

DOMINIO DE AERONAVES – Régimen Aplicable – Código Civil – Código de Comercio – Definición

En este caso, son aplicables las disposiciones comerciales, a términos de lo dispuesto por el numeral 19 del artículo 20 del C de Co., pues los actos y contratos que afectan el dominio de aeronaves están regulados por la legislación mercantil, específicamente por el libro quinto del Código de Comercio, capítulo preliminar y segunda parte [arts. 1426 a 1428 y 1773 a 1909].

En ese sentido, a pesar de que el Código Civil, en sus artículos 1914 a 1927, regula los efectos jurídicos y las acciones judiciales que emergen cuando la cosa objeto de la venta presenta vicios ocultos, en este específico caso, en principio, debieran aplicarse las normas del Código de Comercio que regulan tal fenómeno jurídico, pues el contrato que dio origen a la obligación accesoria cuyo cumplimiento se exige a la parte demandada es de naturaleza mercantil.

El artículo 934 del Código de Comercio señala que el comprador tendrá derecho a optar por la resolución del contrato –acción resolutoria- o la rebaja del precio a su justa tasación – acción estimatoria-, cuando la cosa vendida presente vicios o defectos ocultos; pero, para alcanzar el resultado anotado, deben concurrir los siguientes requisitos i) que el defecto se presente con posterioridad a la entrega de la cosa, ii) que la causa que lo origina sea anterior al contrato, iii) que el vicio o defecto haga impropia la cosa para su natural destinación o para el fin previsto en el contrato [teoría de la causa] y iv) que el defecto sea ignorado, sin culpa, por el comprador.

DOMINIO DE AERONAVES – Legislación – Alcance

Por regla general el incumplimiento de la obligación accesoria no genera la indemnización de los perjuicios causados al comprador, pues, a términos de lo dispuesto por el inciso segundo del artículo 934 del C. de Co, la obligación indemnizatoria sólo surge cuando se acredite que, al tiempo del contrato, el vendedor conocía o debía conocer el vicio o defecto de la cosa vendida; sin embargo, a juicio de la Sala, la parte demandante no estaba obligada a orientar las pretensiones propias de la resolución del contrato por los vicios o defectos ocultos que presentara la cosa y tampoco lo estaba a formular las pretensiones que se siguen de la actio quanti minoris. Realmente, cuando la cosa vendida no es apta, no sirve para lo que fue diseñada o presenta daños que la hacen inútil para su uso natural, se presenta un particular incumplimiento de las obligaciones contractuales del vendedor [incumplimiento cualificado] –siempre y cuando el comprador no haya consentido en adquirir la cosa con el defecto o inservible- y, en estos eventos, nada obsta para que el demandante depreque de manera principal la declaración de incumplimiento del contrato y de manera consecuencial la indemnización de los perjuicios causados, sin que sea necesario pedir la anulación del contrato, solicitar la rebaja del precio o demostrar que el vendedor actuó de mala fe para que emerja la obligación indemnizatoria.

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCION TERCERA

SUBSECCIÓN “A”

Consejero Ponente: Carlos Alberto Zambrano Barrera

Bogotá, D.C., trece (13) de febrero de dos mil trece (2013).

Radicación : 250002326000199501293-01

Expediente : 19.518

Demandante: NACIÓN COLOMBIANA – Ministerio de Defensa Nacional

Demandado: Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero

Naturaleza: Contratos

Surtido el trámite de ley, sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, procede la Sala a resolver el recurso de apelación interpuesto por la parte actora contra la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, el 18 de julio de 2000.

I. ANTECEDENTES

1.- La demanda.-

Mediante escrito radicado el 22 de agosto de 1995 en el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, la NACIÓN – Ministerio de Defensa Nacional – Fuerza Aérea Colombiana actuando por conducto de apoderado formuló demanda, en ejercicio de la acción contractual consagrada en el artículo 87 del C.C.A., modificado por el artículo 32 de la Ley 446 de 1998, contra la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero, con el fin de obtener la declaración de incumplimiento del contrato de compraventa celebrado entre las mencionadas entidades y, en consecuencia, el pago de cuatrocientos setenta y nueve mil ochocientos sesenta y nueve dólares americanos con 16 centavos (US \$479.868,16) (sic), que corresponden a lo invertido por la demandante en la reparación y arreglo del bien objeto del contrato y al pago de UN MILLÓN DE PESOS (\$1'000.000.00), que corresponden al costo de traslado de la cosa objeto de la venta, de Bogotá a los Estados Unidos de Norteamérica. También solicitó la actualización de las sumas de dinero cuya condena deprecia, con base en los índices de precios al consumidor.

2.- Hechos.-

Los fundamentos fácticos de las pretensiones se pueden compendiar así:

2.1.- Mediante oficio del 18 de marzo de 1993 –radicado 0856-, el Presidente de la Caja Agraria precisó los términos de la oferta definitiva de la venta del avión BEEHCRAFT HK-3433G de propiedad de la entidad. Dicho oficio estaba dirigido al Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana, quien, a su turno, mediante oficio 0910 del 26 de marzo de 1993, comunicó a la Secretaría General del Ministerio de Defensa los términos de la citada oferta, para efectos de determinar la viabilidad de celebrar el contrato y proceder a la elaboración de la promesa de compraventa.

2.2.- Estudiada y aprobada la oferta, el Ministro de Defensa Nacional firmó la promesa de compraventa el 23 de junio de 1993; asimismo, se suscribió un acta de entrega, donde consta que el aparato se encontraba “*en perfecto estado*” (hecho 3 de la demanda).

2.3.- Una vez recibida, la aeronave fue sometida a una revisión técnica y documental por parte de la Fuerza Aérea Colombiana y, en tal virtud, el Director de Mantenimiento Aeronáutico rindió un informe, el 2 de julio de 1993, en el que dejó consignada la “*ausencia total de registros de ciclos de motor, cambio de componentes, directivas de aeronavegabilidad, falta de mantenimiento*” (hecho 4 de la demanda), entre otras cosas.

2.4.- El mismo 2 de julio de 1993, el Presidente de la Caja Agraria autorizó a Talleres Ciro la revisión del avión HK3433G y, el 6 de julio siguiente, mediante oficio 078, CATAM rindió un informe general sobre el estado de la aeronave Beechcraft Super King 300.

2.5.- Mediante oficios 000577 del 13 de julio de 1993 y 000586 del 15 de los mismos mes y año, el Gerente Ejecutivo de Talleres Ciro comunicó al Vicepresidente de la Caja Agraria el estado real de la aeronave y los trabajos pendientes para lograr su perfecto estado de funcionamiento; además, informó que la revisión de las 150 horas de vuelo fue llevada a cabo de conformidad con el requerimiento del 2 de julio de 1993.

2.6.- Mediante fax 0370 del 27 de julio de 1993, el Vicepresidente de la Caja Agraria puso en conocimiento de la Jefatura Técnica de la Fuerza Aérea Colombiana el fax 369 (sin fecha) dirigido a Talleres Ciro, en el que autorizaba los arreglos de la aeronave; asimismo, informó que habían cumplido con el compromiso de entrega del avión Beechcraft Super King 300.

2.7.- “*Con los presupuestos anteriores*” fue suscrita la escritura pública 5923 del 30 de julio de 1993 en la Notaría Quinta del Círculo de Bogotá, quedando así perfeccionado el contrato de compraventa, en cuya cláusula cuarta dice que “*...El vendedor declara que entregó el avión en perfecto estado de funcionamiento...*” y, en la cláusula sexta, que “*...el vendedor se obliga al saneamiento en los casos de ley*” (hecho 9 de la demanda).

2.8.- Mediante oficio 000672 del 11 de agosto de 1993, el Gerente Ejecutivo de Talleres Ciro informó al Director de Mantenimiento Aeronáutico de la

Fuerza Aérea Colombiana los boletines practicados al avión Beechcraft Super King 300 y la falta de repuestos para la aeronave; no obstante, la misma fue puesta en funcionamiento entre el 17 y el 24 de agosto de 1993, pero presentó serias anomalías que impedían su normal funcionamiento, por lo cual fue necesario que un técnico experto en este tipo de aeronaves efectuara una revisión, al cabo de la cual concluyó que el aparato estaba en pésimo estado, con grave deterioro en su motores y hélices, entre otras, según consta en el acta 003 de 1993 (sin precisar fecha).

2.9.- Técnicos expertos en esa clase de aeronaves y uno de la embajada Americana efectuaron una inspección al aparato e informaron al Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana que el costo aproximado de los arreglos ascendía a US417.000 al momento de la inspección. Para efectuar las reparaciones, la aeronave fue trasladada a los Estados Unidos de Norteamérica.

2.10.- La Jefatura Técnica de la Fuerza Aérea Colombiana, mediante oficio 174 del 14 de enero de 1994, puso en conocimiento de la Presidencia de la Caja Agraria la revisión efectuada a la aeronave por expertos norteamericanos, puesto que Talleres Ciro no había efectuado a cabalidad los arreglos antes del perfeccionamiento del contrato de compraventa, porque carecía de los repuestos necesarios.

2.11.- Mediante oficio 784 del 8 de marzo de 1994, la Jefatura Técnica de la Fuerza Aérea Colombiana puso en conocimiento de la Junta Directiva de la Caja Agraria las cotizaciones presentadas por la Agencia de Compras de la FAC en Fort Lauderdale, Estados Unidos, por la reparación de los motores y hélices, entre otras cosas. Posteriormente, mediante oficio 1948 del 16 de junio de 1994, el Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana reiteró la solicitud tendiente a llegar a un acuerdo en relación con los arreglos que debían efectuarse a la aeronave; sin embargo, mediante oficio del 19 de septiembre de 1994, la Presidencia de la Caja Agraria remitió copia de la comunicación 1465 del 9 de septiembre del mismo año, en la que Talleres Ciro afirma que la aeronave fue entregada en perfecto estado, lo cual es contrario a la realidad, porque la aeronave no fue entregada en buen estado de funcionamiento.

2.12.- Talleres United BEEHCRAFT remitió a la Fuerza Aérea Colombiana, vía fax, una cotización sobre los arreglos y costos que se le debían practicar a la aeronave Beechcraft Super King 300 (fls. 3 a 16, C. 1).

3.- Fundamentos de derecho, normas violadas y concepto de violación.-

La demanda invocó los artículos 87 y 132 del C.C.A. y 1914 y siguientes del C.C.

Señaló que la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero debe ser declarada responsable de los vicios ocultos que presentó la aeronave y que ha debido sanear oportunamente, de modo que debe ser obligada a indemnizar los perjuicios sufridos por la demandante, en cuanto ésta tuvo que pagar los costos de los arreglos necesarios para poner en óptimo estado de funcionamiento el aparato.

4.- La actuación procesal.-

Por auto del 7 de septiembre de 1995, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca admitió la demanda y ordenó la notificación personal de la providencia al representante legal de la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero; asimismo, ordenó la notificación personal de la providencia al agente del Ministerio Público, dispuso la fijación en lista del negocio y reconoció personería al apoderado de la demandante (fl. 19, C. 1).

4.1.- La impugnación.-

Dentro del término de fijación en lista, el apoderado de la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero contestó la demanda, se opuso a la prosperidad de las pretensiones y, en cuanto a los hechos, aceptó algunos de ellos como ciertos, otros como parcialmente ciertos y dijo no constarle los demás.

Propuso la excepción que denominó "CADUCIDAD", por cuanto la escritura pública de compraventa del avión fue suscrita el 30 de julio de 1993 y la demanda fue presentada el 22 de agosto de 1995, es decir, cuando ya habían transcurrido más de los dos (2) años que la ley prevé para el ejercicio de la acción contractual; además, propuso la excepción que denominó "LOS HECHOS ALEGADOS COMO CAUSANTES DE LOS VICIOS OCULTOS SON POSTERIORES A LA ENTREGA DEL AVIÓN", para lo cual señaló que el avión se encontraba en perfecto estado de funcionamiento cuando fue entregado a la FAC, pues de ello quedó constancia en la escritura pública de compraventa (fls. 22 a 29, C. 1).

4.2.- El llamamiento en garantía a Talleres de Aviación Ciro Limitada.-

Mediante escrito aparte, el apoderado de la Caja Agraria llamó en garantía a Talleres de Aviación Ciro Ltda. (fls. 1 a 5, C. 3). El Tribunal accedió al llamamiento, por auto del 26 de septiembre de 1996 (fls. 353 a 355, C. 3).

Talleres de Aviación Ciro Ltda. contestó el llamamiento en garantía oponiéndose a su prosperidad, por cuanto entre la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero y la sociedad llamada en garantía no existió ni existe relación sustancial, convencional o legal capaz de estructurar la obligación de reembolso por las sumas que, eventualmente, resulte condenada a pagar la demandada.

En cuanto a los hechos planteados en el llamamiento en garantía, aceptó algunos como ciertos, otros como parcialmente ciertos, negó uno de ellos y dijo no constarle los demás. Señaló que Talleres de Aviación Ciro Ltda. no celebró un contrato de mantenimiento integral de la aeronave con la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero. Solamente cuando la operadora y propietaria del avión lo requería, se realizaban los trabajos autorizados mediante órdenes de prestación de servicios. Para la fecha en la cual se produjo la compraventa entre la FAC y la Caja Agraria, el avión estaba próximo a cumplir las 150 horas de vuelo y, por ello, debían realizársele algunas revisiones y reparaciones que resultaban normales, pero no se referían a reparaciones por defectos.

Los daños que presentaba la aeronave en las hélices y en las partes que rodean el tren de aterrizaje reflejan la operación ruda de que fue objeto. Tales daños se podían percibir, aún, por quienes no son expertos en aeronáutica; sin embargo, los desperfectos no se observaron al momento de efectuar la entrega de la aeronave, ni en la revisión de las 150 horas de vuelo, lo que implica que fueron ocasionados cuando se encontraba en poder de la FAC.

Además, señaló que, en el evento de que se estableciera relación causal entre los trabajos ordenados por la Caja Agraria y los realizados por Talleres de Aviación Ciro Ltda., esta última sólo estaría obligada a garantizar el correcto funcionamiento de los repuestos instalados, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 932 del C. de Co. y a sanear los vicios ocultos que presentaran los mismos dentro los seis (6) meses siguientes a la fecha de los trabajos.

Con fundamento en lo anterior, propuso las excepciones que denominó "INEXISTENCIA DE UNA RELACIÓN SUSTANCIAL QUE GENERE LA OBLIGACIÓN DE GARANTÍA", "AUSENCIA DE RELACIÓN DE CAUSALIDAD ENTRE LOS SUPUESTOS DAÑOS RECLAMADOS, Y LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS O MANTENIMIENTOS EJECUTADOS POR TALLERES DE AVIACIÓN CIRO" y "PRESCRIPCIÓN Y CADUCIDAD DE LAS ACCIONES".

Por otra parte, se opuso a la prosperidad de las pretensiones de la demanda, para lo cual señaló que los servicios, trabajos y mantenimientos efectuados por Talleres de Aviación Ciro no pueden constituir vicios ocultos; además, sostuvo que la demandante debe demostrar que el aparato se hallaba en pésimas condiciones de funcionamiento (fls. 359 a 375, C. 3).

4.3.- El llamamiento en garantía a Aseguradora Colseguros S.A.

En escrito aparte, Talleres de Aviación Ciro Ltda. llamó en garantía a Aseguradora Colseguros S.A., en virtud de la póliza 614-5, con vigencia del 20 de noviembre de 1992 al 20 de noviembre de 1993, la cual amparaba los riesgos "...derivados por daños a la propiedad ajena resultante (sic) del uso de productos manufacturados reparados o mantenidos por el asegurado..." (fl. 387, C. 3). El llamamiento fue aceptado por el Tribunal, mediante auto del 24 de abril de 1997 (fls. 416 a 418, C. 3), el cual fue recurrido y confirmado por esta Corporación por auto del 23 de abril de 1998 (fls. 454 a 459, C. 4).

Aseguradora Colseguros S.A. se opuso a la prosperidad de las pretensiones de la demandada, al llamamiento en garantía formulado contra Talleres de Aviación Ciro y al que éste formuló en su contra.

Coadyuvó las excepciones propuestas por la Caja Agraria y por Talleres de Aviación Ciro Ltda. contra la demanda. Destacó que el avión fue entregado a la Fuerza Aérea Colombiana el 23 de junio de 1993 y sólo 37 días después fue perfeccionado el contrato de compraventa, de suerte que, durante ese interregno, la Fuerza Aérea pudo conocer el estado del mismo. Además, la demandante es, por su naturaleza, técnica en aviación y por ello debía saber lo que estaba comprando. Precisamente, en la escritura pública de compraventa quedó constancia de que la compradora conocía el estado de la aeronave y que ésta se hallaba en perfectas condiciones de funcionamiento.

Se opuso al llamamiento en garantía formulado en su contra, aduciendo que el contrato de seguros no amparaba los riesgos derivados de la responsabilidad contractual del asegurado -Talleres de Aviación Ciro Ltda; además, sostuvo que la acción derivada del contrato de seguro está prescrita, pues el asegurado tuvo conocimiento del hecho el 3 de marzo de 1994, fecha en la cual Talleres de Aviación Ciro Ltda. recibió la primera reclamación por parte de la Caja Agraria; en consecuencia, la acción prescribió el 4 de marzo de 1996, mientras que el llamamiento fue formulado el 12 de febrero de 1997 (fls. 427 a 444, C. 3)

5.- Los alegatos de primera instancia.-

5.1.- La demandante solicitó acceder a las pretensiones de la demanda, por cuanto, en su opinión, están probados los hechos en que se fundan y para ello, se refirió al material probatorio recaudado.

5.2.- La parte demandada guardó silencio.

5.3.- Talleres de Aviación Ciro Ltda. solicitó negar las pretensiones de la demanda, por cuanto los vicios ocultos no fueron acreditados y, por el contrario, quedó demostrado que la aeronave fue operada de manera ruda o brusca por los pilotos de la FAC.

Sin perjuicio de lo anterior, solicitó que, en caso de resultar condenada, Aseguradora Colseguros S.A. sea llamada a responder, porque el riesgo se hallaba amparado por ésta.

5.4.- Aseguradora Colseguros S.A. se refirió a los hechos que dieron lugar a la controversia y a los planteamientos esbozados por cada uno de los sujetos procesales y, luego de analizar los medios probatorios allegados al proceso, señaló que las pretensiones de la demanda no tienen vocación de prosperidad, por cuanto no se pidió la rescisión del negocio por los supuestos vicios redhibitorios o la rebaja del precio del bien, en ejercicio de la actio quanti minoris o acción estimatoria. El demandante solo pidió la indemnización de los perjuicios que, en su opinión, se ocasionaron por la compra del bien; pero, olvidó que la pretensión indemnizatoria es accesoria de las acciones que emergen por los vicios ocultos.

Reiteró los fundamentos esgrimidos en la contestación de la demanda y del llamamiento en garantía (fls. 105 a 120, C. 1).

5.5.- El Procurador Judicial guardó silencio.

6.- La sentencia recurrida

Mediante fallo del 18 de julio de 2000, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca puso fin a la controversia, en primera instancia y en la parte resolutive declaró no probada la excepción de caducidad de la acción propuesta por la parte demandada y negó las pretensiones de la demanda.

Precisó el Tribunal que las pretensiones de la demanda están orientadas, únicamente, a obtener la declaración de incumplimiento del contrato de compraventa y a la indemnización de los perjuicios que se afirman irrogados, a pesar de que, del análisis de los hechos y fundamentos de derecho de la demanda, se puede colegir que la controversia no gira solamente en torno al incumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de compraventa por parte del vendedor de la aeronave y a la consecuencial condena al reconocimiento y pago de los perjuicios derivados del mismo, sino también a la configuración de un incumplimiento cualificado, consistente en los vicios o defectos ocultos de la cosa, que son susceptibles de la acción redhibitoria, cuya pretensión propia es la resolución del contrato o, de la actio quanti minoris, cuya pretensión debe estar constituida por la rebaja del precio a la justa tasación, en ambos casos con la indemnización de los perjuicios irrogados, en el evento de que el vendedor conociera o debiera conocer, al tiempo del contrato, los vicios o defectos de la cosa vendida.

Desestimó la excepción de caducidad propuesta por la demandada, para lo cual señaló que, de conformidad con el inciso final del artículo 136 del C.C.A., la acción atinente a controversias contractuales caduca en el término de dos años contados a partir de la ocurrencia de los motivos de hecho o de derecho que le sirven de fundamento; pero, según el artículo 938 del C. de Co. y el 1923 del C.C., para efectos de contar el término de la acción se debe tomar en cuenta la fecha de entrega real del bien materia del contrato respecto del cual se predica el vicio o el defecto oculto.

En el sub – lite, la entrega de la aeronave al comprador se produjo el 23 de junio de 1993, razón por la que el término de caducidad vencía, en principio, el 23 de junio de 1995; sin embargo, el 22 de los mismos mes y año, es decir, antes de producirse la caducidad de la acción, la demandante solicitó una

conciliación prejudicial que suspendió el término de caducidad hasta por 60 días, aunque la demanda fue interpuesta el 22 de agosto de 1995, cuando aún no se había reanudado el término, de modo que la demanda fue interpuesta oportunamente.

Luego de valorada la prueba allegada al proceso, el Tribunal sostuvo que, para la fecha de entrega de la aeronave, ésta se hallaba en condiciones de aeronavegabilidad, pues los motores se encontraban en perfecto estado, el tren de aterrizaje estaba en condiciones normales de funcionamiento y las hélices también lo estaban.

El avión fue volado días antes de producirse su entrega a la FAC; específicamente, el último de los vuelos realizado en poder del vendedor tuvo una duración de 28 horas en un lapso de dos días, a una altura de 31.000 pies de altura, con cuatro aterrizajes, sin que reportara anomalía o dificultad alguna en su operación. Por otra parte, el comprador operó la aeronave después de la entrega por un lapso de 8:20 horas y solamente luego de efectuados vuelos por tal espacio de tiempo detectó los daños que, según afirma, presentó el avión, de modo que, dentro de un razonamiento lógico, no puede aceptarse que la aeronave fuera operada sin ningún contratiempo por el vendedor y luego por el comprador, si ésta presentaba graves daños en las turbinas, en las hélices y en los trenes de aterrizaje, pues tales daños harían imposible la aeronavegabilidad del aparato; por lo anterior, no puede afirmarse que los defectos o vicios se hayan originado con anterioridad a la fecha del contrato, a lo cual añadió que la FAC tenía conocimiento de que, para la fecha de compra, el avión se acercaba a la inspección de los 5 años, por lo que tenía conocimiento del boletín de servicios pendiente.

Por otra parte, afirmó el Tribunal que, aún admitiendo en gracia de discusión que los aludidos defectos se hubieran presentado antes de la fecha de entrega de la aeronave al comprador, lo cierto es que no puede aceptarse que éstos fueran ignorados sin culpa de este último, pues elementales normas de prudencia conllevan a afirmar que, entre la fecha de entrega del bien y la fecha de perfeccionamiento del contrato de compraventa, el Ministerio de Defensa debió, por conducto de expertos técnicos en la materia, efectuar una revisión a la aeronave y, como producto de la misma, detectar los vicios o defectos, máxime si, como se desprende de las declaraciones, del concepto técnico emitido por la embajada de los Estados Unidos y de la misma afirmación de la FAC, cuando expresa que,

luego del concepto emitido y de la citada inspección, encontró que las fallas eran fácilmente detectables o apreciables, de manera que, si el comprador adquirió el avión sin conocer los defectos, ello obedeció a su conducta imprudente y negligente, es decir, a su propia culpa (fls. 133 a 155, C. Consejo).

7.- El recurso de apelación

Inconforme con la anterior decisión, el apoderado de la parte actora interpuso recurso de apelación, dentro de la oportunidad prevista por el ordenamiento jurídico (fl. 158, C Consejo).

Sostuvo que el Tribunal cimentó el fallo en una serie de pruebas de tipo “...circunstancial...”, pues todas las pruebas testimoniales son de oídas y, además, fueron controvertidas en las mismas audiencias.

Consideró que los presupuestos consagrados por el artículo 934 del C. de Co. se encuentran acreditados y que así lo aceptó el a quo; no obstante, el Tribunal concluyó que el defecto fue ignorado por culpa de la Fuerza Aérea Colombiana, lo cual no es aceptable, pues, en su opinión, “...es el hecho de la celebración del contrato y haber detectado en oportunidad las fallas en el avión BEECHCRAFT-3433G cuyo historial se condensa en la correspondencia tramitada o surtida entre la FUERZA AEREA, EL GERENTE DE LA CAJA AGRARIA y a la vez este a TALLERES CIRO entidad encargada del mantenimiento de la aeronave, fue así como mediante oficio No. 784 del 8 de marzo de 1994 la Jefatura Técnica de la Fuerza Aérea teniendo como base los contactos sostenidos por la Presidencia de la Caja Agraria y el Comando de la Fuerza Aérea concertan un estudio de la situación para llegar a una conciliación ya que lo expuesto allí cuyo sustento se condensa en el oficio No. 3853, se pone en conocimiento de la demandada los defectos que acusaba la aeronave y el costo de su reparación” (se advierte que la anterior transcripción se realizó tal cual obra a folios 172 y 173, C. Consejo).

Señaló que no fue acreditado que la aeronave se hubiera operado por 8 horas por personal de la Fuerza Aérea; por el contrario, cuando los pilotos de la demandante intentaron volar el avión detectaron las anomalías que después se corroboraron.

Por otra parte, Talleres de Aviación Ciro Ltda. "...no demostró que efectivamente el avión hubiese sido entregado en óptimas condiciones y además como quedó constatado en la demanda, no existían documentos de verificación como el libro de minuta de vuelo ni manuales de mantenimiento y que la misma entidad reconoció que el equipo estaba pendiente por un mantenimiento de fondo, y que ellos se limitaban a efectuar misiones de mantenimiento que eventualmente se les ordenaba y no responder por el mantenimiento general de la aeronave" (fls. 172 y 173, C. Consejo).

8.- El traslado para alegar en segunda instancia y el concepto del Ministerio Público.-

Por auto del 6 de julio de 2001 se corrió traslado a la partes, para alegar de conclusión y al Ministerio Público, para que emitiera su concepto.

8.1.- Talleres de Aviación Ciro Ltda. solicitó confirmar la decisión de primera instancia, pues no se demostró la existencia de los vicios ocultos en la cosa; además, la Fuerza Aérea, por razón de su especialidad, podía establecer los defectos que presentaba la cosa y, si no lo hizo, fue por descuido y negligencia grave (fls. 180 y 181, C. Consejo).

8.2.- La Procuradora Quinta Delegada ante esta Corporación solicitó confirmar la sentencia de primera instancia, por cuanto quedó demostrado que el avión fue entregado al comprador en buenas condiciones y, si los defectos se hallaban presentes antes de la celebración del contrato, la Fuerza Aérea no podía aducir que los ignoraba sin culpa, porque, por su especialidad, podía detectarlos con facilidad (fls. 196 a 211, C. Consejo).

8.3.- Los demás sujetos procesales guardaron silencio.

CONSIDERACIONES

I. La competencia

La Sala es competente para conocer del recurso de apelación interpuesto por la parte actora contra la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca el 18 de julio de 2000, por cuanto la cuantía del proceso, determinada por la pretensión de mayor valor,

asciende a la suma de \$454'353.569,93¹. Para la época de interposición de la demanda², eran susceptibles de acceder a la segunda instancia los procesos promovidos en ejercicio de la acción contractual cuya cuantía excediera la suma de \$9'610.000.00³, monto que, como se puede observar, se encuentra ampliamente superado. Por otra parte, es de anotar que el Consejo de Estado es funcionalmente competente para conocer de los recursos de apelación interpuestos contra las sentencias dictadas por los Tribunales Administrativos en primera instancia, a términos de lo dispuesto por el artículo 129 del C.C.A.

II.- Cuestión previa. Impedimento del señor Consejero Hernán Andrade Rincón.-

Al amparo de la causal consagrada en el numeral 1, del artículo 150 del C. de P.C., el señor Consejero Hernán Andrade Rincón manifestó su impedimento para conocer del asunto, por cuanto su hijo se encuentra vinculado laboralmente al patrimonio autónomo de remanentes de la Caja Agraria en Liquidación.

La Sala encuentra fundada la causal objetiva de impedimento y, en consecuencia, lo declarará separado del conocimiento del asunto.

III.- Análisis del recurso.-

1.- Mediante oficio 0856 del 14 de marzo de 1993, el Presidente de la Caja Agraria se dirigió al Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana, con el fin de precisar los términos de la oferta definitiva de la venta del avión Beechcraft, matrícula HK3433G y del helicóptero con matrícula HK3569G, de propiedad de la citada entidad. El precio de la negociación fue establecido en US\$3'350.000.00, bajo el supuesto de la venta conjunta de las aeronaves; no obstante, el precio individual del avión fue establecido en US\$2'650.000.00 y el del helicóptero en US\$700.000.00. El pago del avión debía hacerse de contado y el del helicóptero podía ser a través de un crédito que otorgaría la Caja Agraria (fls. 1 y 2, C. 2).

¹ La pretensión primera consecucional de condena asciende a US\$ 479.869,16 dólares americanos que, convertidos a pesos colombianos a la fecha de interposición de la demanda – 22 de agosto de 1995 -, da como resultado la suma de \$454'353.569,93, teniendo en cuenta que el precio del dólar para ese día era de \$946,83 (Consulta realizada en la página web <http://dolar.wilkinsonpc.com.co/dolar-historico-1995.html>).

² 22 de agosto de 1995.

³ Artículo 2º del Decreto 597 de 1988.

2.- Mediante oficio 03777 del 8 de junio de 1993, el Presidente de la Caja Agraria remitió al Secretario General del Ministerio de Defensa Nacional los contratos de promesa de compraventa de las citadas aeronaves (fl. 5, C. 2). A través de uno de tales contratos (sin fecha), la Caja Agraria prometió vender el avión marca Beechcraft Super King 300, serie FA 159, de dos turbinas "Pratt Whintney" (sic) PT6A-60A de 1.050 S.H.P., modelo 1988 y matrícula HK-3433G a la Nación – Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea Colombiana y ésta, a su turno, se obligó a comprar la mencionada aeronave por un precio de \$2.059'023.500.00, que debía pagar a más tardar el 31 de agosto de 1993 (cláusula tercera); además, se obligó a pagar el valor del IVA del 14% sobre el valor de la aeronave y cualquier otro impuesto que se decretara hasta el momento de la suscripción de la escritura pública de compraventa.

El promitente comprador hizo constar que conocía y se obligaba a adquirir la aeronave en el estado en que se encontrara (cláusula primera) y el promitente vendedor declaró que entregaría la aeronave en perfecto estado de funcionamiento (cláusula segunda), en el hangar de la Caja Agraria, ubicado en el aeropuerto Eldorado de Bogotá, una vez quedara perfeccionada la promesa de compraventa y estuvieran satisfechos los requisitos estipulados en ella (cláusula quinta). Para efectos de la entrega del bien, el promitente comprador se obligó a informar por escrito al promitente vendedor las personas autorizadas para retirar la aeronave, quienes debían suscribir un acta de entrega y recibo en la que constaran las partes de la misma, su estado actual y los elementos que la componían (cláusula quinta).

Como quiera que el promitente comprador recibiría la aeronave antes de pagar el precio pactado, se obligó a asumir la responsabilidad ante el promitente vendedor y ante terceros "...por el cuidado, manejo, operación y cualquier siniestro que le ocurriere..." al bien objeto del contrato (cláusula novena).

Las partes acordaron que la escritura pública de compraventa del avión sería suscrita el 30 de junio de 1993, en la notaría de reparto de Bogotá, a las 4 p.m. (cláusula décima, fls. 6 a 12, C. 2).

3.- El avión Beechcraft Super king 300, matrícula HK-3433G, fue recibido por la Fuerza Aérea Colombiana el 23 de junio de 1993, según consta en el acta suscrita por el Brigadier General Jefe de la Jefatura Técnica de la FAC, por el

Mayor representante de la DIMAN, por el Técnico Segundo inspector del equipo, por el Técnico Segundo asesor de la DIMAN, por el Técnico Segundo representante de CATAM y por los representantes de la Caja Agraria (quienes hicieron entrega de la misma).

En la citada acta se dejó constancia de las partes de la aeronave, de los elementos que la componían y, además, del estado de la misma, así:

“El avión KING 300 que se le entrega a la FAC se encuentra en perfecto estado y (sic) funcionamiento y por ende lo retiran los pilotos de la FAC del hangar de la Caja Agraria, para ser llevado a los muelles de CATAM FUERZA AEREA.

“Presente la comisión dispuesta por MINDEFENSA -FAC- reciben a satisfacción el avión HK-3433G a paz y salvo, por todo concepto y con el Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil; (sic) e igualmente el respectivo certificado de aeronavegabilidad.

“La NACIÓN MINISTERIO DE LA DEFENSA -FAC- recibe éste (sic) avión en un todo de acuerdo a (sic) los términos y responsabilidades previstas (sic) y pactadas (sic) en la respectiva promesa de compraventa suscrita el 23 de junio de 1993...” (fls. 13 a 15, C. 2).

4.- Mediante escritura pública 5923 del 30 de julio de 1993, de la Notaría Quinta de Bogotá, las partes perfeccionaron el contrato de compraventa de la aeronave, en los términos previstos en la promesa de compraventa y en ella dejaron constancia de que el comprador recibió a satisfacción el avión y que su estado de funcionamiento era perfecto (cláusula cuarta, fls. 107 a 118, C. 2).

Acá se hace necesario precisar que el contrato de compraventa del avión Beechcraft Super King 300 fue celebrado en vigencia del Decreto – Ley 222 de 1983, por lo que, a términos de lo dispuesto por el artículo 1º ibídem, en armonía con el artículo 38 de la Ley 153 de 1887, la normatividad contenida en dicho Estatuto de Contratación es la aplicable al mencionado contrato.

Pues bien, según lo dispuesto por el artículo 16 del Decreto - Ley 222 de 1983, el contrato celebrado entre LA NACIÓN – Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea Colombiana y la Caja Agraria es de derecho privado de la administración, al cual le son aplicables las disposiciones comerciales o civiles, según la naturaleza del mismo.

En este caso, son aplicables las disposiciones comerciales, a términos de lo dispuesto por el numeral 19 del artículo 20 del C de Co., pues los actos y contratos que afectan el dominio de aeronaves están regulados por la

legislación mercantil, específicamente por el libro quinto del Código de Comercio, capítulo preliminar y segunda parte (arts. 1426 a 1428 y 1773 a 1909).

En ese sentido, a pesar de que el Código Civil, en sus artículos 1914 a 1927, regula los efectos jurídicos y las acciones judiciales que emergen cuando la cosa objeto de la venta presenta vicios ocultos, en este específico caso, en principio, debieran aplicarse las normas del Código de Comercio que regulan tal fenómeno jurídico, pues el contrato que dio origen a la obligación accesoria cuyo cumplimiento se exige a la parte demandada es de naturaleza mercantil.

El artículo 934 del Código de Comercio señala que el comprador tendrá derecho a optar por la resolución del contrato –acción resolutoria- o la rebaja del precio a su justa tasación –acción estimatoria-, cuando la cosa vendida presente vicios o defectos ocultos; pero, para alcanzar el resultado anotado, deben concurrir los siguientes requisitos i) que el defecto se presente con posterioridad a la entrega de la cosa, ii) que la causa que lo origina sea anterior al contrato, iii) que el vicio o defecto haga impropia la cosa para su natural destinación o para el fin previsto en el contrato (teoría de la causa) y iv) que el defecto sea ignorado, sin culpa, por el comprador.

En el caso que se analiza, la parte demandante orientó las pretensiones únicamente a obtener la declaración de incumplimiento del contrato y la indemnización de los perjuicios que, en su sentir, le fueron irrogados por la demandada; pero, no formuló ninguna pretensión tendiente a obtener la resolución del contrato, como consecuencia del incumplimiento de la obligación de garantía, ni tampoco pretendió la rebaja del precio de la cosa vendida a la justa tasación –actio quanti minoris-, como consecuencia del incumplimiento de la misma índole.

La anterior precisión resulta necesaria porque, tal como lo dijo el apoderado de Aseguradora Colseguros S.A., por regla general el incumplimiento de la obligación accesoria no genera la indemnización de los perjuicios causados al comprador, pues, a términos de lo dispuesto por el inciso segundo del artículo 934 del C. de Co, la obligación indemnizatoria sólo surge cuando se acredite que, al tiempo del contrato, el vendedor conocía o debía conocer el vicio o defecto de la cosa vendida; sin embargo, a juicio de la Sala, la parte demandante no estaba obligada a orientar las pretensiones propias de la resolución del contrato por los vicios o defectos ocultos que presentara

la cosa y tampoco lo estaba a formular las pretensiones que se siguen de la *actio quanti minoris*. Realmente, cuando la cosa vendida no es apta, no sirve para lo que fue diseñada o presenta daños que la hacen inútil para su uso natural, se presenta un particular incumplimiento de las obligaciones contractuales del vendedor (incumplimiento cualificado) –siempre y cuando el comprador no haya consentido en adquirir la cosa con el defecto o inservible- y, en estos eventos, nada obsta para que el demandante depreque de manera principal la declaración de incumplimiento del contrato y de manera consecuencial la indemnización de los perjuicios causados, sin que sea necesario pedir la aniquilación del contrato, solicitar la rebaja del precio o demostrar que el vendedor actuó de mala fe para que emerja la obligación indemnizatoria.

Precisamente, la demandante solicitó la declaración de incumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo del vendedor, particularmente la atinente a la entrega de la cosa en perfecto estado de funcionamiento y, en consecuencia, solicitó el reconocimiento y pago de los perjuicios irrogados, consistentes en el valor de reparación de la aeronave y los costos de traslado de la misma al taller, lo cual se estima acertado.

Según la demanda, el incumplimiento de las obligaciones contractuales estriba en que el avión Beechcraft Superking 300, que la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero vendió a la Nación – Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea Colombiana presentó graves daños en las turbinas, en las hélices y en el tren de aterrizaje, que sólo fueron detectados con posterioridad a la entrega del avión, con ocasión de una exhaustiva inspección realizada por técnicos expertos en esta clase de aeronaves de la Embajada de los Estados Unidos en Colombia y de la Fuerza Aérea Colombiana, como se verá a continuación.

5.- De la prueba recaudada dentro del proceso se desprende que al momento de entrega de la aeronave, esto es, el 23 de junio de 1993, el personal de la Fuerza Aérea Colombiana que la recibió, entre quienes estaban el Jefe de la Jefatura Técnica, personal de la Dirección de Mantenimiento y Técnicos Inspectores de la aeronave, levantaron un acta de inventario de las partes de la aeronave, de los elementos que la componían y del estado del aparato al momento del recibo, dejando constancia de que se encontraba “*en perfecto estado y (sic) funcionamiento*” (ver numeral 3 de estas consideraciones). A juicio de la Sala, la constancia que dejaron sobre el estado de la aeronave supone que

el personal realizó una inspección integral a la aeronave, por lo menos del estado del fuselaje, del correcto funcionamiento de los motores y de los distintos componentes de la aeronave, vistos al menos desde el panel de instrumentos del aparato.

6.- Además, el 6 de julio de 1993, es decir, antes de que se perfeccionara el contrato de compraventa (30 de julio de 1993), el Comandante encargado de CATAM presentó un completo informe "*...de la situación general del avión Super King 300 FAC 5750 recientemente adquirido por la Fuerza Aérea a la Caja Agraria...*", indicando que tanto el avión como los motores tenían 1.840 horas de operación, que cada 75:00 horas de vuelo se realizaba una inspección menor y cada 150:00 horas una inspección intermedia, que a las 1.250 horas de vuelo se realizaron las inspecciones en caliente de ambos motores, de modo que la próxima inspección de este tipo debía realizarse a las 2.500 horas, quedando disponibles 659:15 horas de vuelo antes de la siguiente inspección, que se hallaban pendientes por cumplir dos boletines de servicio enviados por la casa fabricante, que faltaba alguna documentación para establecer los registros de control de los componentes del avión y en los motores, la calibración de los equipos de radio navegación y de las directivas de aeronavegabilidad, que el avión tenía 10 anotaciones pendientes, es decir, arreglos por realizar y, que, después del último vuelo realizado antes de la inspección -22 de junio de 1993-, surgieron otras anotaciones, así:

- "-ADF no operan
- "-Avión entra a servicio de 150 horas
- "-Chequear VOR No. 1 se encuentra fallando
- "-Actualizar omega
- "- Luces del tren no prenden
- "Cambiar empaque ventanilla del copiloto
- "Cambiar vidrio copiloto" (fl. 32, C. 2).

En la parte atinente al estado general de la aeronave, el informe consigna, entre otras:

- "a. Estructura exterior.
 - "1) Borde de ataque en la raíz (sic) del plano izquierdo con abolladuras.
 - "2) Borde de ataque punta del plano derecho con abolladuras.
- b. Pintura.
 - "Se encuentra en buen estado.
- "c. Trenes de aterrizaje**
 - "Se encuentran en buen estado**
- "d. Motores y hélices**
 - "Las palas de las hélices posición 1 y 2 se encuentran desportilladas**
- "e. Tapizado...
 - (...)
- "g. Panel de instrumentos

"Se encuentra completo y en buen estado; posee un sistema nuevo, desconocido por la Fuerza Aérea el cual es el sistema EFIS con doble pantalla al lado del piloto y del cual no se cuenta con ningún tipo de información técnica y además el personal técnico de CATAM lo desconoce totalmente para efectuarle al menos el primer escalón de mantenimiento" (fls. 34 y 35, C. 2).

A título de conclusión consignaron, entre otras cosas, que la aeronave se encontraba pasada 7:00 horas de la inspección de las 150:00 horas, que los motores tenían disponibles 659:15 horas para el próximo overhaul, que la aeronave estaba a 1 mes de realizarle la inspección mayor de los 5 años, teniendo en cuenta que el primer vuelo lo efectuó el 3 de agosto de 1988, que el avión estaba pendiente de cumplir dos boletines de servicio, que de conformidad con la documentación técnica recibida no se llevaba ningún control de mantenimiento, especialmente en lo que hace referencia a tiempos de operación y relación de cambios de componentes, entre otras cosas, que el avión tenía 10 anotaciones pendientes, que fue entregado con el 19% de la documentación técnica por parte de la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero, que la unidad no contaba con personal capacitado para efectuarle el mantenimiento a la aeronave, en particular al equipo de aviónica EFIS incorporado en el panel del piloto.

Por lo anterior, los técnicos recomendaron enviar el avión a Talleres de Aviación Ciro Ltda. para que le efectuaran la inspección de las 150:00 horas y que, en la misma revisión, le fueran efectuadas las anotaciones que se hallaban pendientes, incluyendo los boletines de servicio que no se habían realizado y la inspección mayor de los 5 años; asimismo, recomendaron recibir el avión en CATAM, una vez se efectuaran los vuelos necesarios que permitieran comprobar que todos y cada uno de los sistemas se encontraran funcionando correctamente (fls. 28 a 38, C. 2).

Como se puede apreciar, la Fuerza Aérea Colombiana, antes de perfeccionar el contrato de compraventa, tenía conocimiento de los arreglos que debían efectuarse a la aeronave; pero, ninguna de las inspecciones arrojó daños en los motores, en las hélices por indebido engrase o en los trenes de aterrizaje que, por el contrario, se hallaron en buen estado.

7.- Mediante comunicación 000577/93 del 13 de julio de 1993, Talleres de Aviación Ciro Ltda. -compañía que realizaba el mantenimiento rutinario, preventivo y correctivo de la aeronave, mientras era de propiedad de la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero, previa autorización de ésta,

según se desprende de las distintas órdenes de servicio que obran en el expediente (fls. 68 a 371, C. 3) y de la declaración rendida en el proceso por Carlos Fernando Barreto Coll, Gerente de la sociedad (fls. 161 y 162, C. 2)-, informó al Vicepresidente de la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero que se llevó a cabo el servicio de las 150 horas, previa autorización impartida por esta entidad a través del oficio 004363, del 2 de julio de 1993 y que se cambiaron las pistas y balineras, la llanta del tren de nariz, se realizó la recarga del sistema de oxígeno y se cumplieron las inspecciones señaladas en los boletines de servicio 2211, 2102, 2312, 2040 y 2293, recibidos de la casa fabricante de la aeronave, de modo que quedaban pendientes por realizar los siguientes trabajos (se transcribe tal como obra a folios 39 y 40, C. 2, para efectos de brindar claridad):

“a) Cumplimiento de Los Ultimos (sic) Boletines Mandatorios Llegados de Beechcraft Así:

“a-1) SB 2386 Actuador del Tren:

“Cambio de los 2 Actuadores (...)

“a-2) SB 2293 Cambio de Remaches Tren de Nariz.

“a-3) SB 2472 Inspección ... (Costillas)

“Instalación Kit Partes 101-4067-7”

“b) Cambio Parabrisas Copiloto.

“c) Cambios Por Cumplimiento de Tiempo (5 años):

“c-1) Batería ELT Localizador Emergencia.

“c-2) Overhaul Tren de Nariz.

“c-3) Overhaul 2 Trenes Principales.

“c-4) Cambio de 6 Mangueras de Frenos.

“c-5) Prueba Hidrostática Cilindro de Oxígeno.

“c-6) Cambio de Pernos del Plano.

“c-7) Cambio 18 Mangueras del Motor.

“c-8) Cambio Extintores de Fuego:

“2 Cartuchos

“2 Cargas para Cartuchos

“d) Equipo de Aviónicos Que se Encuentran Con Fallas:

“Baja Sensibilidad del Equipo A.D.F”.

Como se ve, antes de la suscripción de la escritura pública de compraventa (30 de julio de 1993) la Fuerza Aérea Colombiana tenía conocimiento de los boletines de servicio que se hallaban pendientes por realizar y de los arreglos requeridos para que la aeronave estuviera en óptimas condiciones de funcionamiento.

8. Luego de perfeccionado el contrato de compraventa, la aeronave fue sometida a una nueva inspección, esta vez por un técnico de la Embajada de los Estados Unidos en Colombia (fls. 53 a 61, C. 2).

La inspección fue realizada entre el 17 y el 24 de agosto de 1993, cuando los motores del aparato (izquierdo y derecho) reportaban un tiempo de funcionamiento de 1.849:1 horas, es decir, 9:01 horas de operación luego de

que el avión fuera entregado a la Fuerza Aérea Colombiana, de modo que, contrario a lo que afirma el apoderado de la entidad recurrente, se encuentra acreditado que el avión fue volado por personal de la Fuerza Aérea después del 23 de junio de 1993.

El informe dice que, a pesar de que la aeronave está siendo volada, ambos motores están fuera de los límites establecidos por la "Pratt and Whitney" debido a daños por "FOD" en el compresor de la primera etapa; además, ninguno de los motores ha sido sometido a un chequeo de rendimiento, de manera que recomienda realizar una inspección a la sección caliente. Adicionalmente, encuentra que a las hélices se les ha aplicado grasa equivocada, lo cual ocasiona daños en los cojinetes y en su recubrimiento. Según afirma el técnico que inspeccionó la aeronave, los mecánicos que han realizado el mantenimiento de la misma no tienen conocimiento apropiado, pues han sobrepasado los límites de la línea roja de los motores y gran cantidad de paneles de acceso del avión nunca han sido desmontados durante el mantenimiento programado. La mayoría de las anotaciones del libro de registros históricos indican un programa de inspecciones tipo militar, que no está aprobado por BEEHCRAFT para este avión.

Agrega el informe en cita:

a.- En cuanto al motor 1 (izquierdo), el compresor de la primera etapa presenta daños en 7 de los 16 álabes que superan los límites y requiere una revisión mayor (overhaul) por la "Pratt and Whitney". El motor 2 (derecho) presenta daños en un álabe del compresor de la primera etapa que, igualmente, supera los límites; además, tiene desgastadas las escobillas antihielo, que deben ser reemplazadas, de modo que también requiere una revisión mayor en la fábrica "Pratt and Whitney".

b.- Las hélices (izquierda y derecha) fueron instaladas 5 años atrás, luego necesitan overhaul. El anillo beta de retroalimentación se encuentra dañado, las botas antihielo y el arnés antihielo presentan desgaste y las palas presentan daño excesivo, por lo cual todas esas piezas requieren ser reemplazadas.

c.- Los dos actuadores del tren principal deben ser reemplazados en cumplimiento del boletín de servicio 2386 de diciembre de 1993. Este trabajo está cubierto por la garantía, de modo que (advierte el informe)

BEECHCRAFT suministrará los repuestos, siempre que se requieran antes de diciembre de 1993.

d.- Las mangueras de retracción y del freno del tren debieron ser cambiadas a los 5 años, es decir, en junio de 1993.

e.- El tren de nariz, tren principal y los montantes debieron ser revisados a los 5 años se recomienda que se inspeccionen los "trunión" del tren de aterrizaje, después de la remoción del mismo, pues todas las reparaciones de las láminas halladas alrededor del tren indican que el avión ha tenido aterrizajes bruscos.

f.- El parabrisas del copiloto y las ventanillas del piloto, otras más de la cabina y las de tormenta están deslaminadas, por lo que se recomienda cambiarlas.

Adicionalmente, el informe menciona que debieron hacerse las inspecciones de reemplazo de los 5 años en junio de 1993 y otro tipo de sustituciones que coinciden, en algunos casos, con las señaladas en el oficio del 13 de julio de 1993, procedente de Talleres de Aviación Ciro Ltda., citado en precedencia.

Con ocasión del informe antes mencionado, el Comando Aéreo de Transporte Militar realizó una reunión con el fin de definir la situación de la aeronave, dando origen al acta 003 del 2 de septiembre de 1993 (fls. 68 y 69, C. 2).

En la citada acta quedó consignado que el avión voló los días 13, 14 y 15 de agosto de 1993, para dar entrenamiento a los pilotos de la unidad (lo anterior evidencia que el avión fue volado por personal de la FAC después de celebrada la compraventa) y el último día, al término del vuelo programado, reportó EFIS inoperativo, pantalla del radar sin indicación y se prendió la luz de advertencia de los invertidores.

9. Asimismo, quedaron consignados los resultados del informe elaborado por el técnico de la Embajada de los Estados Unidos en Colombia sobre el estado de la aeronave, indicado que las novedades mayores consisten en que los motores requieren overhaul por las condiciones en que se encuentran y las hélices lo requieren por tiempo (5 años); asimismo, los trenes de aterrizaje necesitan inspección por tiempo (5 años), se requiere el

cambio de los "trunnión" de los trenes, la inspección de los actuadores de los flaps, cambio de pernos con sujeción a los planos, prueba hidrostática de la botella de oxígeno, overhaul de los generadores arrancadores y cambio de las ventanillas del avión.

10.- Mediante oficio 174 JET 456 del 14 de enero de 1994, la Fuerza Aérea Colombiana puso en conocimiento de la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero la situación que se presentaba con la aeronave (fls. 63 y 64, C. 2) y el 8 de marzo de 1994, con oficio 784 JET 456, la Jefatura Técnica de la Fuerza Aérea Colombiana envió al Presidente de la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero las cotizaciones emitidas por dos firmas estadounidenses sobre el precio de los arreglos requeridos por el avión. La firma DOWNTOWN AIRPARK los cotizó por U\$478.877.33 dólares americanos y la compañía BEEHCRAFT presentó una cotización por US\$337.345, aclarando que ese valor corresponde únicamente al costo de reparación de los motores en condiciones de normalidad, pues, en caso de hallar anomalías distintas, el costo ascendería (fl. 65, C. 2).

11.- Talleres de Aviación Ciro Ltda. conoció el contenido de las reclamaciones efectuadas por la Fuerza Aérea Colombiana y se pronunció mediante oficio 1140/94 del 5 de abril de 1994, señalando que a los motores se les realizó el mantenimiento en forma oportuna y adecuada. El servicio de inspección en caliente se efectuó a las 1.250 horas de operación y también se realizó la inspección de la primera etapa del compresor, encontrándola en condiciones de normalidad. Advirtió que nunca recibieron reportes de la tripulación relacionados con problemas en los motores por falta de potencia, altas temperaturas ITT o vibraciones. Por otra parte, negó que la grasa aplicada a las hélices fuera equivocada, pues en los procedimientos de engrase y lubricación utilizan los insumos recomendados por los fabricantes, de modo que, si se encontró grasa de otro tipo, debió ser aplicada en un taller distinto. Los requerimientos de 5 años fueron informados por escrito a la Fuerza Aérea Colombiana, sin que fuera recibida respuesta alguna. Los pendientes por efectuar también fueron informados oportunamente (fls. 66 a 71, C. 2).

El 9 de septiembre de 1994, Talleres de Aviación Ciro Ltda. amplió el informe relacionado con los daños que presentó el avión, señalando que, según el estándar aéreo, *"El rosamiento (sic) de las puntas de los Alabes (sic) del compresor pueden haber sido causados por bajo ARRANQUE NG DEL MOTOR, OPERACIÓN CONTINUA CON MAXIMAS ITT O POR ARRANQUE*

CALIENTE DEL MOTOR" (fl. 159, C. 2). Atendiendo las causas consignadas en el estándar aéreo, Talleres de Aviación Ciro Ltda. señaló que, con anterioridad a julio de 1993, *"La Aeronave no estuvo parada durante ningún tiempo fuera de los normales para una operación ejecutiva"* (ibídem), *"No fue operada en ambientes salinos"* (ibídem) y *"Los cambios de aceite se hacían regularmente como lo ordena el manual"* (ibídem). En conclusión, recomendó verificar la experiencia e idoneidad de la tripulación que operó el equipo después de julio de 1993, debido a que una operación poco cuidadosa puede causar arranques que, en materia de aviación, se denominan *"ARRANQUES TIBIOS"*, que causan el tipo de deterioros indicados en el standard aéreo. Enfatizó que un arranque caliente puede arruinar una turbina en menos de tres segundos y que la aeronave fue entregada a la Fuerza Aérea Colombiana en perfectas condiciones.

Visto todo lo anterior, para la Sala resulta claro que la Fuerza Aérea Colombiana, antes de perfeccionar el contrato de compraventa del avión Beechcraft Super King 300 de matrícula HK 3433G, tuvo conocimiento de las reparaciones que tenía pendientes para que pudiera funcionar en óptimas condiciones.

En efecto, desde la primera inspección realizada por técnicos de la Fuerza Aérea Colombiana se advirtió que la aeronave estaba próxima a cumplir 5 años de operación y que tal circunstancia implicaba no sólo la inspección de los componentes del aparato, sino el cambio de algunas de sus piezas por recomendación de la casa fabricante del avión (boletines de servicio). Realmente, la mayoría de las reparaciones que, en opinión del técnico de la Embajada de los Estados Unidos en Colombia, debían ser efectuadas al aparato habían sido anunciadas por Talleres de Aviación Ciro Ltda (ver numerales 7 y 8 de estas consideraciones) y algunos de los daños que presentaba la aeronave, como los de las hélices (palas desportilladas), habían sido detectados por los técnicos de la FAC antes de que el contrato de compraventa fuera perfeccionado (ver numeral 6, ibídem), de manera que se constituyen en vicios o defectos aparentes, que no tienen la virtualidad de estructurar el incumplimiento de las obligaciones del vendedor, porque el comprador los conocía y, aún así, insistió en concretar el negocio.

Los daños de los motores, en cambio, sólo fueron detectados a través de la inspección realizada por el técnico de la Embajada de los Estados Unidos en Colombia; pero, de la prueba recaudada se desprende que los motores

sufrieron los daños después de que la aeronave fue entregada a la Fuerza Aérea Colombiana.

En efecto, los daños por FOD en el compresor de la primera etapa (que, según precisó el testigo Manuel José Beltrán Huérfano -técnico en aviación con especialidad en sistemas eléctricos-, significa daño por el ingreso de materiales extraños a las turbinas, fl. 180, C. 2), podían detectarse en la revisión intermedia de las 150:00 horas, pues en ésta se realizan inspecciones funcionales a los motores lo cual incluye pruebas sobre los parámetros de potencia y de temperatura; así lo expresó Carlos Fernando Barreto Coll, Gerente de Talleres de Aviación Ciro Ltda., en su declaración rendida ante el Tribunal el 13 de julio de 1998 (fls. 161 a 164, C. 2). Además, un daño de esa magnitud en los motores hubiera sido detectado por los pilotos de la Fuerza Aérea desde el primer momento en que volaron la aeronave, pues, según lo manifestó el señor Beltrán Huérfano, el comandante de la aeronave siempre debe efectuar pruebas de potencia de los motores, para saber si aquélla tiene o no la capacidad de decolar y los parámetros de medición de potencia son muy exactos.

A más de lo anterior, los testigos técnicos en aviación José Gonzalo Rojas Tabio y Manuel Antonio Beltrán Huérfano y los pilotos Enrique Moreno Serrano y José Iván Perdomo Mosquera (fls. 175 a 184, C. 2) manifestaron, en forma coincidente y responsiva, que el avión se encontraba en perfectas condiciones de aeronavegabilidad antes de ser entregado a la Fuerza Aérea Colombiana. De hecho, entre el 21 y el 22 de junio de 1993, es decir, dos días antes de la entrega del avión, los pilotos Moreno Serrano y Perdomo Mosquera realizaron en éste un vuelo a ciudad de México, con escala técnica en San Andrés – Isla, ida y regreso, oportunidad en la que el avión voló a 31.000 pies de altura, sin que se presentaran dificultades o contratiempos. Según los testigos, un daño en los álabes del compresor de las turbinas por FOD hubiera hecho “...imposible el vuelo porque el daño se detecta en las potencias y en los parámetros de temperatura...” (fl. 179, C. 2).

Lo anterior permite afirmar que el daño que presentaron los motores del avión no son constitutivos de vicios ocultos ni tampoco de defectos aparentes. Se trata de daños que ocurrieron cuando la aeronave se hallaba en poder de la Fuerza Aérea Colombiana; de lo contrario, los técnicos inspectores de la aeronave que intervinieron en las distintas revisiones o los pilotos de la FAC que la volaron hubieran detectado el daño, tendiendo en

cuenta que no se trataba de un desperfecto común, sino de un daño de magnitud importante que impedía el correcto funcionamiento del aparato o con parámetros de normalidad y que, por lo mismo, no podía pasar desapercibido u oculto, menos aún frente a técnicos expertos en el tema.

Los daños en el tren de aterrizaje se produjeron porque el avión fue sometido a descensos bruscos o con “*violencia excesiva*”, como lo dijo el testigo Ciro José Barreto Coll (fls. 185 y 186, C. 2); además, los que reporta el informe rendido por el técnico de la Embajada de los Estados Unidos en Colombia pudieron ser detectados en las distintas inspecciones que se realizaron a la aeronave, según lo manifestó el técnico José Gonzalo Rojas Tabio (fl. 175, C. 2); adicionalmente, los daños del “*trunión*” podían preverse por las reparaciones a las que fueron sometidas las láminas que componen los trenes de aterrizaje que, precisamente, eran los que determinaban la violencia en los aterrizajes, de modo que, si no fueron detectadas tales reparaciones en la inspección que realizaron los técnicos de la FAC antes de perfeccionar el negocio, ello se debió a que no se presentaban o a la conducta negligente del comprador.

En conclusión, no se acreditó el incumplimiento de las obligaciones a cargo del vendedor, razón por la que las pretensiones de la demanda se negarán.

IV.- No se impondrá condena en costas, porque la conducta de las partes no se enmarca dentro de las previsiones contempladas por el artículo 55 de la Ley 446 de 1998.

En mérito de lo expuesto, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección “A”, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

F A L L A:

Primero.- ACÉPTASE el impedimento manifestado por el señor Consejero Hernán Andrade Rincón.

Segundo.- CONFÍRMASE en su integridad la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca el 18 de julio de 2000.

Tercero.- Sin condena en costas.

Cuarto.- En firme esta providencia, devuélvase el expediente al Tribunal de origen.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

**MAURICIO FAJARDO GÓMEZ CARLOS ALBERTO ZAMBRANO
BARRERA**