convocante presentó un memorial en el que corrigió algunos errores de transcripción contenidos en su escrito de demanda²³ que no tuvieron el alcance de reforma de la demanda.

²¹ Folios 000001 a 000028 vuelto del Cuaderno Principal No. 1.

²² Folio 000029 del Cuaderno Principal No. 1.

²³ Folios 000145 a 000145 vuelto del Cuaderno Principal No. 1.

4.2. Designación de los árbitros

En reunión celebrada el 20 de abril de 2018, las partes designaron de común acuerdo como árbitros principales del presente trámite arbitral a los doctores María del Pilar Galvis Segura, Hernán Fabio López Blanco y Hernando Robles Alvira y como árbitros suplentes personales a los doctores Saúl Flórez Enciso, Santiago Lozano Atuesta y Aida Patricia Hernández Silva²⁴.

Comunicada la designación por parte del Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, los doctores María del Pilar Galvis Segura y Hernán Fabio López Blanco aceptaron oportunamente el nombramiento y dieron cumplimiento al deber de información previsto en el artículo 15 de la Ley 1563 de 2012²⁵.

Dado que el doctor Hernando Robles Alvira no aceptó el cargo²⁶, el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá procedió a comunicar la designación a la doctora Aida Patricia Hernández Silva²⁷, quien, una vez enterada, aceptó oportunamente el nombramiento y dio cumplimiento al deber de información previsto en el artículo 15 de la Ley 1563 de 2012²⁸.

4.3. Instalación

El 25 de junio de 2018 se llevó cabo la audiencia de instalación, en la cual el Tribunal se declaró legalmente instalado, fijó como lugar de funcionamiento y secretaría el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de

²⁴ Folios 000076 y 000100 del Cuaderno Principal No. 1.

²⁵ Folios 000087 a 000094 y 000105 a 000111 del Cuaderno Principal No. 1.

²⁶ Folios 000101 a 000104 del Cuaderno Principal No. 1.

²⁷ Folios 000112 a 000115 del Cuaderno Principal No. 1.

²⁸ Folios 000119 a 000121 del Cuaderno de Principal No. 1.

Bogotá, designó como Presidente al doctor Hernán Fabio López Blanco y como secretaria a la doctora Jeannette Namén Baquero²⁹.

Dado que la doctora Jeannette Namén Baquero no aceptó el nombramiento, mediante Auto No. 3 de fecha 26 de julio de 2018, el Tribunal designó como secretario al doctor Philip Frank Ruiz Aguilera, inscrito en la lista de secretarios del Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá³⁰, quien, una vez enterado, aceptó oportunamente la designación, dio cumplimiento al deber de información previsto en el artículo 15 de la Ley 1563 de 2012 y tomó posesión del cargo ante el Presidente del Tribunal³¹.

4.4. Admisión de la demanda, notificación del auto admisorio y traslado de la demanda

En la audiencia de instalación celebrada el 25 de junio de 2018, se profirió el Auto No. 2 mediante el cual se admitió la demanda arbitral³², providencia que fue notificada personalmente en esa misma fecha a la parte convocada³³ y al Ministerio Público, el día 31 de agosto de 2018³⁴.

4.5. Contestación de la demanda

El 25 de julio de 2018, dentro de la oportunidad legal, la parte convocada presentó la contestación de demanda, en la que formuló excepciones de mérito, objetó el juramento estimatorio, solicitó y aportó pruebas y pidió el otorgamiento de un término para presentar un dictamen pericial³⁵, el cual fue inicialmente

²⁹ Folios 000138 a 000141 del Cuaderno Principal No. 1.

³⁰ Folios 000148 a 000149 del Cuaderno de Principal No. 1.

³¹ Folios 000151 a 000152 y 000174 a 000207 del Cuaderno de Principal No. 1.

³² Folios 000140 a 000141 del Cuaderno Principal No. 1.

³³ Folio 000142 del Cuaderno Principal No. 1.

³⁴ Folio 000208 del Cuaderno Principal No. 1.

³⁵ Folios 000155 a 000172 del Cuaderno Principal No. 1.

concedido hasta el día 23 de noviembre de 2018 por medio de Auto No. 4 de fecha 19 de septiembre de 2018³⁶ y posteriormente prorrogado hasta el día 4 de febrero de 2019 mediante Auto No. 9 de fecha 22 de noviembre de 2018³⁷.

La parte convocada aportó oportunamente el dictamen pericial anunciado en su contestación de demanda, primero, el 23 de enero de 2019, a través de mensaje de datos enviado al correo electrónico del secretario³⁸ y, segundo, el 4 de febrero de 2019, en medio físico en la secretaría del Tribunal³⁹.

4.6. Traslado de las excepciones de mérito y de la objeción al juramento estimatorio

Mediante Auto No. 4 de fecha 19 de septiembre de 2018⁴⁰, se corrió traslado a la parte convocante, por el término de 5 días, tanto de las excepciones de mérito propuestas en la contestación de demanda como de la objeción al juramento estimatorio.

El 27 de septiembre de 2018, la parte convocante presentó oportunamente un memorial en el que se pronunció sobre las excepciones de mérito propuestas en la contestación de demanda y la objeción al juramento estimatorio, sin solicitar o aportar pruebas⁴¹.

4.7. Audiencia de conciliación y fijación de honorarios y gastos

³⁶ Folios 000209 a 000212 del Cuaderno Principal No. 1.

³⁷ Folios 000529 a 000535 del Cuaderno Principal No. 1.

³⁸ Folios 000078 a 000081 del Cuaderno Principal No. 2.

³⁹ Folio 000104 del Cuaderno Principal No. 2.

⁴⁰ Folios 000209 a 000212 del Cuaderno Principal No. 1.

⁴¹ Folios 000235 a 000242 del Cuaderno Principal No. 1.

El 29 de octubre de 2018, se celebró la audiencia de conciliación, sin lograrse acuerdo, razón por la cual se declaró agotada y fracasada aquella⁴². A continuación, en esa misma audiencia, el Tribunal profirió el Auto No. 8 que fijó las sumas que las partes debían cancelar por concepto de honorarios, gastos de administración y otros gastos⁴³, las cuales fueron pagadas oportunamente por ambas partes en la proporción que a cada una le correspondía⁴⁴.

4.8. Solicitudes de coadyuvancia

El 28 de enero de 2019⁴⁵, MAPFRE presentó un memorial en el que solicitó se admitiera su intervención en el presente proceso en calidad de coadyuvante de la parte convocante, en virtud del contrato de seguro celebrado entre esa aseguradora y la AEROCIVIL, instrumentado en la póliza No. 2201208900107, con vigencia desde el 6 de octubre de 2008 hasta el 5 de octubre de 2010, y complementado con la póliza No. 2201208002263, en el que se otorgó cobertura de casco a la aeronave de matrícula HK 3661 G por un valor asegurado de USD 1.045.000 –aeronave que es la misma objeto de la controversia en este proceso arbitral–. La anterior solicitud fue complementada por medio de memorial presentado el 13 de febrero de 2019⁴⁶.

El 19 de febrero de 2019⁴⁷, la CIAC presentó un memorial en el que solicitó se admitiera su intervención en el presente proceso en calidad de coadyuvante de la parte convocante, habida cuenta que, de un lado, esa sociedad fue el taller de mantenimiento encargado de la reparación de la aeronave HK-3661 G con ocasión del incidente del 24 de julio de 2009 – aeronave que es la misma objeto de la controversia en este proceso arbitral–, reparación contratada por MAPFRE

⁴² Folios 000392 a 000394 del Cuaderno Principal No. 1.

⁴³ Folios 000392 a 000400 del Cuaderno Principal No. 1.

⁴⁴ Folios 000530 y 000534 a 000535 del Cuaderno Principal No. 1.

⁴⁵ Folios 000083 a 000098 del Cuaderno Principal No. 2.

⁴⁶ Folios 000158 a 000160 del Cuaderno Principal No. 2.

⁴⁷ Folios 000190 a 000200 del Cuaderno Principal No. 2.

mediante contrato No. 028 de 2010 y cuya beneficiaria era la AEROCIVIL; y, de otro lado, esa entidad estuvo encargada del mantenimiento de la aeronave HK-3661 G desde el año 2011 hasta el año 2016 en virtud de los contratos de prestación de servicio de mantenimiento celebrados entre esa sociedad y la AEROCIVIL.

4.9. Primera audiencia de trámite

La primera audiencia de trámite se surtió en los días 6 de febrero y 18 de marzo de 2019.

El 6 de febrero de 2019, el Tribunal profirió el Auto No. 14 por medio del cual reafirmó su competencia para conocer y decidir en derecho las controversias sometidas a su consideración por las partes, providencia contra la cual no se interpuso recurso alguno⁴⁸.

Una vez en firme la anterior providencia, se suspendió la audiencia para resolver las peticiones pendientes de coadyuvancia.

La primera audiencia de trámite se reanudó el día 18 de marzo de 2019, una vez resueltas las solicitudes de coadyuvancia y agotados los trámites respectivos para admitir la intervención en el presente proceso de MAPFRE y la CIAC en calidad de coadyuvantes.

En esa oportunidad, mediante los Autos No. 17 y 18, el Tribunal se pronunció sobre las pruebas pedidas por las partes y las coadyuvantes y aquellas que de oficio estimó necesarias⁴⁹.

⁴⁸ Folios 000105 a 000111 del Cuaderno Principal No. 2.

⁴⁹ Folios 000289 a 000303 del Cuaderno Principal No. 2.

En consecuencia, la primera audiencia de trámite finalizó el día 18 de marzo de 2019 –Acta No. 12– fecha a partir de la cual se empezó a computar el plazo para proferir el laudo y sus eventuales aclaraciones o complementaciones.

4.10. Etapa probatoria

Durante la etapa probatoria del presente proceso arbitral, se practicaron las siguientes pruebas:

4.10.1. Documentos

Se ordenó tener como pruebas documentales, con el valor que la ley les asigna:

i) Los documentos aportados por la parte convocante con la demanda, los cuales se incorporaron al expediente y obran en el Cuaderno de Pruebas No. 1 a folios 000001 a 000353, con la salvedad señalada en el punto 1.1. del resuelve primero del Auto No. 17 de fecha 18 de marzo de 2019⁵⁰.

ii) Los documentos aportados por la parte convocada con la contestación de la demanda, los cuales se incorporaron al expediente y obran en el Cuaderno de Pruebas No. 1 a folios 000356 a 000419 y el Cuaderno de Pruebas No. 2 a folios 000001 a 000291⁵¹.

iii) Los documentos aportados por la coadyuvante MAPFRE con el memorial de solicitud de intervención, los cuales se incorporaron al expediente y obran en el Cuaderno de Pruebas No. 2 a folios 000348 a 000495⁵².

⁵⁰ Folios 000292 a 000293 del Cuaderno Principal No. 2.

⁵¹ Folios 000293 a 000294 del Cuaderno Principal No. 2.

⁵² Folio 000297 del Cuaderno Principal No. 2.

iv) Los documentos aportados por la coadyuvante CIAC con el memorial de solicitud de intervención, los cuales se incorporaron al expediente y obran en el Cuaderno de Pruebas No. 3 a folios 000002 a 000110⁵³.

Los anteriores documentos no fueron tachados de falsos ni desconocidos por las partes en las oportunidades procesales respectivas.

4.10.2. Documentos electrónicos

En cumplimiento de lo ordenado en el numeral 1.3. del Auto No. 17 de fecha 18 de marzo de 2019, la secretaría descargó de la página de Internet del SECOP los 27 archivos relacionados con el proceso de selección abreviada de menor cuantía n° 15000255 – OI- de 2015⁵⁴ y, mediante fijación en lista del 10 de mayo de 2019, se corrió traslado, por el término de tres días, de estos documentos electrónicos a las partes⁵⁵. El anterior traslado venció en silencio⁵⁶.

4.10.3. Traducción de documentos

i) El 24 y 25 de abril de 2019⁵⁷, en cumplimiento de lo ordenado en el Auto No. 17 del 18 de marzo de 2019 –numeral 2.4. del resuelve primero⁵⁸, la parte convocada presentó, como mensaje de datos y en físico, las traducciones oficiales al castellano de los documentos: 1) Informe de AGUSTA titulado “A109C S/N 7629 Repair Assessment”; 2) Documento anexo a la comunicación de AEROCIVIL No. 2001-2015034622 denominado “RELEASE AND DISCHARGE FOR HULL ALL RISKS REINSURERS FOR DAMAGE TO

⁵³ Folio 000298 del Cuaderno Principal No. 2.

⁵⁴ Folio 000218 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

⁵⁵ Folios 000414 a 000439 del Cuaderno Principal No. 2.

⁵⁶ Folio 000002 del Cuaderno Principal No. 3.

⁵⁷ Folios 000394 a 000403 del Cuaderno Principal No. 2.

⁵⁸ Folios 000295 a 000296 del Cuaderno Principal No. 2.

THIRD PARTY PROPERTY”, los dos anteriores documentos referidos al siniestro ocurrido en el año 2009,; y 3) Anexos a la comunicación de la CIAC a la AEROCIVIL del 15 de febrero de 2011 denominados “REPAIRABLE AND NOT HISTORY PARTS” y “UNSERVICEABLE PARTS”. Las traducciones fueron elaboradas por la traductora juramentada María Mercedes Uricoechea T.⁵⁹

ii) El 24 y 25 de abril de 2019⁶⁰, en cumplimiento de lo ordenado en el Auto No. 17 del 18 de marzo de 2019 –numerales 2.4., 3.3. y 4.3. del resuelve primero–⁶¹, la parte convocada y las coadyuvantes presentaron, de manera conjunta, como mensaje de datos y en físico, la traducción oficial al castellano del Boletín Técnico 109-133 del 4 de noviembre de 2011, la cual fue elaborada por la traductora juramentada María Mercedes Uricoechea T.⁶²

De las anteriores traducciones, se corrió traslado a la parte convocante, por el término de tres días, de conformidad con lo previsto en el artículo 228 del CGP, mediante Auto No. 20 del 31 de mayo de 2019⁶³. El anterior traslado venció en silencio⁶⁴.

4.10.4. Exhibición de documentos

En la audiencia del 27 de junio de 2019, se adelantó la exhibición de documentos decretada en el Auto No. 17 del 18 de marzo de 2019 –numeral 2.5. del resuelve primero–. Para el efecto, el apoderado de la AEROCIVIL exhibió copia de los documentos que se relacionaron en el Acta No. 16 –folio 000196 del Cuaderno Principal No. 3–, los cuales se pusieron en conocimiento de la parte

⁵⁹ Folios 000119 a 000201 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

⁶⁰ Folios 000404 a 000413 del Cuaderno Principal No. 2.

⁶¹ Folios 000295 a 000296 y 000298 a 000299 del Cuaderno Principal No. 2.

⁶² Folios 000204 a 000216 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

⁶³ Folios 000003 a 000004 del Cuaderno Principal No. 3.

⁶⁴ Folio 000067 del Cuaderno Principal No. 3.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

convocada, quien manifestó su conformidad con aquellos indicados en la solicitud de la prueba, y se incorporaron al expediente⁶⁵.

Adicionalmente, mediante Auto No. 23 de esa misma fecha⁶⁶, se corrió traslado, por el término de tres días, de las copias de los documentos exhibidos a las partes, las coadyuvantes y el Ministerio Público, traslado que venció en silencio⁶⁷.

4.10.5. Prueba por informe

Conforme a lo ordenado en el resuelve primero del Auto No. 18 de fecha 18 de marzo de 2019, el 20 de marzo de 2019, se libró por secretaría Oficio No. 6 a la AEROCIVIL, para que rindiera informe sobre los puntos 2.2.1.1. a 2.2.1.4. contenidos en el resuelve primero del Auto No. 17 de fecha 18 de marzo de 2019, y con plazo hasta el jueves 26 de abril de 2019.

El 24 de abril de 2019, el apoderado de la AEROCIVIL presentó la prueba por informe decretada⁶⁸.

Posteriormente, mediante Auto No. 20 del 31 de mayo de 2019⁶⁹, se corrió traslado a la parte convocada por el término de tres días del informe rendido por la AEROCIVIL, traslado que venció en silencio⁷⁰.

4.10.6. Dictámenes periciales

⁶⁵ Folios 000340 a 000362 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

⁶⁶ Folios 000196 a 000197 del Cuaderno Principal No. 3.

⁶⁷ Folio 000280 del Cuaderno Principal No. 3.

⁶⁸ Folios 000393 del Cuaderno Principal No. 2 y 000113 a 000116 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

⁶⁹ Folios 000003 a 000004 del Cuaderno Principal No. 3.

⁷⁰ Folio 000067 del Cuaderno Principal No. 3.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

Durante el proceso, se presentaron los siguientes dictámenes periciales de parte:

i) Dictamen pericial de parte presentado por la convocada durante el término concedido por el Tribunal en el Auto No. 4 de fecha 19 de septiembre de 2018⁷¹, prorrogado por el Auto No. 9 de fecha 22 de noviembre de 2018⁷², el cual fue rendido por el técnico en mantenimiento aeronáutico Nicolás Gerardo de la Coromoto Cárdenas Pimentel⁷³.

Mediante Auto No. 17 del 18 de marzo de 2019 –numeral 2.3. del resuelve primero–⁷⁴, el dictamen pericial se puso en conocimiento de la parte convocante, por el término de tres días, conforme al artículo 228 del CGP. Durante dicho traslado, tanto la parte convocante como las coadyuvantes solicitaron la comparecencia del perito a interrogatorio, el cual fue decretado por Auto No. 19 de fecha 10 de abril de 2019⁷⁵. Adicionalmente, las coadyuvantes solicitaron el otorgamiento de un plazo para aportar un dictamen pericial de contradicción.

El interrogatorio al perito Cárdenas Pimentel se practicó en la audiencia del 27 de junio de 2019⁷⁶. La grabación de esta diligencia y su correspondiente transcripción obra en el Cuaderno de Pruebas No. 3 a folios 000392 y 000437 a 000450.

ii) Dictamen pericial de parte presentado por las coadyuvantes MAPFRE y CIAC durante el término concedido por el Tribunal en el Auto No. 19 de fecha 10 de abril de 2019⁷⁷, el cual fue rendido por el Coronel (RA) Gerardo Rodríguez

⁷¹ Folios 000209 a 000212 del Cuaderno Principal No. 1.

⁷² Folios 000529 a 000535 del Cuaderno Principal No. 1.

⁷³ Folios 000078 a 000080 y 000104 del Cuaderno Principal No. 2 y 000293 a 000345 y 000498 a 000549 del Cuaderno de Pruebas No. 2.

⁷⁴ Folio 000295 del Cuaderno Principal No. 2.

⁷⁵ Folios 000370 a 000372 del Cuaderno Principal No. 2.

⁷⁶ Folio 000191 del Cuaderno Principal No. 3.

⁷⁷ Folios 000370 a 000372 del Cuaderno Principal No. 2.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

Cortés, quien es administrador aeronáutico y piloto, con especialidad en seguridad aérea e investigación de accidentes⁷⁸.

Mediante Auto No. 22 del 12 de junio de 2019⁷⁹, el dictamen pericial se puso en conocimiento de las partes, por el término de tres días, conforme al artículo 228 del CGP y, adicionalmente, se fijó de oficio la fecha y hora para recepcionar el interrogatorio al perito. Una vez notificada la anterior providencia, la parte convocada solicitó el interrogatorio al perito.

El interrogatorio al perito Rodríguez Cortés se practicó en la audiencia del 27 de junio de 2019⁸⁰. La grabación de esta diligencia y su correspondiente transcripción obra en el Cuaderno de Pruebas No. 3 a folios 000392 y 000451 a 000469.

4.10.7. Declaración de terceros

Las declaraciones de terceros decretadas se practicaron en dos audiencias, así:

i) En la audiencia del 12 de junio de 2019, se recibió el testimonio de la señora Nelly Jasmina Rojas Velandia⁸¹.

ii) En la audiencia del 27 de junio de 2019, se recibieron los testimonios de los señores César Augusto Bermúdez Pinilla⁸², Teniente Coronel Carlos Alberto Gutiérrez Suárez⁸³, Martha Parra Caicedo⁸⁴ y Halver Pava Escobar⁸⁵.

⁷⁸ Folios 000052 del Cuaderno Principal No. 3 y 000220 a 000312 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

⁷⁹ Folio 000070 a 000071 del Cuaderno Principal No. 3.

⁸⁰ Folio 000192 del Cuaderno Principal No. 3.

⁸¹ Folio 000069 del Cuaderno Principal No. 3.

⁸² Folio 000189 del Cuaderno Principal No. 3.

⁸³ Folio 000190 del Cuaderno Principal No. 3.

⁸⁴ Folio 000193 del Cuaderno Principal No. 3.

⁸⁵ Folio 000194 del Cuaderno Principal No. 3.

La grabación de estas declaraciones y su correspondiente transcripción obran en el Cuaderno de Pruebas No. 3 a folios 000319 a 000337, 000392 a 000436 y 000470 a 000492.

Durante su declaración, la señora Nelly Jasmina Rojas Velandia aportó el documento identificado como Anexo No. 5 de la Póliza No. 4000083, certificado de modificación con fecha de expedición de 3 de septiembre de 2018, el cual se incorporó al expediente⁸⁶ y se corrió traslado del mismo a las partes, las coadyuvantes y el Ministerio Público por el término legal, el cual venció en silencio⁸⁷.

4.10.8. Interrogatorio y declaración de parte

En la audiencia del 27 de junio de 2019, se practicó el interrogatorio de parte del representante legal de HDI, el señor Juan Rodrigo Ospina Londoño. Concluido el interrogatorio de parte formulado por la parte convocante, se recibió la declaración de parte de ese mismo representante legal, que había sido solicitada por su apoderado⁸⁸.

La grabación de esta diligencia y su correspondiente transcripción obra en el Cuaderno de Pruebas No. 3 a folios 000392 y 000493 a 000498.

4.10.9. Prueba de oficio

Dado que el representante legal de HDI mencionó unos informes de ajuste durante su interrogatorio, el Tribunal de oficio decretó el aporte de los mismos y

⁸⁶ Folio 000315 a 000316 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

⁸⁷ Folio 000187 del Cuaderno Principal No. 3.

⁸⁸ Folio 000195 del Cuaderno Principal No. 3.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594.

otorgó, mediante Auto No. 23 de esa misma fecha, el término de cinco días a la parte convocada para allegarlos⁸⁹.

El 5 de julio de 2019⁹⁰, la parte convocada allegó, como mensaje de datos, dos informes rendidos por el ajustador M3 AVIATION SERVICES (informe preliminar del 24 de noviembre de 2017 e informe de reunión del 19 de febrero de 2018) y sus correspondientes traducciones oficiales al castellano elaboradas por la traductora juramentada María Mercedes Uricoechea T.⁹¹. De los anteriores informes se corrió traslado por secretaría, el cual venció en silencio.

4.10.10. Cierre de la etapa probatoria y control de legalidad

En audiencia celebrada el 1º de agosto de 2019, el Tribunal declaró concluida la etapa probatoria del proceso mediante el Auto No. 25⁹².

En esa misma audiencia, el Tribunal efectuó el control de legalidad de las actuaciones surtidas hasta esa fecha, conforme a lo previsto en el numeral 12 del artículo 42 del CGP y el artículo 132 del mismo estatuto, para lo cual profirió el Auto No. 26 en el que se determinó que no existían vicios dentro del proceso arbitral que configuraran nulidades procesales u otras irregularidades y dispuso continuar con el trámite del proceso⁹³.

4.11. Alegatos de conclusión y control de legalidad

⁸⁹ Folios 000196 a 000197 del Cuaderno Principal No. 3.

⁹⁰ Folios 000230 a 000234 del Cuaderno Principal No. 3.

⁹¹ Folios 000365 a 000389 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

⁹² Folios 000329 a 000330 del Cuaderno Principal No. 3.

⁹³ Folio 000331 del Cuaderno Principal No. 3.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

La audiencia de alegatos de conclusión se celebró el 2 de octubre de 2019⁹⁴, en la que los apoderados judiciales de las partes y las coadyuvantes presentaron oralmente sus alegaciones finales y entregaron una versión escrita o digital de las mismas, las cuales fueron incorporadas al expediente⁹⁵. Igualmente, el agente del Ministerio Público rindió, de manera oral, su concepto y entregó una versión escrita del mismo, el cual fue incorporado al expediente⁹⁶.

En esa misma audiencia, el Tribunal efectuó el control de legalidad de las actuaciones surtidas hasta esa fecha, conforme a lo previsto en el numeral 12 del artículo 42 del CGP y el artículo 132 del mismo estatuto, para lo cual profirió el Auto No. 29 en el que determinó que no existían vicios dentro del proceso arbitral que configuraran nulidades procesales u otras irregularidades y dispuso continuar con el trámite de proceso⁹⁷.

4.11.1. Alegatos de la convocante⁹⁸

Luego de realizar un recuento de los hechos que considera quedaron demostrados en el proceso, la convocante comienza precisando la obligación de indemnizar que considera se encuentra a cargo de la Compañía Aseguradora GENERALI COLOMBIA - SEGUROS GENERALES S.A. (hoy HDI). Para tal efecto, en primer lugar, esa parte manifiesta que el evento ocurrido el día 20 de febrero de 2016 con el helicóptero Agusta A109C, identificado con matrícula HK-3661-G y con S/N 7629, constituyó un siniestro amparado bajo la póliza No. 4000076 expedida por GENERALI (hoy HDI).

En segundo lugar, la convocante señala que, dentro de los dos años siguientes al momento en que tuvo conocimiento del hecho, esto es, el 20 de junio

⁹⁴ Folios 000350 a 000356 del Cuaderno Principal No. 3.

⁹⁵ Folios 000357 a 000509 del Cuaderno Principal No. 3.

⁹⁶ Folios 000510 a 000536 vuelto del Cuaderno Principal No. 3.

⁹⁷ Folios 000353 a 000354 del Cuaderno Principal No. 3.

⁹⁸ Folios 000357 a 000375 del Cuaderno Principal No. 3.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

de 2017, la AEROCIVIL formalizó reclamación ante GENERALI (hoy HDI), para lo cual adjuntó, de un lado, el informe técnico rendido por el mismo fabricante Agusta Westland WESTLAND acerca de los daños y las reparaciones que debían realizarse al helicóptero, con la finalidad de demostrar la ocurrencia de cada uno de los daños sufridos por la aeronave; y, de otro lado, acompañó la estimación de los daños realizada por la CORPORACIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA DE COLOMBIA – CIAC, *“en su calidad de taller reparador experto en mantenimiento y reparaciones de ese tipo de aeronaves, por valor de CUATRO MIL SEISCIENTOS CUARENTA MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS DIECINUEVE PESOS MLCTE (\$ 4.640.982.819), cuantificado con base en el informe del Fabricante”*.

En tercer lugar, la parte convocante resalta que *“la Aseguradora, no realizó pronunciamiento oficial objetando el siniestro, dentro de los 30 días siguientes a la formalización del reclamo, con lo cual”*, en su concepto, considera que *“se configuraron los presupuestos exigidos por artículo 1080 del CCo, para declarar el incumplimiento del contrato de seguros por parte de la Aseguradora”*.

En último lugar, la convocante considera que *“en una clara inobservancia de lo anterior, sin ninguna justificación seria y fundada”*, la aseguradora procedió posteriormente a objetar la reclamación.

Por otra parte, la demandante desarrolla también en sus alegatos los siguientes puntos: i) *“la experiencia de la aseguradora en el ramo de aviación”*; ii) la *“ausencia de especialidad del perito Nicolás Gerardo de la Coromoto Cárdenas Pimentel”*; iii) el *“principio de buena fe que rigió la relación contractual entre la aseguradora y la AEROCIVIL”*; iv) *“el riesgo que asumió la aseguradora fue asegurable”*; v) *“la AEROCIVIL cumplió la obligación del artículo 1060 del Código de Comercio”*; vi) *“las hipótesis y falta de congruencia del testimonio del señor Coronel Gerardo Rodríguez”*; y vii) la solicitud de que *“el testimonio de Albert Pava Escobar, NO sea valorado como prueba, teniendo en cuenta que el no presenció los hechos (Minuto 08:13)”*.

Finalmente, la convocante concluye sus alegaciones solicitando al Tribunal que *“se condene a HDI y se le otorgue prosperidad a las pretensiones de la demanda incoada”*.

4.11.2. Alegatos de la coadyuvante MAPFRE⁹⁹

En sus alegatos de conclusión, la coadyuvante MAPFRE considera que el evento ocurrido el 20 de febrero de 2016 es un siniestro nuevo y no uno inconcluso o continuado que provenga de los eventos del 24 de julio de 2009 y el 10 de octubre de 2011 y, en consecuencia, aquel debe ser analizado bajo la Póliza de Seguro de Aviación No. 4000076 expedida por GENERALI. Para corroborar su afirmación, MAPFRE señala, de un lado, que *“con la emisión del certificado de aeronavegabilidad del helicóptero de matrícula HK 3661 G el 14 de octubre de 2014 se dejó constancia de que la aeronave era apta para ser operada en forma segura dentro de las condiciones asociadas a su categoría, clasificación y Certificado Tipo”*; y, de otro lado, existen varias pruebas que demuestran la ausencia de relación causal entre los eventos del 24 de julio de 2009 y el 10 de octubre de 2011 con el siniestro del 20 de febrero de 2016, tales como el dictamen y el interrogatorio al perito Coronel (RA) Gerardo Rodríguez Cortés, el interrogatorio al perito Nicolás Cárdenas Pimentel, el Boletín de Servicio No. 109-133, el documento denominado “Evaluación de Reparación A109C, N/S 7629” del 18 de diciembre de 2009, entre otras pruebas.

Además, la coadyuvante desarrolla en sus alegatos, entre otros, los siguientes puntos: i) la causa probable de los daños sufridos por la aeronave el 20 de febrero de 2016 es la indebida operación; ii) la aeronave de matrícula HK-3661-G retornó a su condición de aeronavegabilidad el 14 de octubre de 2014, por lo que los eventos ocurridos el 24 de julio de 2009 y el 10 de octubre de 2011 fueron superados; iii) *“el evento del 20 de febrero de 2016 ocurrió durante la vigencia*

⁹⁹ Folios 000376 a 000403 del Cuaderno Principal No. 3.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

de la póliza expedida por Generali”; iv) la aeronave Agusta A109C HK-3661-G es una aeronave civil y no una de Estado; v) algunas observaciones sobre las normas del RAC citadas por el señor Nicolás Cárdenas Pimentel en su “Informe Técnico de Experticia”.

Finalmente, MAPFRE concluye “(...) que la posición asumida por HDI en torno a una supuesta reparación inconclusa de la aeronave o que el evento de 20 de febrero de 2016 es la continuación de los eventos de 24 de julio de 2009 y el 10 de octubre de 2011 está llamada al fracaso, por manera que los mismos no resultan válidos para denegar la cobertura bajo la Póliza de Seguro de Aviación No. 4000076 expedida por Generali Colombia Seguros Generales S.A. en su oportunidad”. Adicionalmente, esa coadyuvante afirma que “la Aerocivil tiene razón en calificar el siniestro del 20 de febrero de 2016 como un evento nuevo, razón por la cual el mismo debe ser analizado desde un punto de vista temporal –aseguraticio bajo la póliza expedida por Generali”.

4.11.3. Alegatos de la coadyuvante CIAC¹⁰⁰

En sus alegatos de conclusión, la coadyuvante CIAC afirma que “no existe nexo causal entre los eventos ocurridos en la Aeronave HK3661G el 24 de julio de 2009, el 10 de octubre de 2011 y el 20 de febrero de 2016, por lo tanto, este último es un evento nuevo”. En este sentido, esa coadyuvante solicita al Tribunal que “(...) estudie la aplicación de la Póliza No. 4000076 expedida el 9 de noviembre de 2015 por Generali Colombia – Seguros Generales S.A. (hoy HDI Seguros S.A.), en favor de la Aeronáutica Civil, teniendo en cuenta que amparaba la mencionada aeronave desde la fecha de su expedición y hasta 31 de marzo de 2016, periodo en el cual se generó el evento nuevo”.

Por otra parte, la CIAC considera que HDI no probó los siguientes hechos en el proceso que: i) “los dampers fueron la causa del incidente del 20 de febrero

¹⁰⁰ Folios 000404 a 000415 del Cuaderno Principal No. 3.

de 2016” que sufrió la aeronave Agusta A109C de matrícula HK3661G; ii) “la aeronave voló 7.4 horas con las luces overtemp encendidas” y, en consecuencia, se presentó “una posible sobretemperatura de los motores de la aeronave”; y iii) que “los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos – RAC, no permiten que el fabricante realice algún tipo de valoración o aval sobre la reparación de la aeronave”.

Finalmente, la CIAC realiza unas precisiones sobre el alcance del certificado de aeronavegabilidad del Helicóptero HK-3661-G y la correcta reparación de la aeronave, para solicitar al Tribunal que *“desestime todo argumento (sic) esbozado por la parte convocada tendiente a señalar que el helicóptero para el mencionado día demostró no estar en condiciones aeronavegables, ya que pese a sus afirmaciones el vuelo fue un éxito, toda vez que la máquina logró operar por 0.8 horas, con un total de 4 aterrizajes, y el piloto anotó que la aeronave se mantenía estable, prueba de su correcto funcionamiento”*. Además, esa coadyuvante concluye que *“la aeronave Agusta A109C de matrícula HK3661G obtuvo su certificado de aeronavegabilidad en legal forma, lo que no solo demuestra que estuvo bien reparada por parte de la CIAC S.A., sino que mantuvo el estándar o su idoneidad después de haber sido certificada, como se encuentra demostrado con los diferentes vuelos que realizó entre los años 2014 y 2015”*.

4.11.4. Alegatos de la convocada¹⁰¹

Luego de realizar un recuento de los hechos que considera son pacíficos y se encuentran acreditados en el proceso, la parte convocada procedió a analizar, en primer lugar, las pretensiones principales formuladas por la AEROCIVIL y la necesidad de que las mismas sean negadas, para lo cual desarrolló ocho puntos, a saber: i) la convocada destaca la relevancia de la carga de la prueba del asegurado en el proceso, señalando que *“la prueba de la ocurrencia del siniestro y de la*

¹⁰¹ Folios 000423 a 000509 del Cuaderno Principal No. 3.

cuantía del daño reclamado resulta de máxima importancia cuando se trata de la solicitud de indemnización por parte de un asegurado”, para afirmar que “(...) la AEROCIVIL no solo no acreditó la ocurrencia de un siniestro y su cuantía, sino que tampoco aportó prueba que de fe de la certeza del daño alegado en su demanda”; ii) la convocada afirma que “la AEROCIVIL no ha probado la ocurrencia del siniestro a la luz de la póliza No. 4000076 y la cuantía del mismo en los términos del artículo 1077 del C. de Co”; iii) la convocada señala que “(...) la obligación aseguraticia que asumió HDI frente a la AEROCIVIL y respecto de la Aeronave estaba sujeta a la existencia de una pérdida o daño accidental de las aeronaves. De manera que no cualquier afectación que sufriese la Aeronave era un riesgo asumido por HDI”; iv) la convocada afirma que “HDI, al haber asegurado riesgos, jamás amparó los mantenimientos programados de la Aeronave ni la reparación cierta de la misma”; v) la convocada resalta que el documento de la CIAC de fecha 18 de mayo de 2016 que contiene un valor estimado para la reparación de la aeronave, se fundamenta en las consideraciones del reporte de fecha 9 de marzo de 2016 que emitió el fabricante de la aeronave y que tuvo por objeto “(...) determinar, prima facie, las actividades requeridas para la recuperar la aeronavegabilidad de la aeronave”. Por ello, esa parte considera que “AGUSTA no se limitó a efectuar una revisión de las afectaciones sufridas por la Aeronave con ocasión del evento del 20 de febrero de 2016. Por el contrario, el examen del fabricante fue más allá. (...) en efecto, buscó analizar los aspectos más relevantes que resultaban necesarios para recuperar la aeronavegabilidad de la Aeronave”; vi) la convocada manifiesta que “lo ocurrido con la Aeronave el 20 de febrero de 2016 no significó la pérdida total de la Aeronave”; vii) la convocada considera que “recuperar la aeronavegabilidad de la Aeronave no tiene relación alguna con el evento del 20 de febrero de 2016”; y viii) la convocada señala que “en cualquier caso, la pretensión de condena por intereses moratorios es improcedente”, precisando que “(...) la CONVOCANTE no hizo una reclamación formal en contra de HDI, mediante la cual expusiera y probara los conceptos que pretendía reclamar a título de indemnización”.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

En segundo lugar, la convocada analiza las pretensiones subsidiarias de la demanda para solicitar al Tribunal que las mismas sean negadas, por considerar que *“la AEROCIVIL no dio cumplimiento a las condiciones que la póliza 4000076 prevé para la devolución de la prima”*, en la medida en que, primero, la AEROCIVIL jamás le informó a HDI que la aeronave dejaría estar expuesta a riesgos de vuelo y, segundo, *“(…) la devolución de la prima tampoco procede en aquel evento en el cual se haya hecho una reclamación respecto de una aeronave asegurada. Como es obvio, la presentación de la demanda arbitral en este proceso constituye una reclamación en contra de HDI y respecto de una aeronave asegurada”*.

En tercer lugar, la convocada explica cómo quedaron probadas, en su concepto, las excepciones de mérito propuestas en su contestación de demanda, esto es, *“1. Ausencia de buena fe de la AEROCIVIL”, “2. La supuesta pérdida total de la Aeronave no fue un riesgo amparado por mi representada en razón a que derivaría directamente de un siniestro inconcluso anterior”, “3. “La AEROCIVIL no ejecutó acción alguna para evitar la extensión del supuesto siniestro ocurrido el 20 de febrero de 2016”, “5. Excepción propuesta frente a la pretensión subsidiaria” y “6. Excepciones de mérito restantes”, es decir, “La AEROCIVIL inobservó las condiciones que el contrato de seguro exige para efectuar pago alguno dentro del amparo de casco”, “Aplicación del deducible pactado” y “Limitación del daño a la cuantía de la pérdida parcial, previa deducción de la proporción de los costos de overhaul”*.

En cuarto lugar, la demanda propuso la excepción de mérito denominada *“4. Culpa grave del asegurado”*, con fundamento en el artículo 282 del CGP, precisando que, en su concepto, *“justamente en razón de la práctica de las pruebas en el proceso, ha quedado en evidencia la extrema negligencia de la AEROCIVIL respecto de la afectación de la Aeronave”*, por lo que solicita al Tribunal que se *“proceda al estudio de esta excepción, en aquel remoto evento en el cual i) estime que los argumentos planteados para negar las pretensiones no*

son de recibo, y ii) considere que la excepción de mérito de ausencia de buena fe de la AEROCIVIL no está llamada a prosperar”.

Finalmente, la parte convocada termina sus alegaciones, solicitando al Tribunal que, primero, se nieguen en su integridad las pretensiones principales formuladas por la AEROCIVIL; segundo, se nieguen en su integridad las pretensiones subsidiarias formuladas por la AEROCIVIL; tercero, de ser necesario se declaren probadas las excepciones de mérito propuestas por HDI; y, cuarto, se condene en costas a la AEROCIVIL.

4.11.5. Concepto del Ministerio Público¹⁰²

En su concepto, el señor Procurador 139 Judicial II para Asuntos Administrativos comienza recapitulando la demanda arbitral, su contestación y las solicitudes de coadyuvancia. Luego, plantea los problemas que deben resolverse en el presente asunto y, a continuación, desarrolla cuatro puntos para darles respuesta: i) la normatividad aplicable y la interpretación contractual; ii) la competencia material del Tribunal de Arbitramento; iii) las condiciones de los contratos estatales – selección abreviada de menor cuantía; y iv) los elementos del contrato de seguros que se discuten en el proceso.

Así la cosas, el agente del Ministerio Público concluye en su concepto lo siguiente:

“1. La póliza de seguro de aviación – aeronaves número 4000076, con vigencia del 9 de noviembre de 2015 al 31 de marzo de 2016, expedida por la entidad convocada, sí amparó los hechos ocurridos el día 20 de febrero de 2016 en relación con la aeronave Augusta A109C, matrícula HK3661-G con S/N 7629, con la cobertura básica de “daños o pérdidas a las aeronaves, incluyendo casco”.

¹⁰² Folios 000510 a 000536 del Cuaderno Principal No. 3.

2. *Se debe tener como fecha del aviso del siniestro dado por la entidad convocante a la convocada el 12 de abril de 2016, por lo que, atendiendo lo señalado en el artículo 1078 del Código de Comercio, del valor que en un momento deba pagar la aseguradora al asegurado o beneficiario, se debería deducir el valor de los perjuicios que hubiera probado la entidad convocada por el hecho de no haber dado aviso la convocante dentro del plazo legal. No obstante lo anterior, no se encuentra probado perjuicio alguno a la convocada.*

3. *La entidad convocada, es responsable del pago de la indemnización reclamada por la convocante en relación con el siniestro ocurrido el día 20 de febrero de 2016 en relación con la Aeronave helicóptero Augusta A109c, matrícula HK3661 con S/N 7629, y no se encuentra probado dentro del proceso ninguna causal de eximente de responsabilidad de la entidad convocada que conlleve el no pago.*

4. *La entidad convocada, deberá indemnizar a la entidad convocante por los daños sufridos en la aeronave, hasta por el valor del interés asegurado, HELICOPTERO AUGUSTA, MODELO. A 109C, MATRICULA HK3661G, de \$2.455.750.000. La convocada podrá hacer uso (sic) la opción de indemnizar bajo la modalidad de pago, reposición o reparación.*

5. *Teniendo en cuenta que no se ha determinado con claridad el daño ocasionado a la aeronave, la determinación del mismo y su valor solo será posible establecer hasta cuando se nombre el ajustador conforme a lo señalado en la Póliza.*

6. *El valor señalado por la entidad convocante en la demanda sobre los daños sufridos y de que trata el juramento estimatorio, fue determinado con base en la una (sic) cotización realizada por una entidad especialización como es la CIAC, por lo que la misma no puede calificarse*

como temeraria, y no es procedente la procedencia de la objeción a dicho juramento presentado por la entidad convocada.

7. Teniendo en cuenta que solo hasta con la presentación de la demanda, la entidad convocada estimó el valor de los daños, los intereses moratorios que se deban reconocer y pagar sobre el valor a pagar, se deberán liquidar a partir de vencido un mes desde la fecha de la presentación de la demanda”.

Finalmente, el señor Procurador solicita al Tribunal que *“se acceda parcialmente a las pretensiones de la convocante, en los términos antes señalados”.*

4.12. Audiencia de laudo

Mediante Auto No. 28 de fecha 2 de octubre de 2019, el Tribunal fijó, como fecha y hora para llevar a cabo la audiencia de laudo, el día martes 3 de diciembre de 2019 a las 3:00 p.m.¹⁰³.

5. TÉRMINO DE DURACIÓN DEL PROCESO ARBITRAL

Según lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 1563 de 2012, cuando las partes no señalan en el pacto arbitral el término para la duración del proceso arbitral, éste será de 6 meses contados a partir de la finalización de la primera audiencia de trámite, lapso en el que deberá proferirse y notificarse, incluso, la providencia que resuelve la solicitud de aclaración, corrección o adición.

¹⁰³ Folio 000353 del Cuaderno Principal No. 3.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

En el presente caso, la primera audiencia de trámite finalizó el día 18 de marzo de 2019¹⁰⁴, fecha a partir de la cual inició el cómputo del mencionado término para que el Tribunal profiera el laudo arbitral o la providencia que lo aclare, corrija o adicione. No obstante, por mandato expreso del artículo 11 de la Ley 1563 de 2012, al término de duración del proceso deben adicionarse los ochenta y un (81) días hábiles durante los cuales el presente proceso ha estado suspendido por solicitud de ambas partes. Lo anterior, teniendo en cuenta que durante el proceso se solicitaron y decretaron las siguientes suspensiones:

AUTO	FECHAS DE SUSPENSIÓN DEL PROCESO ARBITRAL	DÍAS HÁBILES DE SUSPENSIÓN
Auto No. 27 de fecha 1º de agosto de 2019 ¹⁰⁵	Entre el 2 de agosto de 2019 y el 1º de octubre de 2019, ambas fechas incluidas.	41 días hábiles
Auto No. 29 de fecha 2 de octubre de 2019 ¹⁰⁶	Entre el 3 de octubre de 2019 y el 2 de diciembre de 2019, ambas fechas incluidas.	40 días hábiles
TOTAL DE DÍAS HÁBILES DE SUSPENSIÓN		81 días hábiles

En consecuencia, según lo establecido en los artículos 10 y 11 de la Ley 1563 de 2012, el término de duración del presente proceso arbitral se extiende hasta el día 17 de enero de 2020.

¹⁰⁴ Folios 000289 a 000304 del Cuaderno Principal No. 2.

¹⁰⁵ Folio 000332 del Cuaderno Principal No. 3.

¹⁰⁶ Folio 000354 del Cuaderno Principal No. 3.

Por lo anterior, el presente laudo arbitral es proferido, de manera oportuna, dentro del término consagrado en la ley.

II. CUESTIONES LITIGIOSAS SOMETIDAS A ARBITRAJE

1. PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Las pretensiones incoadas por la parte convocante en la demanda son las siguientes:

“5.1. PRETENSIONES PRINCIPALES

5.1.1. PRETENSIONES DECLARATIVAS

5.1.1.1. Que se declare que la ocurrencia del siniestro se dio el 20 de febrero de 2016, bajo el amparo “daños o pérdidas a aeronaves” contratado con la compañía de seguros GENERALI COLOMBIA - SEGUROS GENERALES S.A. en la póliza de seguro de aviación - aeronaves número 4000076, con vigencia del 9 de noviembre de 2015 al 31 de marzo de 2016.

5.1.1.2. Que se declare que la compañía de seguros GENERALI COLOMBIA - SEGUROS GENERALES S.A., incumplió el contrato de seguros contenido en la póliza de seguro de aviación - aeronaves número 4000076, con vigencia del 9 de noviembre de 2015 al 31 de marzo de 2016, amparando la aeronave identificada como helicóptero Agusta A109C, matrícula HK3661-G con S/N 7629, con una cobertura básica de “daños o pérdidas a aeronaves” por no haber reconocido y pagado el valor de la

indemnización, con ocasión de la ocurrencia del siniestro de fecha 20 de febrero de 2016.

*5.1.1.3. Como consecuencia de lo anterior, declárese que la demandada **GENERALI COLOMBIA - SEGUROS GENERALES S.A.**, está obligada al reconocimiento y pago a favor de la demandante **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL – AEROCIVIL**, de la correspondiente indemnización, por la ocurrencia del siniestro, de conformidad con el contrato de seguros, contenido en la póliza de seguro de aviación - aeronaves número 4000076, con vigencia del 9 de noviembre de 2015 al 31 de marzo de 2016.*

*5.1.1.4. Como consecuencia de lo anterior, declárese que la demandada **GENERALI COLOMBIA - SEGUROS GENERALES S.A.**, está obligada al reconocimiento y pago a favor de la demandante **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL – AEROCIVIL**, de los correspondientes intereses moratorios sobre el monto de la indemnización por la ocurrencia del siniestro, de conformidad con el contrato de seguros, contenido en la póliza de seguro de aviación - aeronaves número 4000076, con vigencia del 9 de noviembre de 2015 al 31 de marzo de 2016.*

5.1.2. PRETENSIONES DE CONDENA

En virtud de las anteriores declaraciones, condénese a la sociedad demandada a pagar al demandante las siguientes sumas de dinero:

*5.1.2.1. Que se reconozca y pague por la compañía **GENERALI COLOMBIA - SEGUROS GENERALES S.A.** y a favor de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL – AEROCIVIL**, a título de indemnización la suma de **DOS MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS***

DIEZ MIL DOCIENTOS SESENTA Y CINCO PESOS MLCTE (\$ 2.449.610.265), por la ocurrencia efectiva del siniestro y correspondiente al valor de la cobertura de casco todo riesgo menos el deducible aplicable a este amparo que corresponde al 0.25% del valor del siniestro, suma que deberá reconocerse desde el 20 de febrero de 2016 y hasta que se produzca el pago efectivo de la condena.

5.1.2.2. Que como consecuencia de lo anterior, se reconozca y pague los intereses moratorios de la anterior cantidad de dinero en la suma de TRECIENTOS DOS MILLONES NOVECIENTOS SETENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS TREINTA Y SEIS PESOS MLCTE (\$ 302.978.536), conforme a las disposiciones del Código de Comercio, específicamente de que trata el artículo 1080 y demás concordantes sobre la materia y según lo dispuesto por la Superintendencia Financiera, exigible desde el 20 de julio de 2017 (corresponde a un mes después de la reclamación) hasta la fecha de su solución o pago.

5.1.2.3. Por las costas a la demanda, en virtud al artículo 365 del C.G.P.

5.1.2.4. Por las agencias en derecho, en virtud al artículo 366 del C.G.P.

5.2. PETICIONES SUBSIDIARIAS

Sin renunciar a las peticiones anteriores y en la eventualidad que su despacho deniegue las mismas, solicito muy comedidamente lo siguiente:

5.2.1. Ordénese a la Compañía GENERALI COLOMBIA - SEGUROS GENERALES S.A. a devolver a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL - AEROCIVIL, el valor de la prima o precio del seguro, contenido en la

póliza de seguro de aviación - aeronaves número 4000076, con vigencia del 9 de noviembre de 2015 al 31 de marzo de 2016, por valor de SETENTA Y UN MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS NUEVE PESOS MLCTE (\$ 71.584.409).

5.2.2. Solicito que la suma antes determinada como pretensión subsidiaria, sea indexada y en consecuencia se ajuste al valor real, tomando como base el Índice de Precios al Consumidor que para el efecto cada año fija el Gobierno Nacional”¹⁰⁷.

2. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

La parte convocada presentó oportunamente contestación de demanda¹⁰⁸, en la que se opuso a las pretensiones formuladas por la parte convocante, dio respuesta a cada uno de los hechos de la demanda, aportó y solicitó la práctica de pruebas, objetó el juramento estimatorio y, con el fin de enervar las pretensiones de la demanda, propuso las excepciones de mérito que se relacionan, a continuación:

“1. Ausencia de buena fe de la AEROCIVIL y consecuente pérdida del derecho de reclamar indemnización alguna bajo el contrato de seguro que celebró con HDI.

2. Ausencia de buena fe de la AEROCIVIL al pretender reclamarle a HDI el valor total de la Aeronave, que deriva no solo de los siniestros que ésta sufrió en 2009 y 2011 sino de su propia voluntad.

¹⁰⁷ Folios 000007 a 000009 del Cuaderno Principal No. 1.

¹⁰⁸ Folios 000155 a 000172 del Cuaderno Principal No. 1.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

3. *Ausencia de buena fe de la AEROCIVIL al alegar que HDI es quien debe responder por la supuesta pérdida total de la Aeronave, en contra de sus propios actos.*

4. *Ausencia de buena fe de la AEROCIVIL al negarse infundadamente a entregar a HDI la información que le fue solicitada a través del ejercicio del derecho fundamental de petición.*

5. *La supuesta pérdida total de la Aeronave no fue un riesgo amparado por mi representada en razón a que derivaría directamente de un siniestro inconcluso anterior.*

6. *La AEROCIVIL inobservó las condiciones que el contrato de seguro exige para efectuar pago alguno dentro del amparo de casco.*

7. *La AEROCIVIL no ejecutó acción alguna para evitar la extensión del supuesto siniestro ocurrido el 20 de febrero de 2016.*

8. *Aplicación del deducible pactado.*

9. *Limitación del daño a la cuantía de la pérdida parcial, previa deducción de la proporción de los costos de overhaul.*

10. *Frente a la pretensión subsidiaria: HDI inició la devolución de la prima no causada a AEROCIVIL en los términos acordados en el contrato de seguro”¹⁰⁹.*

¹⁰⁹ Folios 000159 a 000168 vuelto del Cuaderno Principal No. 1.

III. CONSIDERACIONES DEL TRIBUNAL

1. PRESUPUESTOS PROCESALES

Del recuento efectuado en los apartes precedentes, se observa que en este trámite se encuentran reunidos los presupuestos procesales (competencia, capacidad para ser parte y capacidad para comparecer al proceso), que son los requisitos necesarios para poder proferir una decisión de mérito sobre las pretensiones de las demandas, sin que esté de más advertir que la demanda en forma desapareció como presupuesto procesal desde hace varios años.

En efecto, este Tribunal es competente para conocer y decidir en derecho sobre las controversias sometidas a su consideración por las partes en virtud de la cláusula compromisoria, tal como se señaló en su momento en el Auto No. 14 del 6 de febrero de 2019 –providencia que reafirmó la competencia del Tribunal–, sin que se interpusiera recurso alguno en su contra.

Además, cabe destacar que desde el auto admisorio de la demanda –Auto No. 2 del 25 de junio de 2018– existió pronunciamiento afirmativo acerca de que el Tribunal tiene competencia, analizados los alcances de la cláusula compromisoria y la demanda, sin que en el entretanto se haya presentado ninguna circunstancia excepcional que amerite señalar lo contrario, de ahí que se reafirma y se mantiene la competencia en este proceso arbitral.

Finalmente, se reitera que el presente laudo que pone fin al litigio existente entre las partes se profiere dentro del término hábil para su pronunciamiento, tal como se resaltó en líneas precedentes.

En cuanto a las partes y las coadyuvantes, ellas están constituidas por personas jurídicas cuya existencia y representación legal están debidamente acreditadas en el proceso y han concurrido a éste por intermedio de sus

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

representantes legales y sus apoderados judiciales debidamente constituidos, con lo cual está debidamente acreditada su capacidad para ser parte, para comparecer al proceso y el *ius postulandi*.

Adicionalmente, cabe precisar que la demanda se presentó en tiempo. En efecto, la demanda se presentó dentro del correspondiente término de caducidad toda vez que el contrato de seguro de aviación que consta en la póliza número 4000076, celebrado entre la convocante y la, en ese momento, empresa aseguradora denominada GENERALI COLOMBIA SEGUROS GENERALES S.A., terminó el 31 de marzo de 2016 en tanto que la convocatoria fue presentada el 19 de febrero de 2018, esto es, dentro de los dos años que prevé la ley.

Se destaca que, por un lado, oportunamente al agotarse la etapa probatoria y aquella de alegatos de conclusión se surtieron los controles de legalidad de la actuación surtida hasta ese momento en el presente proceso, sin que las partes, las coadyuvantes y el Ministerio Público pusieran de presente la existencia de causales de nulidad u otras irregularidades, tal como fue reconocido en el Auto No. 26 del 1º de agosto de 2019¹¹⁰ y el Auto No. 29 del 2 de octubre de 2019¹¹¹.

En suma, a la fecha se encuentran reunidos los requisitos necesarios para la validez del presente proceso por cuanto las actuaciones procesales se han desarrollado con observancia de las previsiones legales, por lo que no se advierte causal alguna de nulidad procesal u otra irregularidad que impida proferir decisión de fondo en el presente proceso arbitral.

2. PRECISIONES FRENTE A LA INTERVENCION DE LAS DOS COADYUVANTES

¹¹⁰ Folios 000331 a 000332 del Cuaderno Principal No. 3.

¹¹¹ Folios 000353 a 000355 del Cuaderno Principal No. 3.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

Deja establecido el Tribunal que si bien es cierto el 6 de octubre de 2008, la AEROCIVIL y MAPFRE suscribieron un contrato de seguro de aviación, con cobertura de CASCO, CASCO GUERRA y RESPONSABILIDAD CIVIL AVIACIÓN, con vigencia inicial desde el 6 de octubre de 2008 hasta el 5 de octubre de 2010, el cual fue prorrogado hasta el 5 de octubre de 2011 y que el 24 de julio de 2009, la mencionada aeronave Agusta sufrió daños como consecuencia de un evento de resonancia en tierra, para cuya reparación el 29 de abril de 2010, la CIAC y MAPFRE celebraron el contrato de prestación de servicios técnicos de reparación y mano de obra CTO-028-2010 y que, además, entre los años 2011 y 2016, la AEROCIVIL y la CIAC celebraron varios contratos que tenían por objeto el mantenimiento preventivo del helicóptero Agusta A109C HK-3661G, para nada se referirá el Tribunal acerca de las implicaciones y alcances de dichos contratos, por no ser de su competencia hacerlo, de ahí que su análisis fue tan solo para tener por sentado el interés de coadyuvar por ellas alegado.

Ciertamente, el estudio del Tribunal se concreta a todo lo concerniente con la póliza 4000076 expedida por la demandada y cuyos antecedentes inmediatos se remontan a la Resolución No. 02664 del 14 de octubre de 2015, por la que la AEROCIVIL inició el proceso de selección abreviada de menor cuantía No. 15000244-OI de 2015, con el fin de “seleccionar propuesta para contratar con una o varias compañías de seguros legalmente autorizadas para funcionar en el país las pólizas de CASCO, CASCO GUERRA Y RESPONSABILIDAD CIVIL AVIACIÓN y RESPONSABILIDAD CIVIL PARA AEROPUERTOS Y CONTROLADORES AÉREOS, requeridas para la adecuada protección de los bienes e intereses patrimoniales de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, así como de aquellos por los que sea o fuere legalmente responsable o le corresponda asegurar en virtud de disposición legal o contractual”.

Mediante Resolución No. 02885 del 5 de noviembre de 2015, la AEROCIVIL adjudicó el contrato correspondiente al proceso de selección

abreviada de menor cuantía No. 15000244-OI de 2015 y el 9 de noviembre de 2015, HDI expidió la Póliza de Seguro de Aviación – Aeronaves No. 4000076, con vigencia desde el 9 de noviembre de 2015 hasta el 31 de marzo de 2016, que amparaba la aeronave Agusta A109C HK-3661G¹¹², con una cobertura básica de “daños o pérdidas a las aeronaves, incluyendo caso”, por un valor asegurado de DOS MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS (\$2.455.750.000,00).

3. EL SINIESTRO Y SUS ANTECEDENTES INMEDIATOS¹¹³

Mediante oficio No. 20162400000141 del 5 de enero de 2016, la CIAC informó a la AEROCIVIL que se requería realizar una corrida de motores de la aeronave, como parte del programa de mantenimiento denominado “*Extended Storage*”.

La AEROCIVIL autorizó que la corrida de motores de la aeronave fuera realizada por el técnico inspector Argemiro Guzmán quien no estaba habilitado como piloto y, además, el traslado remolcado de la aeronave hasta el sitio de pruebas.

El 20 de febrero de 2016, se presentó un evento de resonancia, durante la corrida de motores realizada por la persona autorizada para prender la aeronave, el señor Argemiro Guzmán, quien informó que cuando se realizaba la prueba de los motores, evidenció “*una fuerte vibración, por lo que procedió a apagar los mismos y, una vez en tierra, pudo evidenciar que los DRAMPERS de las palas S/N EM0238 y S/N EM0393, presentaban fuga de aceite y no tenían presión*”.

Mediante oficio del 24 de febrero de 2016, la CIAC presentó a la AEROCIVIL un informe del incidente ocurrido el día 20 de febrero de 2016,

¹¹² Desde el 22 de julio de 1997 la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (en adelante AEROCIVIL) ostenta la propiedad de la aeronave identificada como helicóptero Agusta A109C, matrícula HK-3661G con S/N 7629 (Certificado de Tradición y Libertad, visible en el Cuaderno de Pruebas No. 1, folios 000004 a 000005).

¹¹³ Folios 000004 a 000005 del Cuaderno Principal No. 1.

durante el encendido de la aeronave, en el que se indicó que una vez finalizadas las pruebas y antes del regreso a las instalaciones de la CIAC, se presentó una vibración, por lo que debió realizar los procedimientos de acuerdo al Manual de Vuelo.

Al llegar al hangar de la CIAC se encontró que “el rotor principal, los *drampers* de fricción de las palas S/N EM0393 y EM0238 perdieron el fluido hidráulico.”

El 9 de marzo de 2016, el fabricante AGUSTA WESTLAND rindió un informe preliminar sobre la evaluación de los daños ocurridos a la aeronave Agusta A109C HK-3661G como consecuencia del evento del 20 de febrero de 2016.

3.1.- Del aviso del siniestro¹¹⁴

El 12 de abril de 2016, se efectuó el aviso del siniestro en la reunión celebrada entre el corredor de seguros de la AEROCIVIL –UT JLT/AON – JLT Valencia & Iragorri Corredores de Seguros S.A.– y HDI, lo cual fue reiterado mediante correo electrónico del 15 de abril de 2016 dirigido por el primero a la segunda.

El 20 de mayo de 2016, la CIAC radicó un oficio en la AEROCIVIL fechado el 18 de dicho mes, en el que indicó que el costo global estimado de la reparación de la aeronave Agusta ascendía a la suma de CUATRO MIL SEISCIENTOS CUARENTA MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS DIECINUEVE PESOS (\$4.640.982.819,00).

¹¹⁴ Folios 000005 a 000007 del Cuaderno Principal No. 1.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

Mediante oficio del 15 de diciembre de 2016, la CIAC informó a la AEROCIVIL que había expirado el contrato de mantenimiento y que solicitaba el retiro del helicóptero Agusta de sus instalaciones.

El 22 de diciembre de 2016, la AEROCIVIL manifestó a la CIAC su negativa de retirar la aeronave de sus instalaciones, toda vez que la misma aún no se encontraba reparada.

La parte convocante manifiesta que el 20 de junio de 2017 presentó reclamación ante HDI, para lo cual anexó, de un lado, el informe del fabricante AGUSTA WESTLAND del 9 de marzo de 2016, para acreditar el daño y la ocurrencia del siniestro y, de otro lado, el oficio de la CIAC del 18 de mayo de 2016 en el que, como atrás se indicó, se realiza una estimación global de los costos de reparación, para demostrar la cuantía del siniestro.

Según la parte convocante, el 20 de julio 2017 operó el incumplimiento de la póliza de seguro de aviación – aeronaves No. 4000076, conforme lo establece el artículo 1080 del Código de Comercio.

La parte convocante señala que, el 5 de diciembre de 2017, la reclamación fue objetada por HDI.

La parte convocante manifiesta que, el 22 de enero de 2018, la AEROCIVIL interpuso recurso de reconsideración ante HDI, ante la negativa de reconocer la indemnización con ocasión del incidente del 20 de febrero de 2016.

La parte convocante indica que, a la fecha de presentación de la demanda, el contrato de seguro se encontraba vigente y la aseguradora no había respondido por sus obligaciones contractuales en relación con los hechos ocurridos con el helicóptero Agusta.

4. EL OBJETO DEL PROCESO

4.1.- De acuerdo con el sistema procesal imperante, la decisión final que debe quedar consignada en la sentencia o laudo, está orientada y circunscrita por los derroteros que la demanda y su contestación le fijan, porque de su análisis se concreta el objeto del proceso, que no es nada diverso a, como de antaño se expresa, la “res in iudicio deducta”, o sea la cosa llevada a juicio, es decir lo que se le pide al juez que resuelva, de manera que, en esencia, son las pretensiones de la demanda y las excepciones perentorias propuestas junto con los respectivos hechos en que ellas se apoyan, los que deben ser analizados, por cuanto así se establece en cada concreto caso el objeto del proceso, que delimita el poder decisorio del juez.

4.2.- Lo anterior se refleja normativamente en el artículo 281 del CGP, que consagra la regla técnica de la congruencia, en virtud de la cual el juez no puede ir más allá de lo pedido, porque: “No podrá condenarse al demandado por cantidad superior o por objeto distinto del pretendido en la demanda o por causa diferente a la invocada en esta”¹¹⁵.

4.3.- A su vez, el artículo 282 ib. faculta al juez para declarar aún de oficio las excepciones perentorias que encuentre probadas: “salvo las de prescripción, compensación y nulidad relativa, que deberán alegarse en la contestación de la demanda”, lo que evidencia que en este aspecto la regla de la congruencia es menos exigente.

4.4.- En tal orden de ideas, se tiene que las pretensiones de la demanda presentada el 19 de febrero de 2018¹¹⁶ por la UNIDAD ADMINISTRATIVA

¹¹⁵ Tal es la importancia que el CGP da a este aspecto que en el artículo 336 numeral 3 se tipifica como causal de casación “No estar la sentencia en consonancia con los hechos, con las pretensiones de la demanda, o con las excepciones propuestas por el demandado o que el juez ha debido reconocer de oficio”, y en el estatuto arbitral se consagra como motivo para el recurso de anulación del laudo en el artículo 41 numeral 9 “Haber recaído el laudo sobre aspectos no sujetos a la decisión de los árbitros, haber concedido más de lo pedido o no haber decidido sobre cuestiones sujetas al arbitramento”.

¹¹⁶ Folios 000001 a 000017 del Cuaderno Principal No. 1.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, son en esencia la concreción del objeto del presente proceso y es así como constituyen, junto con la respuesta a la demanda presentada el día 25 de julio de 2018¹¹⁷ por HDI SEGUROS S.A., y en especial las excepciones perentorias propuestas, la guía para efectos de este laudo, no sin antes advertir que el CGP en el artículo 280 impone al juez el deber de ser breve, preciso y concreto en la sentencia, igualmente predicable de los escritos de las partes.

4.5.- El debate que corresponde dirimir gira en torno a los alcances de la póliza de seguro de aviación, que es una de las varias que pertenecen al género de seguro de daños, expedida por la en ese momento empresa aseguradora denominada GENERALI COLOMBIA SEGUROS GENERALES S.A., distinguida con el número 4000076, cuya vigencia inició el 9 de noviembre de 2015 y venció el 31 de marzo de 2016, circunstancia que está debidamente probada con la prueba documental aportada con la demanda¹¹⁸ y, adicionalmente, con la incondicional aceptación de que lo anterior es cierto, contenida en la respuesta al hecho 4.15 del libelo¹¹⁹, póliza destinada a indemnizar los daños o pérdidas, incluyendo casco, que pudiera sufrir el helicóptero Agusta A109C, matrícula HK 3661G, hasta por la suma de \$2.455.750.000.oo pactada como límite máximo del valor asegurado, según lo establece el artículo 1079 del Código de Comercio, disposición que está en estrecha relación con el artículo 1089 ib. que prescribe: “Dentro de los límites indicados, en el artículo 1079 la indemnización no excederá, en ningún caso del valor real del interés asegurado en el momento del siniestro, ni

¹¹⁷ Folios 000155 a 000172 del Cuaderno Principal No. 1.

¹¹⁸ Folios 000241 a 000264 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

¹¹⁹ Folio 000004 del Cuaderno Principal No. 1, en donde se consignó: “El 9 de noviembre de 2015, la compañía de seguros GENERALI COLOMBIA SEGUROS GENERALES S.A. expidió la póliza de seguro de aviación – aeronaves número 4000076, con vigencia del 9 de noviembre de 2015 al 31 de marzo de 2016, amparando la aeronave identificada como helicóptero Augusta A109C, matrícula HK3661-G con S/N 7629, con una cobertura básica de “daños o pérdidas a las aeronaves, incluyendo casco,” con un valor asegurado de DOS MIL CUTROCIENTOS (sic) CINCUENTA Y CINCO MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MLCTE (\$2.455.750.000)”. Al folio 000156 vuelto del Cuaderno Principal No. 1, en la respuesta a la demanda se aseveró: “15.- Es cierto, (sic) Como lo he reiterado, mi representada, a través del contrato de seguro que se instrumentó mediante la póliza No. 4000076, sí incluyó el amparo de casco respecto de la Aeronave. (...)”.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

del monto efectivo del perjuicio patrimonial sufrido por el asegurado o el beneficiario”.

4.6.- Corrobora lo anterior, la solicitud de la demandante para que se declare que el siniestro que afectó la póliza ocurrió el día 20 de febrero de 2016 (Pretensión 5.1.1.1.) y que la aseguradora debe indemnizar “de conformidad con el contrato de seguros, contenido en la póliza de seguro de aviación – aeronaves número 4000076, con vigencia del 9 de noviembre de 2015 al 31 de marzo de 2016” (Pretensión 5.1.1.3.), póliza a la que también enfoca su pretensión subsidiaria, referente a la devolución de la prima, al solicitar que se ordene reintegrar “el valor de la prima o precio del seguro, contenido en la póliza de seguro de aviación - aeronaves número 4000076, con vigencia del 9 de noviembre de 2015 al 31 de marzo de 2016, por valor de SETENTA Y UN MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS NUEVE PESOS MLCTE (\$71.584.409)” –Pretensión 5.2.1.–, cantidad respecto de la cual solicita la indexación.

Las pruebas mencionadas le permiten al Tribunal arribar a una primera conclusión cual es la de que la póliza a considerar para fines de la decisión, exclusivamente es la No. 4000076.

4.7.- Advierte el Tribunal que el 31 de marzo de 2016 se expidió por la misma aseguradora, con vigencia hasta el día 1 de abril de 2018, la póliza 4000083, la que según el hecho 4.18 de la demanda “le otorgaba continuidad a la No. 4000076”, aceptando la demandada lo atinente a la expedición de esa póliza, pero con la salvedad de que no es cierto que se tratara de dar continuidad a la anterior póliza, debido a que la segunda es “fruto de un contrato de seguro que gozó de un procedimiento de selección de contratista completamente independiente de aquel que correspondió a la póliza No. 4000076”, de manera que este aspecto de la controversia, considerando lo antes mencionado, se define en el sentido de aceptar que se trata de dos pólizas diferentes pues la última citada fue más allá de una simple renovación atendidas las pruebas que obran en el proceso

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

y que evidencian la autonomía de la póliza 4000083¹²⁰, de ahí que los alcances de esta última póliza. no tienen ninguna relevancia para este proceso.

4.8.- Establecido lo anterior y en aras de ir al meollo del debate a definir bajo el clausulado de la póliza 4000076, se encuentra que es asunto pacífico el concerniente a que el siniestro que afectó la póliza en mención ocurrió el día 20 de febrero de 2016 porque, tal como se relata en el hecho 4.19 de la demanda, al efectuar la prueba de los motores se evidenció “una fuerte vibración, por lo que procedió a apagar los mismos, y una vez en tierra (sic), pudo evidenciar que los DRAMPERS de las palas S/N EM0238 y S/N EM0393, presentaban fuga de aceite y no tenían presión”¹²¹, aspecto transcrito del hecho que la parte demandada respondió que es cierto¹²².

4.9.- Empero, en la respuesta al hecho anterior se advierte que: “Desde ya, es importante advertir que la AEROCIVIL, en proceso anterior al presente, ha sido contundente en señalar que el evento del 20 de febrero de 2016 hace parte de los siniestros de 2009 y 2011 y por consiguiente de la reparación inconclusa de la Aeronave, que no era un riesgo asegurable. (...)”, lo que plantea la necesidad de dilucidar el punto, es decir, si lo ocurrido el 20 de febrero de 2016 es continuación de siniestros anteriores que afectaron al helicóptero asegurado o si se trató de un siniestro diferente, autónomo, en suma, de un nuevo siniestro.

4.10.- Y es que la respuesta al interrogante determina si es del caso aplicar el artículo 1073 del Código de Comercio que dispone:

“Si el siniestro, iniciado antes y continuado después de vencido el término del seguro, consuma la pérdida o deterioro de la cosa asegurada, el asegurador responde del valor de la indemnización en los términos del contrato.

¹²⁰ Folios 000315 a 000316 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

¹²¹ Folio 000005 del Cuaderno Principal No. 1.

¹²² Folio 000157 del Cuaderno Principal No. 1.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

Pero si se inicia antes y continúa después que los riesgos hayan principiado a correr por cuenta del asegurador, éste no será responsable por el siniestro”¹²³.

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.

¹²³ El profesor Efrén Ossa en Teoría General del Seguro – El contrato-, Ed. Temis, Bogotá, 1991, 2ª edición, página 115, transcribe la norma y señala: “Importa, por tanto, para deducir la procedencia de esta disposición, identificar el instante en que el siniestro deja de ser meramente potencial (riesgo) para volverse actual (daño). Si sobreviniere antes de iniciarse la vigencia técnica del seguro, el asegurado no contrae derecho alguno a la prestación asegurada. Si, en cambio, así sea minutos antes de su expiración, aunque la evolución y culminación del evento sean posteriores a ella, legalmente se configura la obligación del asegurador. Como es obvio, el precepto transcrito solo es aplicable cuando la evolución del evento asegurado coincide, en uno de sus momentos, con los momentos de iniciación o de expiración de la vigencia técnica del seguro”. Se destaca que el mismo autor aclara que la expresión vigencia técnica salvo estipulación en contrario y excluyendo los de vida “se inicia a la hora veinticuatro del día en que se perfeccione el contrato”.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

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

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

siniestros anteriores presentados bajo la vigencia de la póliza de Mapfre¹²⁴, 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.

Esta circunstancia se corrobora de modo inequívoco con la declaración del señor Halver Pava Escobar, quien para la época del incidente del 20 de febrero de 2016, fue uno de los técnicos de la CIAC que participó en el mantenimiento del helicóptero antes de salir éste a la rampa para la corrida de motores de ese día 20 de febrero y recibió la aeronave, una vez ésta regresó de la pruebas, quien expuso:

“DR. LÓPEZ: Correcto. Con anterioridad al día 20 de febrero del año 2016 usted recuerda haber tenido alguna actividad de reparación o de mantenimiento con el helicóptero Agusta?”

SR. PAVA: Sí, efectivamente, para el día 20 de febrero del 2016 obviamente estaba, o sea todavía estaba yo a cargo de la aeronave, o sea anticipado a eso la aeronave precisamente estaba para un proceso de pruebas, se iban a realizar unas pruebas porque acababa de salir de una inspección, de un servicio de 100 horas o un año lo que ocurra primero, en este caso lo que ocurrió primero fue eso, entonces se le da cumplimiento a esa programación para el desarrollo del trabajo.

DR. LÓPEZ: Y usted intervino directamente en esas labores de mantenimiento de las 100 horas?

SR. PAVA: Sí señor, de las 100 horas.

¹²⁴ El 6 de octubre de 2008, la AEROCIVIL y MAPFRE suscribieron un contrato de seguro de aviación, con cobertura de CASCO, CASCO GUERRA y RESPONSABILIDAD CIVIL AVIACIÓN, con vigencia inicial desde el 6 de octubre de 2008 hasta el 5 de octubre de 2010, el cual fue prorrogado hasta el 5 de octubre de 2011. El 24 de julio de 2009, la mencionada aeronave Agusta sufrió daños como consecuencia de un evento de resonancia en tierra.

DR. LÓPEZ: Y cómo encontró la aeronave? Cuál fue el resultado de su actividad concreta ahí?

SR. PAVA: Durante la actividad obviamente no se le había prestado un servicio de 100 horas porque las 100 horas como tal ellas, o sea amplían un poco más las inspecciones por lo que es anual, o sea siempre vamos a encontrar en referente al manual de mantenimiento que de las 100 horas se le van a cumplir unos ítems especiales y van a ser específicos donde obviamente se le va hacer una inspección general y un mantenimiento general a la aeronave, donde se le va a cumplir una inspección de 100 horas, se le van a dar cumplimiento a unos service bulletin o a unas alertas que se han generado durante la fabricación de la aeronave, entonces todos esos cumplimientos se le hicieron

DR. LÓPEZ: Como conclusión de esas actividades usted recuerda cuál fue la opinión acerca del estado del helicóptero Agusta?

SR. PAVA: Estaba en perfecto estado, porque días antes al incidente la aeronave se estaba planeando precisamente para ser el término, o sea ya el término de las pruebas que se sacan luego de una inspección que se hacen en tierra, entonces la aeronave para ese momento estaba en perfecto estado.”¹²⁵ (Resalta quien transcribe)

4.14.- El Tribunal deja sentado que la circunstancia de que los contratos con la CIAC para la reparación de daños causados por siniestros anteriores al año 2016, aún no se han liquidado, no es argumento atendible para efectos de aceptar que las reparaciones efectuadas para volver la aeronave a condiciones de navegabilidad no habían concluido.

¹²⁵ Folios 000480 a 000481 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

Es necesario poner de presente que la liquidación de un contrato es una consecuencia de la terminación del mismo y frente a un contrato de reparación no significa que la labor no haya sido concluida.

En este orden de ideas, es menester considerar los siguientes razonamientos:

4.14.1.- Con la lectura de las correspondientes cláusulas contractuales se infiere que los contratos de mantenimiento suscritos para reparar los daños del helicóptero Agusta que ocurrieron antes del siniestro de 2016, dentro de los cuales está el contrato 028 de 2010 celebrado entre MAPFRE y la CIAC el 29 de abril de 2010, se terminaron por vencimiento del plazo pactado.

4.14.2.- En relación con este último, conviene resaltar que las partes pactaron un plazo de ejecución de 60 días contados a partir del acta de inicio; que ésta se suscribió el 6 de julio de 2010 de manera que para el día 20 de febrero de 2016 estaba claramente terminado.

4.14.3.- Sobre la terminación de los contratos resulta pertinente señalar las modalidades de terminación normal o anormal de un contrato que ha explicado el Consejo de Estado:

“A propósito de la terminación, entendiéndolo que esa figura no es más que la finalización o extinción de la vigencia de un determinado vínculo obligacional de la Administración, siguiendo los lineamientos que al respecto ha trazado la doctrina, resulta perfectamente posible distinguir entre modos normales y modos anormales de terminación de los contratos.

En la primera categoría, esto es entre los modos normales de terminación de los contratos de la Administración, suelen y pueden incluirse las siguientes causales: a).- cumplimiento del objeto; b).- vencimiento del plazo extintivo de duración del contrato; y c).- acaecimiento de la condición resolutoria expresa, pactada por las partes.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

Los modos anormales de terminación de los contratos de la Administración se configuran, a su turno, por: a).- desaparición sobreviniente del objeto o imposibilidad de ejecución del objeto contratado; b).- terminación unilateral propiamente dicha; c).- declaratoria de caducidad administrativa del contrato; d).- terminación unilateral del contrato por violación del régimen de inhabilidades o incompatibilidades; e).- desistimiento -o renuncia-, del contratista por la modificación unilateral del contrato en cuantía que afecte más del 20% del valor original del mismo; f).- declaratoria judicial de terminación del contrato; y h).- declaratoria judicial de nulidad del contrato”¹²⁶ (Se resalta).

4.14.4.- El Consejo de Estado ha señalado también que, una vez terminado el contrato por vencimiento del plazo pactado se inician los términos para su liquidación, a cuyo efecto explicó que la terminación y la liquidación son dos figuras contractuales distintas:

“En el asunto que ahora se debate, la terminación del Contrato 067 se debe establecer con fundamento en el vencimiento del plazo de ejecución que ocurrió el 30 de noviembre de 2010 y desde esa fecha se calcula el plazo de cuatro meses que las partes acordaron para la liquidación bilateral del contrato, más el de dos meses que igualmente aplica para la liquidación unilateral. (...) en el laudo arbitral el Tribunal de Arbitramento ha debido identificar como fecha de terminación del contrato, aquella que las partes indicaron, esto es, la de finalización del plazo de ejecución y por ello no procedía la adición o extensión del plazo con los cuatro meses de vigencia a que se refirió el párrafo de la cláusula cuarta”¹²⁷.

¹²⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia del 4 de diciembre de 2006. C.P. Mauricio Fajardo Gómez. Rad. 76001-23-31-000-1994-00507-01(15239).

¹²⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A. Sentencia del 9 de marzo de 2016. C.P. Marta Nubia Velásquez Rico. Rad. 55319.

4.14.5.- No es por tanto procedente considerar que los contratos solo se entienden ejecutados a satisfacción con su liquidación, por ser este un trámite consecencial de la terminación.

4.14.6.- Sobre el concepto de la liquidación del contrato, el Consejo de Estado ha explicado que durante esta etapa se realiza un balance o corte de cuentas, con el fin de determinar quién le debe a quién y cuánto:

“La liquidación del contrato estatal es la etapa final de la relación contractual en la cual se hace un balance económico, jurídico y técnico de lo ejecutado, con el fin de definir la situación en que quedan los contratantes, teniendo en cuenta tanto el cumplimiento o incumplimiento de las obligaciones contraídas, como el acaecimiento de circunstancias ajenas a las partes que pudieron llegar a afectar el desarrollo del contrato. (...)”¹²⁸

Y sobre la finalidad de dicha figura la misma Corporación señaló:

“[L]a liquidación de los contratos estatales pueden ser bilateral, unilateral o judicial, y tiene por objeto establecer: (i) el estado real del cumplimiento de las obligaciones a cargo de las partes, (ii) los reconocimientos a que haya lugar, (iii) las acciones que se deban adelantar para garantizar el cumplimiento efectivo del contrato, (iv) las garantías que se deban constituir, ampliar o incluso hacer efectivas y (v) los acuerdos que se puedan presentar frente a las controversias surgidas en la ejecución del contrato, para poder declararse mutuamente a paz y salvo (...)”¹²⁹.

4.14.7.- En auto del 17 de septiembre de 2018, esta misma Corporación reiteró lo expuesto en numerosas providencias y explicó que la liquidación del contrato:

¹²⁸ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B. Auto del 8 de agosto de 2018. C.P. Ramiro Pazos Guerrero. Rad. 53063.

¹²⁹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A. Sentencia del 30 de agosto de 2018. C.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera. Rad. 37286.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

“es ‘una actuación administrativa posterior a su terminación normal (culminación del plazo de ejecución) o anormal (verbigracia en los supuestos de terminación unilateral o caducidad), con el objeto de definir si existen prestaciones, obligaciones o derechos a cargo de las partes, hacer un balance de cuentas para determinar quién le debe a quién y cuánto y proceder a las reclamaciones, ajustes y reconocimientos a que haya lugar, y dar así finiquito y paz y salvo a la relación negocial’”¹³⁰ (se resalta).

4.14.8.- Así las cosas, mientras el vencimiento del plazo es evento que determina la extinción del contrato, la liquidación es la etapa subsiguiente en la cual se hace un corte o estado de cuentas con el fin de saber quién le debe a quién y cuánto.

4.14.9.- Es claro así que la no liquidación de un contrato no conduce a considerarlo vigente.

4.14.10.- Con fundamento en todo lo anterior cabe considerar que la ausencia de prueba de la liquidación de los contratos de mantenimiento celebrados antes de la ocurrencia del siniestro de febrero de 2016 no conduce a considerarlos vigentes, toda vez que, como se explicó, la liquidación tiene por objeto definir el corte de cuentas de un contrato terminado y, como antes se dijo, esos contratos anteriores estaban terminados.

5. LA CARGA DE LA PRUEBA EN EL PRESENTE LITIGIO

5.1.- Establecido que la póliza 4000076 es la que debe ser considerada y que el siniestro cuya indemnización se reclama en este proceso es el ocurrido el 20 de

¹³⁰ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B. Auto del 17 de septiembre de 2018. C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa. Radicado No. 61066.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

febrero de 2016, pone de presente el Tribunal aspectos centrales de la normatividad sustantiva y procesal que rige respecto de los seguros de daños como lo es el presente y, en tal orden de ideas, se tiene lo siguiente:

5.1.1.- En lo que con la carga de la prueba atinente a la ocurrencia del siniestro y cuantía del mismo concierne, el inciso primero del artículo 1077 del Código de Comercio la radica en cabeza del asegurado y/o del beneficiario, al disponer que: “Corresponderá al asegurado¹³¹ demostrar la ocurrencia del siniestro, así como la cuantía de la pérdida si fuere el caso”.

Efectivamente, dos son los aspectos a los cuales se refiere la citada norma en su inciso primero: el uno, la demostración de la ocurrencia del siniestro, obligación que siempre debe cumplir el asegurado o beneficiario; y el otro, la cuantía del mismo cuando sea necesario, es decir, que no siempre el asegurado o el beneficiario deben acreditar la cuantía, pues este deber no se exige en los seguros de vida ni en los de daños cuando existe el pacto de valor admitido, eventos en los que, de ser el caso de operar el amparo, probado el siniestro, se debe pagar la suma asegurada y que no se predicen del concreto evento que se analiza, de modo que era deber de la parte demandante probar esos dos extremos señalados en el inciso primero del art. 1077 del C. de Co.

5.1.2.- Deja sentado el Tribunal que no es perentorio que el asegurado o beneficiario presenten reclamación ante la aseguradora (artículo 1077 del C. de Co.), pues esa finalidad se puede cumplir de manera directa ante el juez cuando se formula la demanda para adelantar proceso declarativo o arbitral si existe pacto en tal sentido, hipótesis en la que la carga de la prueba la tiene la parte demandante.

Empero, si acude a reclamar bajo los parámetros de la disposición citada surtiendo unos precisos pasos directamente ante la aseguradora en lo que

¹³¹ La omisión en el texto transcrito del beneficiario, se salva fácilmente al acudir al artículo 1078 del Código de Comercio que claramente se refiere al asegurado y al beneficiario como titulares de ciertas obligaciones en caso de siniestro, entre otras, la de probar ocurrencia del siniestro y cuantía de la pérdida, cuando fuere el caso.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

constituye la reclamación extrajudicial, igualmente se radica en el reclamante la carga de la prueba.

Cuestión diversa es que es aconsejable emplear la reclamación con base en el art. 1077 del C. del Co por los evidentes beneficios que de ella se derivan, tales como sentar la base para que eventualmente pueda darse la sanción al asegurador de afrontar un proceso de ejecución en caso de no objeción oportuna y el que se computen los intereses de mora un mes después de presentada aquella.

Se reitera que no es ineludible deber presentar la reclamación extrajudicial, ante la evidente libertad del asegurado o beneficiario de acudir directamente al juez, debido a que la reclamación, no es requisito de procedibilidad.

5.1.3.- Bien en la reclamación extrajudicial o dentro del proceso declarativo que promueva en caso de no haber sido presentada ésta o de que habiéndolo hecho la misma se objetó en debida forma y oportunidad lo que lleva al proceso declarativo, es perentorio, salvo las excepciones antes citadas, demostrar el monto de las pérdidas sufridas y, para ello, el asegurado o beneficiario deberá aportar o solicitar y lograr la práctica de las pruebas idóneas que acrediten a más de la ocurrencia del siniestro, el valor del interés asegurable en el momento de ocurrido el mismo.

5.1.4.- Se debe tener presente que ni siquiera en el caso de pérdidas totales se releva de este deber al asegurado o beneficiario, porque el límite asegurado (monto máximo de responsabilidad de la aseguradora) no obra de manera automática en el evento de un siniestro que afecte en su integridad el interés asegurado, sino que, salvo excepciones, es indispensable demostrar a cuánto llegó la pérdida¹³², ya que puede acontecer que el valor asegurado no coincida con el

¹³² A partir de la vigencia del Código General del Proceso, dispone el artículo 626 en el literal c), que se deroga la expresión “según las condiciones de la correspondiente póliza” de que trata el numeral 3º del artículo 1053 del C. de Co., de modo que desde el 1 de enero de 2016 fecha de vigencia plena del CGP, ha quedado proscrita la posibilidad de exigir en la póliza unas determinadas pruebas para efectos de la reclamación y goza el asegurado o beneficiario de amplia libertad para realizar la demostración pertinente, pero sin que se pueda olvidar que, en

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

valor real del interés asegurado un instante antes del siniestro, que es lo que se denomina valor asegurable, sea porque el bien destruido valía menos o más, hipótesis en las cuales la obligación de la aseguradora se limitará al pago del monto efectivo de la pérdida sufrida si es menor al valor asegurado, o a la suma asegurada, si es mayor.

5.1.5.- En lo concerniente con la carga de la prueba, el artículo 167 del CGP dispone en el inciso primero que: “Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen”, lo que reafirma la carga procesal del asegurado o beneficiario de acreditar la ocurrencia del siniestro y la cuantía cuando fuere el caso, porque en este evento no tiene aplicación la teoría de la carga dinámica de la prueba que, a manera de excepción, se consagra en el inciso siguiente, debido a que en estos casos quien está en mejor posibilidad de probar es el asegurado o beneficiario.

5.1.6.- Integra el sistema de normas al que se refiere el Tribunal el artículo 283 del CGP que dispone:

“Condena en concreto. La condena al pago de frutos, intereses, mejoras, perjuicios u otra cosa semejante, se hará en la sentencia por cantidad y valor determinados.

El juez de segunda instancia deberá extender la condena en concreto hasta la fecha de la sentencia de segunda instancia, aun cuando la parte beneficiada con ella no hubiese apelado.

En los casos en que este código autoriza la condena en abstracto se liquidará por incidente que deberá promover el interesado mediante escrito que contenga la liquidación motivada y especificada de su cuantía, estimada bajo juramento, dentro de los treinta (30) días siguientes a la

algunos siniestros, así no lo diga la póliza, tan solo determinada prueba será la procedente, como es por ejemplo, para acreditar la muerte, el registro civil de defunción.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

ejecutoria de la providencia respectiva o al de la fecha de la notificación del auto de obediencia al superior. Dicho incidente se resolverá mediante sentencia. Vencido el término señalado sin promoverse el incidente se extinguirá el derecho.

En todo proceso jurisdiccional la valoración de daños atenderá los principios de reparación integral y equidad y observará los criterios técnicos actuariales”.

5.1.7.- Relieva la disposición transcrita que las partes, pero en especial la demandante, dentro de la serie de cargas en ella radicadas tiene la de acreditar las bases del derecho reclamado y si como consecuencia de su demostración surge a su favor una específica prestación de contenido pecuniario, también es su deber demostrar la cuantía de la misma, debido a que no le está permitido al juez, salvo precisas excepciones, que para este caso no aplican, condenar en abstracto, lo que se recoge en el inciso primero del artículo 283 del CGP que, se reitera, señala: “La condena al pago de frutos, intereses, mejoras, perjuicios u otra cosa semejante, se hará en la sentencia por cantidad y valor determinados”.

5.1.8.- Empero, en la hipótesis de que no se cumpla con la carga de demostrar la cuantía, porque las pruebas practicadas y aportadas no arrojaron resultados positivos, no tiene el juez camino diverso al de absolver al demandado, debido a que no quedó estructurado uno de los dos supuestos necesarios para condenar, a saber: el monto de la obligación cuando se trata de condenas cuantificables las solicitadas.

Ese deber de concreción de montos se extiende también al fallador de segunda instancia al indicar el inciso segundo del artículo 283 que: “El juez de segunda instancia deberá extender la condena en concreto hasta la fecha de la

sentencia de segunda instancia, aun cuando la parte beneficiada con ella no hubiese apelado”¹³³.

Y se reitera el mismo en el artículo 284 del CGP que señala: “*Adición de la condena en concreto*. Si no se hiciere en la sentencia la condena en concreto, la parte favorecida podrá solicitar dentro del término de su ejecutoria, que se pronuncie sentencia complementaria”.

5.2.- Como conclusión del anterior análisis deja sentado el Tribunal que en el presente caso era carga de la **AEROCIVIL** demostrar la ocurrencia del siniestro del 20 de febrero de 2016 y la cuantía de la pérdida que el mismo determinó, puesto que no se está en presencia de ninguna de las excepciones comentadas que autorice la condena en abstracto, de ahí la pertinencia de analizar si la carga probatoria se cumplió de manera integral, respecto de los dos supuestos señalados, determinación que pasa a realizar el Tribunal.

6. PRUEBA DE LA OCURRENCIA DEL SINIESTRO.

6.1.- En lo atinente con la ocurrencia del siniestro del día 20 de febrero de 2016, la prueba en el expediente, como antes se expresó, la acredita de manera plena.

En efecto, empezando por lo señalado en el hecho 4.20 de la demanda en el que se advierte que dicho día el helicóptero, en las pruebas de encendido:

¹³³ Se debe tener presente que la posibilidad de condenar en abstracto ha quedado reducida únicamente para taxativos y expresos casos de condenas que deben proferirse dentro de sentencias y autos donde le resulta imposible al juez un concreto señalamiento, debido a que la base para condenar está en la decisión adoptada en la respectiva providencia, de modo que su liquidación debe solicitarse dentro de los treinta días siguientes a su ejecutoria o a la del auto que ordenó obedecer lo dispuesto por el superior, so pena de que se declare extinguido el derecho, por así disponerlo el inciso tercero del artículo 283 de CGP.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

“presentó vibración, por lo que debió realizar los procedimientos de acuerdo al Manual de Vuelo. Al llegar al hangar de la CORPORACION DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA DE COLOMBIA - CIAC se encontró que el rotor principal, los drampers de fricción de las palas S/N EM0393 y EM0238 perdieron el fluido hidráulico”¹³⁴.

Este hecho se responde que *“Es cierto”¹³⁵.*

6.2.- Se reafirma en el hecho 21 que el fabricante AGUSTA WESTLAND *“realizó un informe oficial y detallado sobre la evaluación de los daños ocurridos a la aeronave Agusta A109C, matrícula HK3661-G con S/N 7629, el 20 de febrero de 2016”¹³⁶, hecho que igualmente se acepta como cierto por la demandada¹³⁷.*

6.3.- La CIAC en comunicación del 23 de febrero de 2016 menciona que:

“al llegar al hangar de CIAC S.A se encontró que, en el rotor principal, los dampers de fricción de las palas S/N EM0393 y EM0238 perdieron el fluido hidráulico, lo que al momento de la entrega de este informe es motivo de consulta con el Fabricante”¹³⁸.

6.4.- Igualmente, en el informe rendido el día 9 de marzo de 2016¹³⁹ por FINMECCANICA DIVISIÓN DE HELICÓPTEROS acerca de los daños sufridos por la aeronave como consecuencia del incidente del 20 de febrero de 2019, se señaló:

“Con referencia a su solicitud con respecto a la evaluación de daños de A109C S / N 7629 (reportado en el anexo A), incluyendo daños y

¹³⁴ Folio 000005 del Cuaderno Principal No. 1.

¹³⁵ Folio 000158 del Cuaderno Principal No. 1.

¹³⁶ Folio 000005 del Cuaderno Principal No. 1.

¹³⁷ Folio 000158 del Cuaderno Principal No. 1.

¹³⁸ Folio 000285 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

¹³⁹ Folios 000289 a 000325 del Cuaderno Principal No. 1.

*separación de dos de los Depósitos de Aceite contenidos en el Sistema de Lubricación del Rotor Principal y el daño subsiguiente al Sistema del Rotor Principal, proporcionamos nuestro asesoramiento técnico con respecto a los requisitos necesarios para determinar la aeronavegabilidad del helicóptero (...)*¹⁴⁰.

6.5.- Se concluye del análisis de los elementos de prueba en mención que está probada la ocurrencia del siniestro¹⁴¹ y que la afectación sufrida por el helicóptero fue puntual por cuanto el evento del 20 de febrero de 2016 concierne con los daños sufridos por los “dampers” o amortiguadores de manera que no se trató de un evento de pérdida total.

Por lo anterior, es del caso analizar si se cumplió con la segunda de las cargas analizadas, por lo que pasa el Tribunal a establecer si se demostró la cuantía de la pérdida.

7. PRUEBA DE LA CUANTÍA DE LA PÉRDIDA

7.1.- Huelga precisar, en primer lugar, que el amparo de la póliza que pretendió afectar la convocante es el contenido en la condición 1ª que establece:

“SECCIÓN I – PÉRDIDA O DAÑO A AERONAVES

¹⁴⁰ Es de advertir que este informe a más de los daños ocurridos el 20 de enero se refiere a otras circunstancias diversas que afectaron la aeronave :” 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 periodo de inactividad del helicóptero antes del evento notificado, los siguientes componentes deben ser enviados a la División de Helicópteros de Finmeccanica para inspección y evaluación de revisión: (...) 2) Debido a la falta de aplicación de los procedimientos adecuados de Almacenamiento Extendido requeridos en el Capítulo 20-30 del 109C MM durante el periodo inactivo del 05/09/2015 al 20/02/2016 antes del evento reportado”.*

¹⁴¹ En el alegato de conclusión de la parte demandante, Folio 000364 del Cuaderno Principal No. 3, se dijo: “No cabe duda entonces que, de un lado, la parte demandante acreditó la ocurrencia del siniestro, presupuesto del artículo 1077 del Cco para acceder a la debida indemnización [...]”.

1. Cobertura

(a) LA ASEGURADORA, A SU OPCIÓN INDEMNIZARÁ BAJO LA MODALIDAD DE PAGO, REPOSICIÓN O REPARACIÓN LA PÉRDIDA O DAÑO ACCIDENTAL DE LAS AERONAVES DESCRITAS EN LA CARÁTULA DE LA PÓLIZA CUANDO SE PRODUZCA CON OCASIÓN DE RIESGOS AMPARADOS, INCLUYENDO DESAPARICIÓN SI LA AERONAVE NO ES REPORTADA DURANTE UN PERÍODO DE SESENTA (60) DÍAS DESPUÉS DE LA INICIACIÓN DE UN VUELO, PERO SIN EXCEDER EL VALOR ASEGURADO ESPECIFICADO EN LA CARÁTULA Y CON SUJECCIÓN A LOS VALORES A DEDUCIR ESPECIFICADOS”¹⁴².

El citado amparo, en un todo de conformidad con la ley, establece claramente que las pérdidas que debe indemnizar la aseguradora son aquellas que se produzcan “con ocasión de los riesgos amparados”.

Con relación a este punto, encuentra el Tribunal que la parte demandante no cumplió con su carga de demostrar la cuantía de la pérdida derivada del evento asegurado, por la cual hubiera tenido derecho a la indemnización, obviamente hasta el máximo previsto como suma asegurada, debido a que no existe prueba que acredite el monto de la pérdida proveniente del daño de los dampers.

7.2.- En el presente asunto, las pruebas atrás analizadas conducen a establecer que, en efecto el día 20 de febrero de 2016, el helicóptero Agusta A109C HK-3661G, asegurado mediante la póliza No. 4000076 expedida por HDI con vigencia desde el 9 de noviembre de 2015 hasta el 31 de marzo de 2016, fue afectado por un evento, que como fue descrito por los peritos, consistió en una resonancia cuando el helicóptero se encontraba en tierra y fue encendido para la realización de una prueba por parte del técnico Argemiro Guzmán.

¹⁴² Folio 000246 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

7.3.- En cuanto a la afectación ocasionada por ese evento en particular, las pruebas apuntan a establecer que se circunscribió al daño de los denominados “dampers” de dos palas de la aeronave, como lo señala la convocante en el hecho 4.19. de su demanda, en la que indica que, tanto en los reportes del técnico Guzmán, como en la inspección posterior se pudo:

“evidenciar que los DRAMPERS de las palas S/N EM0238 Y S/N EM0393, presentaban fuga de aceite y no tenían presión”.

7.4.- El asegurado convocante a través de su corredor JLT Valencia Iragorri presentó a la aseguradora GENERALI COLOMBIA S.A. –hoy HDI–, el día 20 de junio de 2017, una comunicación denominada “Aviso de Siniestro” que obra como prueba 17 de la demanda, y se encuentra a folios 000334 a 000334 vuelto del Cuaderno de Pruebas No. 1, en la cual se reporta la ocurrencia de evento. Específicamente se indica en la referida comunicación que la cuantía del daño está “por establecer”, por lo que no se solicita el pago de suma concreta alguna.

7.5.- Adjuntó el corredor a tal comunicación un reporte de la firma FINMECCÁNICA DIVISIÓN DE HELICÓPTEROS del 9 de marzo de 2016, así como una estimación de costos de reparación del 18 de mayo del mismo año realizada por el taller de la CIAC que obran a folios 000289 a 000325 y 000329 a 000330 del Cuaderno de Pruebas No. 1 respectivamente.

7.6.- Descendiendo al análisis de estos documentos puede observarse en el reporte de Finmeccánica¹⁴³, que, si bien realiza un análisis general de la situación en que se encuentra la aeronave y de las posibles reparaciones que deben ser realizadas, no especifica cuáles de ellas son consecuencia del accidente acaecido en febrero de 2016.

¹⁴³ Folios 000289 a 000325 del Cuaderno Principal No. 1.

7.7.- Por el contrario, da cuenta el informe de daños derivados de la ausencia de cumplimiento de los protocolos de almacenamiento y mantenimiento, de manera que nada indica con relación al monto de los daños concretamente sufridos por el helicóptero el 20 de febrero de 2016 por la afectación de los dampers.

7.8.- En el informe del 18 de mayo de 2016 remitido por la CIAC a la AEROCIVIL¹⁴⁴, se indica:

“COSTOS DE REPARACIÓN

Costo Global Estimado: \$4.640.982.819,00

Nota: El valor relacionado para la reparación de la aeronave es un estimado, teniendo en cuenta que está sujeto a reportes que surjan de la inspección del motor y partes afectadas, dado que luego de esta inspección, el motor debe ser enviado a un TAR autorizado en el exterior para su inspección y pruebas de corrosión (Valor no incluido), es decir, el valor relacionado sólo incluye overhaul y mano de obra e insumos para remoción e instalación de componentes que sugiere casa fabricante. En caso de encontrar posibles daños ocultos o reportes adicionales se realizará una nueva cotización”¹⁴⁵.

Se observa que, dentro de la cotización del arreglo de los daños, no hay el menor detalle que permita precisar cuáles de ellos provienen del accidente acaecido el día 20 de febrero de 2016.

Por el contrario, puede apreciarse que en el listado de reparaciones aparecen una serie de elementos que corresponden a mantenimiento y al denominado “Overhaul”¹⁴⁶ que supone la realización de los trabajos de reparación por desgaste

¹⁴⁴ Folios 000329 a 000330 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

¹⁴⁵ Folio 000330 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

¹⁴⁶ Es de anotar que los costos de “Overhaul”, por corresponder precisamente a labores de mantenimiento, no pueden considerarse como consecuencia del siniestro.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

de la aeronave, incluyendo el desmonte de motores, al cabo de su vida útil, según lo define la póliza:

“3. ‘VIDA UTIL’ (OVERHAUL) SIGNIFICA LA CANTIDAD DE USO, O EL TIEMPO OPERACIONAL Y/O CALENDARIO QUE, DE ACUERDO CON LAS AUTORIDADES DE AERONAVEGACIÓN, DETERMINA EN QUÉ MOMENTO SE REQUIERE HACER UNA REPARACIÓN GENERAL (OVERHAUL) O REEMPLAZAR LA UNIDAD.

4. ‘COSTO DE REPARACION GENERAL (OVERHAUL)’ SIGNIFICA LOS COSTOS DE MANO DE OBRA Y MATERIALES EN QUE SE HAYA INCURRIDO O SE DEBA INCURRIR PARA LA REPARACIÓN GENERAL (OVERHAUL) AL FINAL DE LA VIDA ÚTIL DE LA UNIDAD DAÑADA O EL REEMPLAZO DE ESA UNIDAD POR UNA UNIDAD SIMILAR”¹⁴⁷.

Es de anotar, además, que tanto los gastos de mantenimiento como los de reparación general “overhaul” se encuentran excluidos como lo señala la póliza:

“LA ASEGURADORA NO SERÁ RESPONSABLE POR:

(A) EL USO, DESGASTE, DETERIORO, DAÑO, DEFECTO O FALLA DE CUALQUIER TIPO QUE SE CAUSE EN ALGUNA DE LAS UNIDADES DE LA AERONAVE Y LAS CONSECUENCIAS CORRESPONDIENTES DENTRO DE LA UNIDAD.

(...)

(c) EXCEPTO CUANDO LA ASEGURADORA DECIDA EJERCER SU OPCIÓN DE PAGAR O REPONER LA AERONAVE, SE DEBE

¹⁴⁷ Folio 000250 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

DEDUCIR DEL RECLAMO BAJO EL PARÁGRAFO 1(A) DE ESTA SECCIÓN, LO SIGUIENTE:

(i) EL VALOR ESPECIFICADO EN LA CARÁTULA; Y

(ii) AQUELLA PROPORCIÓN DE LOS COSTOS DE OVERHAUL DE UNA UNIDAD REPARADA O REEMPLAZADA CON RESPECTO AL TIEMPO YA UTILIZADO COMPARADO CON LA VIDA DE OVERHAUL DE LA UNIDAD”¹⁴⁸.

7.9.- En adición a lo anterior, la referida estimación tampoco discrimina, de la mano de obra e insumos para la remoción e instalación de componentes, cuáles de ellos corresponden al “Overhaul” y mantenimiento y cuáles a la reparación de los daños en los dampers acaecidos el día 20 de febrero de 2016.

7.10.- Fluye de lo expuesto, que la estimación general e imprecisa y el informe referidos que se adjuntaron como prueba tanto a la denominada por la convocante “reclamación”, como a la demanda, no pueden aceptarse como una demostración de la cuantía por cuanto no contienen una estimación pecuniaria concreta de los daños que se ocasionaron con el siniestro del 20 de febrero de 2016, únicos que pueden ser cobrados al asegurador de conformidad con la ley y con la póliza.

7.11.- En lo que hace al juramento estimatorio conviene precisar que el mismo se fundamentó precisamente en el valor asegurado de la póliza, sin explicación o comprobación adicional respecto de la real cuantía del daño.

7.11.1.- En efecto, se indica en la demanda a folios 000015 a 000016 del Cuaderno Principal No. 1:

¹⁴⁸ Folio 000247 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

“Conforme al artículo 206 del C.G.P., estimo, bajo la gravedad del juramento que los perjuicios causados a mi poderdante ascienden a la suma de DOS MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y DOS MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS UN PESO MLCTE (\$ 2.752.588.801), los cuales corresponden a los siguientes conceptos y cuantías que han sido liquidadas razonablemente en los siguientes términos tal y como lo indica el artículo 206 del C.G.P discriminando cada uno de los conceptos así:

8.1. Por la suma DOS MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MLCTE (\$ 2.455.750.000), por la ocurrencia efectiva del siniestro y correspondiente al valor de la cobertura de casco todo riesgo, menos el deducible aplicable a este amparo que corresponde al 0.25% del valor del siniestro equivalente a SEIS MILLONES CIENTO TREINTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS TREINTA Y CINCO PESOS MLCTE (\$ 6.139.735), es decir, por la suma total de DOS MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS DIEZ MIL DOCIENTOS SESENTA Y CINCO PESOS MLCTE (\$ 2.449.610.265).

8.2. Por la suma de TRECIENTOS DOS MILLONES NOVECIENTOS SETENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS TREINTA Y SEIS PESOS MLCTE (\$ 302.978.536), por concepto de intereses de mora a la tasa máxima legal permitida desde el día 20 de julio de 2017, es decir, un mes posterior a la fecha de reclamación y hasta la fecha de presentación de la presente demanda. Los intereses corresponden a la liquidación efectuada a la fecha de presentación de esta demanda, con base en la tabla de la Superintendencia Financiera y elaborada por la oficina financiera de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL – AEROCIVIL”.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

7.11.2.- Dicho juramento, dentro del término legal fue objetado por la parte convocada y, en dicha objeción, arguyó:

“Con fundamento en lo previsto en el artículo 206 del Código General del Proceso, procedo a especificar, razonadamente, la inexactitud de la estimación que AEROCIVIL ha efectuado a título de juramento estimatorio en este proceso:

1. No existe prueba de una pérdida total de la Aeronave como para reclamar, temerariamente, el 100% del valor acordado de la Aeronave. El juramento estimatorio ni siquiera expone las razones por las cuales el Tribunal debería asumir que la Aeronave sufrió una pérdida total.

2. El juramento estimatorio no especifica cuál fue el valor de la supuesta afectación del 20 de febrero de 2016, único evento en el cual HDI había proveído, al menos en teoría, cobertura aseguraticia frente a la operación de la Aeronave.

3. Asumiendo que existía cobertura, el juramento estimatorio no tiene en cuenta que HDI habría podido reparar la aeronave y deducir del costo correspondiente la proporción del valor del overhaul de los componentes involucrados.

4. En cuanto a los intereses moratorios, es temerario incluirlos en esta estimación. La AEROCIVIL nunca le presentó una reclamación a HDI en los términos del artículo 1077 del Código de Comercio y, por consiguiente, no puede valerse de la hipótesis que prevé el artículo 1080 del Código de Comercio.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

Con base en estas razones, el Tribunal deberá proceder a reconocer los efectos procesales de la objeción y a imponer la sanción correspondiente a la convocante, si es del caso”¹⁴⁹.

7.11.3.- Consecuencia de la objeción del juramento estimatorio es la de que dejó de ser medio de prueba de la cuantía reclamada, por cuanto señala la referida norma que: “[...] *Dicho juramento hará prueba de su monto mientras su cuantía no sea objetada por la parte contraria dentro del traslado respectivo*” por lo que era carga procesal de la demandante lograr la práctica o aporte de las pruebas en orden a demostrar la cuantía de los perjuicios sufridos por la aeronave asegurada, con ocasión del insuceso del 20 de febrero de 2016.

Empero, la parte convocante no aportó ni solicitó pruebas para sustentar el monto jurado¹⁵⁰, incumpliendo con su deber de carga de la prueba, ni tampoco aportó al proceso ninguna otra prueba para acreditar la cuantía de la pérdida patrimonial realmente sufrida a consecuencia del siniestro.

7.12.- No obstante, el Tribunal con el fin suplir el vacío y tratar de esclarecer este punto, dispuso como prueba de oficio que la aseguradora convocada presentara los informes de ajuste que se hubieren realizado.

Atendiendo al decreto de la prueba de oficio, el día 5 de julio de 2019, la Convocada presentó el Reporte Preliminar de Ajuste de fecha 24 de noviembre de 2017 elaborado por *M3 Aviation Services*¹⁵¹, firma que fue designada para realizar el análisis y cuantificación de la pérdida. Así mismo presentó el reporte de la reunión del 19 de febrero de 2018¹⁵², la cual se celebró para efectos de la obtención de información que permitiera acreditar el siniestro y su cuantía. Los dos

¹⁴⁹ Folio 000168 vuelto del Cuaderno Principal No. 1.

¹⁵⁰ En efecto, en el memorial en el que se pronunció acerca de la objeción al juramento estimatorio, la parte convocante no solicitó ni aportó pruebas, tal como se observa de los folios 000235 a 000242 del Cuaderno Principal No. 1.

¹⁵¹ Folios 000366 a 000380 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

¹⁵² Folios 000381 a 000389 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

documentos elaborados en idioma inglés fueron presentados junto con sus traducciones al español.

Dichos documentos revelan que las únicas pruebas que fueron presentadas por la asegurada para acreditar la cuantía del siniestro fueron los mismos informes elaborados por la CIAC y por FINMECCANICA, atrás referidos.

Dan cuenta además de las solicitudes elevadas por el ajustador a la demandante de documentación adicional para soportar el monto de la reclamación, sin que se hubiera logrado el objetivo. En efecto, señala el referido informe de reunión de fecha 19 de febrero de 2018:

“Hicimos las siguientes preguntas;

- 1) ¿Por qué tomó 14 meses, después de la fecha del último incidente para informar a las Aseguradoras?*
- 2) Una copia del Informe de Incidente del Asegurado.*
- 3) Una copia del Informe de Incidente de CIAC.*
- 4) Lo que se había hecho después del último incidente.*
- 5) ¿Se ha notificado a CIAC y los están responsabilizando por los daños?*
- 6) ¿Se retiraron los amortiguadores que se rompieron y se enviaron para investigar si fallaron internamente?*
- 7) ¿Han investigado la posibilidad de instalación/ajuste incorrecto de los amortiguadores?*
- 8) ¿Cómo se ha conservado la aeronave después del incidente?*
- 9) El 8 de marzo de 2016, menos de un mes después del último incidente, el asegurado presenta la reclamación a MAPFRE y, en su comentario, el personal de mantenimiento del Asegurado relaciona esta pérdida con las pérdidas originales en 2009 y 2011. ¿Puede explicar si aún estima lo mismo o si han ocurrido otros factores que puedan haber cambiado su posición?*

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

La sala se mantuvo en silencio y no hubo respuestas ni comentarios a ninguna de mis dudas y, por lo tanto, proseguí.

Me refería al Informe de Finmeccanica (el fabricante), e hice las siguientes observaciones y solicité al Asegurado sus comentarios;

1) El fabricante dijo que los daños se debieron a un evento de alta vibración.

2) El fabricante dijo que a la aeronave no se le estaba haciendo el mantenimiento adecuado y, como resultado, se necesitaban inspecciones adicionales detalladas. ¿Ha ocurrido esto?

3) La descarga de información del fabricante encontró una superación excesiva durante la operación del motor y dijo que era necesario ponerse en contacto con el fabricante del motor – Rolls Royce – para obtener orientación sobre los pasos que debían seguirse para corregir el problema. ¿Ha ocurrido esto? Y, ¿el Asegurado ha cuestionado a CIAC sobre este incidente grave y oneroso y no registrado?

Una vez más, la sala quedó en silencio y no hubo respuestas ni comentarios a mis preguntas”¹⁵³.

“(…) El Asegurado dijo que no tenían nada más que ofrecer y que esperaba una respuesta expedita por parte de Generali.

Generali comentó que aún necesitaban más información para dar una respuesta y que las preguntas que se plantearon durante la reunión requerían una respuesta.

¹⁵³ Folio 000387 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

El Director Jurídico del Asegurado fue franco y reiteró que tenemos todo lo que necesitamos y que esperan una respuesta rápida”¹⁵⁴.

7.13.- Así las cosas, es claro que la Convocante no cumplió con su carga de probar la cuantía de los daños causados en el evento del 20 febrero de 2016, ni tampoco tal demostración se logró con la prueba de oficio decretada por el Tribunal, circunstancia que es tan evidente que el señor Agente del Ministerio Público en su concepto, no desconoce al indicar:

“5. Teniendo en cuenta que no se ha determinado con claridad el daño ocasionado a la aeronave, la determinación del mismo y su valor solo será posible establecer hasta cuando se nombre el ajustador conforme a lo señalado en la Póliza”.

Es de anotar además que las pruebas tampoco demuestran que el helicóptero Augusta haya sufrido una pérdida total a consecuencia del siniestro, como para que el asegurado hubiese podido perseguir válidamente el pago del monto que aparece como valor asegurado en la póliza. En efecto en tal caso el Asegurado tendría que haber demostrado que a consecuencia del accidente acaecido el 20 de febrero de 2016 la nave quedó inutilizable o que el valor de reparación de los daños en tal fecha acaecidos superaba ese valor señalado en el contrato de seguro.

7.14.- Sobre los conceptos de pérdida total y parcial no existe una definición legal aplicable a los seguros terrestres de daños en general, aunque bien puede aplicarse de modo analógico, a falta de estipulación en la póliza, lo que sobre el particular establece el artículo 1734 del Código de Comercio en el capítulo relativo a la regulación sobre el seguro marítimo, en punto de los siniestros que afecten las naves y que por analogía es pertinente aplicarlo en casos como éste, sin que ésta sea una interpretación propia del seguro marítimo:

¹⁵⁴ Folio 000388 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

“Definición de pérdida total real o efectiva. Existirá pérdida total real o efectiva (...) cuando el objeto asegurado quede destruido o de tal modo averiado que pierda la aptitud para el fin a que esté naturalmente destinado o cuando el asegurado sea irreparablemente privado de él”.

Este mismo criterio se observa en la regulación del ordenamiento comercial de los contratos de transporte en punto de las pérdidas que sufran las mercancías transportadas. En efecto señala el artículo 1032 del Código de Comercio:

“El daño o avería que haga inútiles las cosas transportadas, se equiparará a pérdida de las mismas”.

Sobre estos conceptos ha señalado la jurisprudencia:

“Ni la normatividad sobre seguros de transporte ni la de seguros de daños se ocupa de definir eventos de pérdidas totales o parciales de las mercancías, como sí ocurre en el contrato de seguro marítimo, normas a las cuales remite el artículo 1126 del Código de Comercio. (...) En aquellos casos en los cuales se produzca una pérdida real o efectiva o una pérdida constructiva o asimilada, cuando el bien deja de funcionar o la reparación va más allá de su valor, estaremos en el campo de la pérdida total. (...)”

En primer lugar, debe tenerse en cuenta que el seguro de daños es de naturaleza indemnizatoria y, por ende, no puede constituir fuente de enriquecimiento. (...) En segundo lugar, debe tenerse en cuenta que la indemnización tiene límites en (i) el valor real del interés asegurado en el momento del siniestro, que se presume corresponde al acordado entre las partes del contrato de seguro, evento en el cual el asegurador puede alegar que lo acordado es excesivo, pero no que es inferior al valor real del interés asegurado, y en (ii) el monto efectivo del perjuicio patrimonial sufrido por el asegurado. (...) De lo hasta aquí expuesto, se concluye que (i) la naturaleza del seguro de daños es indemnizatoria y, por ende, el monto a

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

reconocer debe ser directamente proporcional al perjuicio causado para evitar enriquecimientos injustificados; (ii) por esa razón la indemnización tiene dos limitantes: el valor real del riesgo asegurado y el monto efectivo del perjuicio patrimonial sufrido, los cuales (iii) bien pueden pagarse en dinero o en especie. (...) . Esas posibilidades deberán observar el binomio de indemnización efectiva y enriquecimiento injustificado (...)”¹⁵⁵.

Así las cosas, es palmario que la Convocante tampoco demostró en el presente proceso que la aeronave hubiese quedado en condiciones de inutilidad como consecuencia del siniestro y aunque es claro que el valor de reparación cotizado por FINMECANICA supera la suma asegurada, lo cierto es que, como se ha dicho, el mismo incluye diversos factores sin discriminación alguna que permita diferenciar los valores de reparación de daños atribuibles al mismo.

Por ello, se destaca que no cuenta el tribunal con pruebas que le permitan determinar cuáles habrían sido los costos de reparación de los daños que se ocasionaron como consecuencia del evento por el cual se solicita la indemnización en la demanda o sea el daño causado por lo ocurrido el 20 de febrero de 2016.

7.15.-Reitera el Tribunal que tal como lo establece el antes citado artículo 1077 del Código de Comercio, corresponde al asegurado demostrar la ocurrencia del siniestro y la cuantía de la pérdida.

Del cumplimiento de esta carga y obviamente bajo el supuesto de operancia del amparo, depende la posibilidad de exigir al asegurador el pago de la indemnización, y asimismo la de declarar el incumplimiento de aquel con relación a ésta.

¹⁵⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B. Sentencia del 27 de marzo de 2014. C.P. Ramiro de Jesús Pazos Guerrero.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

7.15.1.- Frente a esta disposición ha señalado un laudo arbitral¹⁵⁶, cuyos planteamientos comparte el Tribunal:

“En atención a lo señalado, es claro que, al tenor de lo dispuesto por el inciso primero del artículo 1077 del C. de Co., compete al asegurado demostrar la ocurrencia del siniestro o sea la realización del riesgo asegurado. Dicho en otros términos, debe el asegurado probar el cumplimiento de la condición a la que se encuentra supeditada la obligación del asegurador, condición que debe necesariamente entenderse enmarcada dentro de los términos en que hubiese sido establecida la definición de la cobertura y, además, la cuantía de la pérdida si a ello hubiere lugar. Es así mismo claro que, por mandato expreso del inciso segundo del referido artículo 1077 del C. de Co., corresponde al asegurador demostrar las causales excluyentes de su responsabilidad [...]”.

7.16.- Esta norma se complementa con el artículo 1080 del C. de Co. que justamente determina el momento en que el asegurador se entiende incurso en la mora, por no haber cumplido oportunamente con la obligación de pagar el siniestro que se le ha demostrado.

Señala la referida norma en su inciso primero que:

“Plazo para el pago de la indemnización e intereses moratorios. El asegurador estará obligado a efectuar el pago del siniestro dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado o beneficiario acredite, aún extrajudicialmente, su derecho ante el asegurador de acuerdo con el artículo 1077. Vencido este plazo, el asegurador reconocerá y pagará al asegurado o beneficiario, además de la obligación a su cargo y sobre el

¹⁵⁶ Tribunal de Arbitramento de la Empresa Colombiana de Vías Férreas – Ferrovías en Liquidación contra Seguros del Estado S.A. Laudo arbitral del 20 de marzo de 2007.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

importe de ella, un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la Superintendencia Bancaria aumentado en la mitad.”

7.17.- De lo expuesto se deduce claramente que en el presente caso no es posible acoger la pretensión declarativa principal 5.1.1.2. de la demanda que persigue justamente la declaración de incumplimiento por parte de la compañía HDI Seguros debido a que el asegurado no cumplió a su turno con la carga que la ley le impone esto es probar el monto o cuantía de los daños que afirmó había sufrido el helicóptero Agusta A109C HK-3661G el día 20 de febrero de 2016, lo que conlleva a negar la prosperidad de las pretensiones declarativas principales 5.1.1.3. y 5.1.1.4. y las pretensiones de condena principales 5.1.2.1. y 5.1.2.2 como en efecto se dispone.

7.18.- Si bien lo anterior es fundamento idóneo y suficiente para soportar el laudo absolutorio, quiere el Tribunal, para abundar en materia, recabar que en el juramento estimatorio la convocante acudió al valor asegurado señalado en la póliza que corresponde a un valor asegurado que se pactó en la suma de \$1.045.000 dólares americanos, lo que condujo a la solicitud de pago de \$2.455.750.000 pesos colombianos.

No obstante, como atrás se explicó, el hecho de haberse estipulado un valor en la póliza para la aeronave en cuestión, no exime al asegurado de su carga de demostrar la cuantía real del daño, como fluye de las claras directrices contenidas en el Código de Comercio para los seguros de daños, en las siguientes normas:

Artículo 1087: “Libre estipulación del valor del seguro. En los casos en que no pueda hacerse la estimación previa en dinero del interés asegurable, el valor del seguro será estipulado libremente por los contratantes. Pero el ajuste de la indemnización se hará guardando absoluta sujeción a lo estatuido en el artículo siguiente”.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

Artículo 1088: *“Carácter indemnizatorio del seguro. Respecto del asegurado, los seguros de daños serán contratos de mera indemnización y jamás podrán constituir para él fuente de enriquecimiento. La indemnización podrá comprender a la vez el daño emergente y el lucro cesante, pero éste deberá ser objeto de un acuerdo expreso”.*

Artículo 1089: *“Límite máximo de la indemnización. Dentro de los límites indicados en el artículo 1079 la indemnización no excederá, en ningún caso, del valor real del interés asegurado en el momento del siniestro, ni del monto efectivo del perjuicio patrimonial sufrido por el asegurado o el beneficiario.*

Se presume valor real del interés asegurado el que haya sido objeto de un acuerdo expreso entre el asegurado y el asegurador. Este, no obstante, podrá probar que el valor acordado excede notablemente el verdadero valor real del interés objeto del contrato, mas no que es inferior a él”.

7.19.- La Corte Suprema con relación al punto ha considerado, con acierto, que:

“Sobre el asegurado... gravita el onus probandi de la ocurrencia del siniestro, la existencia y cuantía de la lesión, correspondiendo al asegurador probar “los hechos o circunstancias excluyentes de su responsabilidad” (artículo 1757 Código Civil, 177 Código de Procedimiento Civil y 1077 Código de Comercio).

Tratándose del seguro de daños impera el principio de la indemnización y, dentro de los límites pactados, el asegurado tiene derecho a la reparación del quebranto efectivamente recibido comprendiendo “el daño emergente y el lucro cesante, pero éste deberá ser objeto de un acuerdo expreso” (artículo 1088 del Código de Comercio), “toda vez que

el daño indemnizable no se identifica - per se - con la suma asegurada, ni ésta equivale, por regla general, a su estimación anticipada” (cas. civ. 11 de septiembre de 2000, S-158-2000 [6119]) y la prestación esencial resarcitoria “que emerge para el asegurador una vez cumplida la condición, queda en vías de transformarse, por virtud de ese suceso y con la ayuda de procedimientos técnicos revestidos de mayor o menor complejidad según las circunstancias, en una deuda pura y simple, líquida y exigible de pagar la prestación asegurada al legitimado para reclamarla y que demostró su derecho en los precisos términos prescritos por el artículo 1077 del Código de Comercio” (cas. civ. 11 de octubre de 1995, Exp. 4470)...

Acontecido el siniestro, el asegurado a más de su noticia oportuna al asegurador y de los deberes de mitigación exigibles, tiene la carga de formular reclamación extrajudicial “aparejada de los comprobantes que, según las condiciones de la correspondiente póliza sean indispensables para acreditar los requisitos del artículo 1077”, o sea, el acaecimiento del riesgo y la cuantía de la pérdida (artículo 1053 del Código de Comercio) (SC, 27 ag. 2008, rad. n.º 1997-14171-01)¹⁵⁷.

Para concluir lo señalado en este aparte del laudo, se tiene que prospera la pretensión primera principal 5.1.1.1 y se negarán todas las restantes principales declarativas y de condena por no existir base para predicar incumplimiento del contrato por la parte demandada por estar de sobra su análisis ante el incumplimiento del deber de demostrar la cuantía de la pérdida, de ahí que es del caso analizar la pretensión subsidiaria para efectos de determinar si es procedente.

8. DECISIÓN SOBRE LA PRETENSIÓN SUBSIDIARIA.

¹⁵⁷ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC1916-2018 del 31 de mayo de 2018. M.P. Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo. Rad. n° 11001-31-03-011-2005-00346-01.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

Se pide en el aparte 5.2.1 de la demanda que se ordene a *“la Compañía GENERALI COLOMBIA - SEGUROS GENERALES S.A. a devolver a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL - AEROCIVIL, el valor de la prima o precio del seguro, contenido en la póliza de seguro de aviación - aeronaves número 4000076, con vigencia del 9 de noviembre de 2015 al 31 de marzo de 2016, por valor de SETENTA Y UN MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS NUEVE PESOS MLCTE (\$ 71.584.409) (...) indexada y en consecuencia se ajuste al valor real, tomando como base el Índice de Precios al Consumidor que para el efecto cada año fija el Gobierno Nacional”*¹⁵⁸, de modo que procede su análisis para efectos de la decisión pertinente.

8.1.- La prima o precio del seguro constituye la prestación a cargo del tomador en favor de la aseguradora y encuentra una amplia regulación en el Código de Comercio que se refiere a ella en el artículo 1045, cuyo numeral tercero la erige en uno de los elementos esenciales del contrato de seguro; el art. 1047 que obliga en el numeral 7 a que en la póliza se precise “la prima o el modo de calcularla y la forma de su pago”; el art. 1059 que regula la retención de la prima a favor del asegurador en caso de reticencia; el art. 1066 que señala un plazo para pagarla en defecto de acuerdo diferente; el art. 1067 que señala en donde debe ser efectuado el pago; los artículos 1068, 1069 y 1070 que regulan los efectos de la mora en el pago, la posibilidad de hacerlo fraccionado y las reglas para “calcular la prima devengada”; el art. 1119 que señala un evento especial para el seguro de transporte y los artículos 1151 a 1153 que se refieren a la misma en los seguros de vida, panorama que evidencia la amplia consideración legal con relación al punto.

8.2.- De todas esas normas y dada la índole del seguro contratado por las partes, en este caso tiene especial relevancia el art. 1070 del C. de Co que se ocupa de las reglas para “calcular la prima devengada”, por ser la que concierne con la pretensión subsidiaria que se decide, en la hipótesis de que las partes no hayan

¹⁵⁸ Folio 000009 del Cuaderno Principal No. 1.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

ajustado una especial previsión contractual en la póliza, norma que en su inciso primero prescribe:

“Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1119, el asegurador devengará definitivamente la parte de la prima proporcional al tiempo corrido del riesgo. Sin embargo, en caso de siniestro total, indemnizable a la luz del contrato, la prima se entenderá totalmente devengada por el asegurador. Si el siniestro fuere parcial, se tendrá por devengada la correspondiente al valor de la indemnización, sin consideración al tiempo corrido del seguro”.

8.3.- Es necesario dar una breve noción del concepto de prima devengada que emplea dicha norma aplicable en la mayoría de los seguros de daños, porque existen otros que se exceptúan de dicho concepto y es que la prima establecida se va causando día a día, de manera tal que así el asegurador la reciba en su integridad desde un primer momento, no la puede ingresar a su patrimonio sino a medida que corre el tiempo de cobertura.

Ciertamente, cuando se contrata el seguro se debe pagar el valor de la prima, que usualmente se cobra por un año, lo cual no quiere decir que si el tomador o asegurado no la paga y está en mora, deba la totalidad de ella; tan solo la prima devengada hasta el momento de la terminación o suspensión del contrato es lo que adeuda, lo que es apenas justo debido a que solo tuvo protección dentro del plazo que rigió el contrato.

Numerosas son las normas donde se emplea el concepto de prima devengada así, por ejemplo, el artículo 1071 del C. de Co. al indicar la posibilidad de revocatoria unilateral del contrato por las partes señala que si lo hace el asegurador “la revocación da derecho al asegurado de recuperar la prima no devengada, o sea la que corresponde al lapso comprendido entre la fecha que comienza a surtir efectos la revocación y la de vencimiento del contrato”, con lo que se quiere significar que debe el asegurador reintegrar al tomador la suma que

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

en proporción corresponde al período durante el cual dejó de asumir el riesgo, pero tiene derecho a quedarse con la que se refiere al lapso dentro del cual estuvo vigente el seguro, lo que es igualmente predicable para el caso de que se presente un evento en el que, sin estar revocado el contrato, se suspende la cobertura por acuerdo de las partes o por solicitud del tomador o del asegurado y no hayan estipulado nada al respecto.

8.4.- Revisado el expediente, en la demanda no existen hechos que sustenten la pretensión subsidiaria, como tampoco explicaciones acerca de la razón de esta solicitud, pero en sus alegatos de conclusión en el acápite denominado “DE LA OBLIGACION DE INDEMNIZAR”, al folio 5 de ellos, señala la demandante lo siguiente:

“Una vez asumido el riesgo y durante la vigencia de la póliza, le ocurrió un siniestro al helicóptero marca Agusta A109C, identificado con matrícula HK3661-G y con S/N 7629, el 20 de febrero de 2016, frente al cual se dio aviso, en principio, para efectos de aplicar la cláusula de inactividad por presentar la Aeronave una condición de inactividad en tierra, que fue aceptada expresamente por la Aseguradora mediante correo electrónico el 4 de mayo de 2016, lo cual implicaba una disminución en la cobertura a partir de ese momento”.

8.5.- Encuentra el Tribunal que es hecho probado dentro del expediente la vigencia inicial de la póliza 4000076 del 9 de noviembre de 2015 hasta el 31 de marzo de 2016, así como la ocurrencia del siniestro el 20 de febrero de 2016, pero no existen pruebas acerca de que una vez ocurrido el siniestro y ante la inmovilidad obligada del helicóptero por las averías sufridas ese día, se hubiera dialogado acerca de si se afectaba la prima correspondiente a la póliza 4000076 a la que, por cierto, tan solo le restaba de vigencia un mes y diez días.

8.6.- El correo del 4 de mayo de 2016 al cual se refiere el alegato final del señor apoderado de la AEROCIVIL, corresponde a otra póliza, la 4000083, que

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

se contrató cuando expiró la 4000076, según conversaciones adelantadas luego de que dejara de tener vigencia el contrato bajo el cual se dio el siniestro, de manera que no existe reconocimiento de devolución de prima frente al contrato de seguro 4000076.

8.7.- En efecto, en el correo que el día 15 de abril de 2016 envió Janeth Agudelo, funcionaria del corredor, a Generali, señaló:

“Teniendo en cuenta la reunión realizada el día 12 de los corrientes, en donde se evidencio que el HELICOPTERO marca AUGUSTA, modelo A109C, matrícula HK-3661G (...) se encuentra en tierra en condición de no aeronavegable, de manera atenta se solicita conocer si se afecta el valor del seguro contratado por nuestro cliente ”¹⁵⁹.

8.8.- Generali responde la anterior solicitud y señala en comunicación del 4 de mayo de 2016¹⁶⁰, que es del caso aplicar la cláusula AVN26 de la póliza 4000083 por lo que *“la tasa en tierra aplicable a la aeronave que nos mencionas es del 35% de la tasa de casco”*.

8.9.- Observa el Tribunal que todos los correos surtidos con relación al punto, se refieren a la póliza 4000083 y no a la 4000076, de ahí que no es predicable de la póliza 4000076 la cláusula AVN26, por cuanto lo acordado concierne a otro contrato y no están dadas las condiciones contractuales para que dicho ajuste de prima se realice respecto de esta última.

8.10.- Tampoco se estructura alguna circunstancia que establezca que el contrato de seguro 4000076 dejó de operar para efectos de analizar la posibilidad de aplicar la norma que regula la prima devengada, pues es lo cierto que la póliza estuvo en vigencia hasta el día 31 de marzo de 2016 y hasta ese día otorgó cobertura, porque no se empleó el mecanismo consagrado en el texto de dicha

¹⁵⁹ Folio 000332 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

¹⁶⁰ Folio 000332 vuelto del Cuaderno de Pruebas No. 1.

póliza en orden a suspender o modificar el amparo y así reajustar la prima, debido a que no se puede desconocer que pueden cesar los riesgos de vuelo pero no los de tierra.

8.11.- Para demostrar que cualquiera que sea el aspecto que se mire las pretensiones subsidiarias están llamadas al fracaso, se tiene que no se cumplen las condiciones pactadas en el contrato de seguro 4000076, en la cláusula AVN 26 destinada a la devolución de primas, por cierto igual a la consagrada en la póliza 4000083, pues no existe comunicación dando aviso de la fecha del retiro y no es viable el mismo cuando se reclama a la aseguradora, como en este caso ocurrió.

8.12.- Adicionalmente, se ha pedido el reintegro de la totalidad de la prima pagada, olvidándose que la misma corresponde a diversos amparos contratado respecto de tres aeronaves diferentes.

En conclusión, procede también negar las pretensiones subsidiarias 5.2.1 y 5.2.2.

9. LAS EXCEPCIONES PERENTORIAS.

9.1.- En tratándose de excepciones perentorias es lo usual que las mismas se propongan en el escrito de respuesta a la demanda, tal como lo dispone el numeral 3 de artículo 96 del CGP al prescribir que contendrá: “Las excepciones de mérito que se quieran proponer contra las pretensiones del demandante, con expresión de su fundamento fáctico, el juramento estimatorio y la alegación del derecho de retención, si fuere el caso”.

No obstante, encuentra el Tribunal que existen eventos en los que no es posible presentar como integrantes de la contestación a la demanda ciertos hechos exceptivos, debido a que su estructuración viene a ser consecuencia de lo que posteriormente evidencie el proceso como es el caso de la no demostración de la

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

cuantía de las pretensiones, hipótesis en la que es clara la imposibilidad de presentar como excepción perentoria la que se podría denominar “no acreditación de la cuantía del monto del perjuicio causado por el siniestro”, circunstancia que explica que en la respuesta a la demanda no se haya dicho nada al respecto, pero que en sus alegatos de conclusión la parte demandada lo ponga de presente¹⁶¹, sin que dicha alegación sea condicionante para que el Tribunal pueda ocuparse del punto, debido a que oficiosamente le es dable hacerlo.

9.2.- En efecto, el artículo 282 del CGP dispone en el inciso primero: *“Resolución sobre excepciones. En cualquier tipo de proceso, cuando el juez halle probados los hechos que constituyen una excepción deberá reconocerla oficiosamente en la sentencia, salvo las de prescripción, compensación y nulidad relativa, que deberán alegarse en la contestación de la demanda”*, y este caso así no se le haya alegado como excepción perentoria la falta de demostración de la cuantía de la pérdida en la respuesta a la demanda, puede el Tribunal ocuparse del punto, de ahí que cualquiera que sea el aspecto que se mire, es procedente determinar los efectos que conlleva en este concreto caso la no demostración de la cuantía de la pérdida a cuya indemnización se aspira.

9.3.- Atendido lo anterior y ante la circunstancia que emerge nítidamente del análisis probatorio antes efectuado de no estar demostrada la cuantía de la pérdida demandada se impone negar las pretensiones principales a partir de la segunda, sin que sean necesarios otros razonamientos frente a las varias excepciones perentorias propuestas, en consideración a que el artículo 282 del

¹⁶¹ Folio 000432 del Cuaderno Principal No. 3 en donde se indica: *“La AEROCIVIL no ha probado la ocurrencia del siniestro a la luz de la póliza No. 4000076 y la cuantía del mismo en los términos del artículo 1077 del C. de Co. En observancia del principio de congruencia resulta imperioso examinar las pretensiones que formuló la AEROCIVIL en este proceso. En síntesis, la AEROCIVIL pretende que el H. Tribunal declare que HDI incumplió el contrato de seguro instrumentado a través de la póliza No. 4000076. Como consecuencia de ello, la AEROCIVIL busca que el Tribunal condene a HDI a pagarle el ciento por ciento del valor asegurado de la Aeronave, en cuantía de \$2.455.750.000, menos el deducible pactado (0.25%). De este modo, el primer interrogante que debe ser planteado es el siguiente: ¿caso la AEROCIVIL ha probado en este proceso que ocurrió un siniestro que afecte el amparo de casco de la Aeronave y que dicho siniestro asciende al valor de la indemnización reclamada en el proceso? La respuesta a este interrogante es negativa. La AEROCIVIL, a la luz de lo previsto en el artículo 1077 del Código de Comercio – al que ya me referí – no ha acreditado el alegado siniestro y mucho menos la cuantía del mismo”*.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

CGP en su inciso tercero dispone que: *“Si el juez encuentra probada una excepción que conduzca a rechazar todas las pretensiones de la demanda, debe abstenerse de examinar las restantes”*.

9.4.- Como prosperó parcialmente la pretensión **“5.1.1.1. Que se declare que la ocurrencia del siniestro se dio el 20 de febrero de 2016, bajo el amparo “daños o pérdidas a aeronaves” contratado con la compañía de seguros GENERALI COLOMBIA - SEGUROS GENERALES S.A. en la póliza de seguro de aviación - aeronaves número 4000076, con vigencia del 9 de noviembre de 2015 al 31 de marzo de 2016”**, es circunstancia que se tiene en cuenta para efectos de la liquidación de costas, las que aplicando el artículo 365 numeral 5 del CGP serán soportadas en un 80% por la parte demandante y en el 20% por la demandada.

10. COSTAS

10.1.- Dada la obligatoriedad de realizar la liquidación de costas dentro del cuerpo del laudo, el Tribunal estima que las agencias en derecho que se reconocen a la parte demandada, teniendo en cuenta la índole del proceso, su cuantía y la actividad desplegada en el mismo, asciende a la suma de cuarenta millones de pesos (\$40.000.000,00), a la que se adicionan los siguientes gastos del proceso:

100% de honorarios de los 3 árbitros	\$ 127.087.200,00
100% IVA de los 3 árbitros (19%)	\$ 24.146.568,00
100% de honorarios del secretario	\$ 21.181.200,00
100% IVA del secretario (19%)	\$ 4.024.428,00
100% de gastos de funcionamiento y administración del Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá	\$ 21.181.200,00

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

100% IVA de gastos de funcionamiento y administración del Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá (19%)	\$ 4.024.428,00
Otros gastos	\$ 3.354.976,00
Total de costas sin agencias en derecho	\$205.000.000,00

Aplicando el 80% a la cifra total anterior, le correspondería pagar a la convocante la suma de ciento sesenta y cuatro millones de pesos (\$164.000.000,00). No obstante, teniendo en cuenta que la parte convocante ya pagó el 50% de los honorarios y gastos del proceso (\$102.500.000,00), la suma que debe pagar a favor de la convocada asciende a sesenta y un millones quinientos mil pesos (\$61.500.000,00) más las agencias en derecho de cuarenta millones (\$40.000.000,00).

En consecuencia, el total de las costas que deberá pagar la AEROCIVIL a la Convocada a la ejecutoria del laudo corresponde a la suma de ciento un millones quinientos mil pesos (\$101.500.000,00).

10.2.- Respecto de las sumas que no se utilicen de la partida “otros gastos”, se ordena su liquidación y devolución a las partes si a ello hubiere lugar.

IV. PARTE RESOLUTIVA

En mérito de las consideraciones que anteceden, el Tribunal de Arbitramento constituido para dirimir en derecho las controversias suscitadas entre UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, como parte demandante y *GENERALI COLOMBIA - SEGUROS GENERALES S.A., hoy HDI SEGUROS S.A.*, como parte demandada, derivadas del Contrato de Seguro contenido en la Póliza N° 4000073,

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

de que da cuenta este proceso, administrando justicia por habilitación de las partes, en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE:

PRIMERO.- DECLARAR la prosperidad de la pretensión declarativa primera principal 5.1.1.1. en el sentido de *que la ocurrencia del siniestro se dio el 20 de febrero de 2016, bajo el amparo “daños o pérdidas a aeronaves” contratado con la compañía de seguros GENERALI COLOMBIA - SEGUROS GENERALES S.A. hoy HDI SEGUROS S.A. en la póliza de seguro de aviación - aeronaves número 4000076, con vigencia del 9 de noviembre de 2015 al 31 de marzo de 2016.*

SEGUNDO.- NEGAR las pretensiones declarativas principales 5.1.1.2., 5.1.1.3. y 5.1.1.4. y las de condena principales 5.1.2.1. y 5.1.2.2. por las razones indicadas en la parte motiva de este laudo.

TERCERO.- NEGAR las pretensiones subsidiarias 5.2.1 y 5.2.2. por las razones expuestas en la parte motiva de este laudo.

CUARTO.- CONDENAR a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL al pago a favor de la convocada de la suma de CIENTO UN MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS (\$101.500.000,00), como las costas causadas en el presente proceso, las que deben ser canceladas una vez quede ejecutoriado el laudo.

QUINTO.- ORDENAR la expedición por Secretaría de copia de este laudo arbitral con destino a cada una de las partes, con las constancias de ley.

SEXTO.- ORDENAR el envío por Secretaría de copia de este laudo arbitral con destino al Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, al igual que de todo el expediente para efectos de su archivo.

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

SÉPTIMO.- ORDENAR que el Presidente del Tribunal rinda cuentas a las partes de las sumas entregadas para gastos del proceso, una vez vencido el término para interponer el recurso extraordinario de anulación o decidido el mismo.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

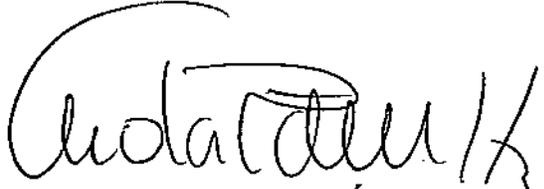
Este laudo quedó notificado en audiencia



HERNÁN FABIO LÓPEZ BLANCO
~~Presidente~~



MARÍA DEL PILAR GALVIS SEGURA
Árbitro



AIDA PATRICIA HERNÁNDEZ SILVA
Árbitro



PHILIP FRANK RUIZ AGUILERA
Secretario

TABLA DE CONTENIDO

I. ANTECEDENTES.....	2
1. PARTES Y OTROS SUJETOS PROCESALES.....	2
1.1. Parte convocante	2
1.2. Parte convocada	3
1.3. Coadyuvantes de la parte convocante.....	3
1.3.1. Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A.	4
1.3.2. Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana S.A.	4
1.4. Ministerio Público.....	5
2. CONTRATO OBJETO DE CONTROVERSIA	5
3. PACTO ARBITRAL	6
4. TRÁMITE DEL PROCESO ARBITRAL.....	7
4.1. Demanda arbitral.....	7
4.2. Designación de los árbitros	8
4.3. Instalación.....	8
4.4. Admisión de la demanda, notificación del auto admisorio y traslado de la demanda	9
4.5. Contestación de la demanda.....	9
4.6. Traslado de las excepciones de mérito y de la objeción al juramento estimatorio	10
4.7. Audiencia de conciliación y fijación de honorarios y gastos.....	10
4.8. Solicitudes de coadyuvancia.....	11
4.9. Primera audiencia de trámite	12
4.10. Etapa probatoria.....	13
4.10.1. Documentos	13
4.10.2. Documentos electrónicos.....	14
4.10.3. Traducción de documentos	14
4.10.4. Exhibición de documentos.....	15
4.10.5. Prueba por informe.....	16
4.10.6. Dictámenes periciales.....	16
4.10.7. Declaración de terceros	18
4.10.8. Interrogatorio y declaración de parte	19

TRIBUNAL ARBITRAL DE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRA
HDI SEGUROS S.A.
15594

4.10.9. Prueba de oficio.....	19
4.10.10. Cierre de la etapa probatoria y control de legalidad	20
4.11. Alegatos de conclusión y control de legalidad.....	20
4.11.1. Alegatos de la convocante	21
4.11.2. Alegatos de la coadyuvante MAPFRE.....	23
4.11.3. Alegatos de la coadyuvante CIAC	24
4.11.4. Alegatos de la convocada	25
4.11.5. Concepto del Ministerio Público	28
4.12. Audiencia de laudo.....	30
5. TÉRMINO DE DURACIÓN DEL PROCESO ARBITRAL.....	30
II. CUESTIONES LITIGIOSAS SOMETIDAS A ARBITRAJE.....	32
1. PRETENSIONES DE LA DEMANDA.....	32
2. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA	35
III. CONSIDERACIONES DEL TRIBUNAL.....	37
1. PRESUPUESTOS PROCESALES	37
2. PRECISIONES FRENTE A LA INTERVENCION DE LAS DOS COADYUVANTES	38
3. EL SINIESTRO Y SUS ANTECEDENTES INMEDIATOS	40
3.1.- Del aviso del siniestro	41
4. EL OBJETO DEL PROCESO	43
5. LA CARGA DE LA PRUEBA EN EL PRESENTE LITIGIO.....	55
6. PRUEBA DE LA OCURRENCIA DEL SINIESTRO.....	60
7. PRUEBA DE LA CUANTÍA DE LA PÉRDIDA	62
8. DECISIÓN SOBRE LA PRETENSIÓN SUBSIDIARIA.....	79
9. LAS EXCEPCIONES PERENTORIAS.....	84
10. COSTAS.....	86
IV. PARTE RESOLUTIVA.....	87