



**CONSEJO DE ESTADO  
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO  
SECCIÓN TERCERA  
SUBSECCIÓN A**

**Consejero ponente: JOSÉ ROBERTO SÁCHICA MÉNDEZ**

Bogotá, D.C., veintisiete (27) de septiembre de dos mil veinticuatro (2024)

**Expediente:** 25000-23-36-000-2020-00342-01 (68838)  
**Demandante:** Stair Cargo INC  
**Demandada:** Nación – Ministerio de Defensa – Ejército Nacional - Central Administrativa y Contable Especializada - CENAC de Aviación  
**Medio de control:** Controversias contractuales  
**Asunto:** Sentencia de segunda instancia

**Temas:** *INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO ESTATAL - Se rige por los criterios establecidos en la ley 80 de 1993, en armonía con los definidos en el Código Civil / VICIOS REDHIBITORIOS - Están demostrados comoquiera que estuvieron presentes a la celebración del negocio, impiden el uso natural del bien y no fueron conocidos por el adquirente ni informados por el tradente / INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS POR VICIOS REDHIBITORIOS – Es procedente por cuanto el demandante no pudo fácilmente conocerlo en razón de su profesión u oficio, y dado que no fue advertido por la demandada pese a que, por razón de la naturaleza del bien y de su experticia y especialidad, debía conocerlo.*

Surtido el trámite de ley sin que se advierta causal de nulidad que invalide lo actuado, la Sala procede a resolver el recurso de apelación interpuesto contra la sentencia que accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda.

La controversia versa en torno a los perjuicios reclamados por el contratista, al no poder explotar comercialmente el bien que fue entregado por la entidad pública contratante, bajo la modalidad “*exchange new*”, en la ejecución de un contrato denominado por las partes como prestación de servicios de mantenimiento de aeronaves.

**I. LA SENTENCIA IMPUGNADA**

1. Corresponde a la decisión del 4 de febrero de 2022, proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Tercera, Subsección B, que accedió

parcialmente a las pretensiones presentadas<sup>1</sup> por Stair Cargo INC (el demandante, parte actora o contratista) en contra de la Nación - Ministerio de Defensa Nacional - Ejército Nacional - Central Administrativa y Contable Especializada - CENAC de Aviación (en adelante la entidad demandada), cuyos hechos principales y pretensiones se enuncian a continuación.

## Hechos

2. El 13 de agosto de 2018, la parte actora y la entidad demandada suscribieron el contrato 233-CENACAVIACION-2018 que tuvo por objeto la “*PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO Y REPARABLES DE AVIONES A TODO COSTO PERTENECIENTES AL BATALLÓN DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN No. 1 AVIONES, DE LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO DEL EJÉRCITO NACIONAL, CON VIGENCIA 2018*”, donde el primero tenía como obligación principal realizar el “*servicio de reparación - Exchange new, hélice AV-68DM S/N 821017350019, por una hélice en condición nueva TSN (0:00) HRS, con máximo un (1) año de Fabricación, O.E.M (Original Equipment Manufacturer)*”, a cambio de que el segundo realizara un pago de \$225.000 USD. Se acordó como plazo máximo de ejecución el 10 de diciembre de 2018.

3. El 31 de agosto de 2018, la entidad entregó al contratista la hélice AV-68DM con serial 821017350019 “*para el Exchange*”, quien hizo su envío al fabricante en Rusia para su reparación; asimismo, el 5 de diciembre de 2018, el contratista proporcionó a la entidad contratante la hélice nueva con las especificaciones definidas en el contrato y sus anexos.

4. El 8 de octubre de 2018, Hidroagregat –*como casa fabricante*– informó al contratista que el certificado o pasaporte de la hélice entregada por la entidad presentaba irregularidades, pues indicaba como fecha de fabricación de la pieza el 12 de enero de 1997, cuando la correcta era el 1 de enero de 1987, por lo que no era posible establecer su ciclo útil, y, en consecuencia, no era posible realizar la reparación mayor tipo “*overhaul*” solicitada.

5. El 28 de noviembre de 2018, el contratista expidió la factura de venta por \$225.000 USD por concepto “*AV-68DM*”.

6. El 21 de enero de 2019, el contratista puso en conocimiento de la entidad el hallazgo indicado por el fabricante de la hélice, y le solicitó conciliar las pérdidas patrimoniales ocasionadas, lo cual fue rechazado por la entidad en reunión del 5 de mayo de 2019, quien adujo falta de competencia para decidir sobre el pago de

---

<sup>1</sup> El 23 de octubre de 2020.

reclamaciones y haber sido asaltada en su buena fe, pero estar dispuesta a solucionar el impase.

7. El 14 de junio y 16 de julio de 2019, el contratista reclamó el pago de \$87.000 USD y solicitó instrucciones para devolver la hélice entregada por la entidad, exponiendo que el *exchange* hace parte integral del negocio jurídico celebrado, por lo que el elemento recibido en intercambio tiene una sustancial incidencia en el precio de negociación del contrato y debe estar en condiciones para su posterior comercialización. Estas solicitudes de pago fueron negadas por la entidad mediante oficio del 22 de julio de 2019.

### Pretensiones

8. El actor solicitó<sup>2</sup> que se declare administrativamente responsable a la entidad demandada por los perjuicios que se le causaron con ocasión de la ejecución del contrato, que estimó en \$452'206.800 COP, correspondientes al “*valor comercial que esperaba obtener la empresa ... al poner dentro del comercio la hélice AV-68DM*”, junto con las costas del proceso.

### Contestación de la demanda

9. La entidad demandada se opuso a las pretensiones, aduciendo como excepciones: (i) *cobro de lo no debido*, por cuanto la hélice no fue parte del pago; su estado no era fundamental para el contrato ya que en ningún documento ni instancia precontractual se indicó que estaría en condiciones de ser reparada para ser comercializada, pues se hallaba en un 87% de su vida útil. Indicó que el contratista de manera previa a la suscripción del contrato efectuó su revisión y la de sus documentos, sin que hubiera expresado reparos al respecto; (ii) *inexistencia de obligación legal o contractual de pago de perjuicios*, toda vez que el contrato se ejecutó en los términos convenidos; e, (iii) *inexistencia de desequilibrio contractual*, pues las circunstancias que adujo la parte

---

<sup>2</sup> “**1.1.** Se declare ADMINISTRATIVA Y CONTRACTUALMENTE RESPONSABLE a LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, EJÉRCITO NACIONAL Y CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA CENAC AVIACIÓN, por el detrimento patrimonial sufrido por la empresa STAIR CARGO INC. **1.2.** En virtud de la anterior declaración le sea cancelado por concepto de indemnización (Daño Material) a favor de la empresa STAIR CARGO INC, identificada con el Número de Incorporación P00000100653, y a cargo de LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, EJÉRCITO NACIONAL Y CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA CENAC AVIACIÓN, por la suma de CIENTO VEINTE MIL DÓLARES ESTADOUNIDENSES (120.000.00 USD) es decir CUATROCIENTOS CINCUENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS SEIS MIL OCHOCIENTOS PESOS MLC (\$452.206.800.00), por concepto de los perjuicios ocasionados en la ejecución del contrato con la respectiva indexación o corrección monetaria al momento del pago de acuerdo con la estimación de perjuicios de la presente demanda. **1.3.** Se condene a LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, EJÉRCITO NACIONAL Y CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA CENAC AVIACIÓN al pago de costas y gastos procesales de conformidad con el Artículo 188 [del] Código Contencioso Administrativo y de Procedimiento Administrativo, incluyendo agencias en derecho liquidadas conforme con lo establecido en el Acuerdo No. PSAA16-10554 de agosto 5 de 2016, proferido por el Consejo Superior de la Judicatura”.

actora no perjudicaron ni variaron el objeto y las obligaciones contractuales acordadas.

### **Alegatos en primera instancia**

10. Agotado el período probatorio<sup>3</sup>, el demandante insistió en la responsabilidad de la entidad pública, aduciendo que lo ocurrido constituye un vicio redhibitorio que causó la ruptura del equilibrio económico del contrato en perjuicio suyo. La entidad demandada reiteró las excepciones propuestas en la contestación de la demanda. El Ministerio Público no se pronunció.

### **Los fundamentos de la sentencia impugnada**

11. El Tribunal Administrativo de Cundinamarca accedió parcialmente a las pretensiones de la siguiente forma:

*“PRIMERO.- DECLARAR no probadas las excepciones de “Cobro de lo no debido”; “Inexistencia de la obligación”; “Ausencia de causa legal o contractual de las sumas pretendidas” e “Inexistencia de desequilibrio económico” propuestas por la demandada, por los motivos antes expuestos.*

*SEGUNDO.- DECLARAR administrativa y contractualmente responsable a la Nación – Ministerio de Defensa – Ejército Nacional - Central Administrativa y Contable Especializada CENAC Aviación por el detrimento patrimonial causado a la empresa Stair Cargo Inc. en virtud de la ejecución del contrato 233-CENACAVIACIÓN-2018, por las razones señaladas en la parte considerativa de la presente sentencia.*

*TERCERO.- Condenar en abstracto a la parte demandada Nación – Ministerio de Defensa – Ejército Nacional - Central Administrativa y Contable Especializada CENAC Aviación por el detrimento patrimonial referido en el anterior numeral. Para establecer la cuantía de la condena se tramitará por Secretaría, incidente de liquidación de perjuicios en el que se observarán las reglas fijadas en la parte motiva de esta sentencia y de acuerdo a las normas correspondientes.*

*CUARTO.- Negar las demás pretensiones de la demanda, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.*

*QUINTO.- CONDENAR EN COSTAS de esta instancia a la parte demandada*

---

<sup>3</sup> El Tribunal tuvo como pruebas: Los estudios previos del proceso de selección 187/CENACAVIACIÓN- 2018, el pliego de condiciones, los anexos técnicos, el contrato 233-CENACAVIACION-2018, la factura de venta o *invoice* expedida por la demandante, comunicaciones cruzadas entre las partes y el acta de reunión del 05/03/2019 de decisión sobre la reclamación económica.

*Nación – Ministerio de Defensa – Ejército Nacional - Central Administrativa y Contable Especializada CENAC Aviación. Se fijan como agencias en derecho de esta instancia la suma equivalente al 3% de los perjuicios que sean determinados en el correspondiente incidente de liquidación”.*

12. Como fundamentos de su decisión, el Tribunal expuso:

(i) El contrato 233-CENACAVIACION-2018 es un negocio atípico de prestación de servicios, que no corresponde a uno de compraventa o suministro de bienes fungibles, el contratista debía entregar e instalar una hélice nueva que reemplazaría la AV68DM – serial 821017350019, bajo la modalidad “*exchange new*”, sin que se hubiera previsto el destino o finalidad de la hélice antigua que era entregada por la entidad; no obstante, en un ejercicio interpretativo del negocio jurídico, el intercambio de la hélice incluía la clara intención que el contratista pudiera usar el bien recibido, repararlo y explotarlo comercialmente, interpretación que resultaba válida si se tenía en cuenta que la entidad demandada en reunión del 5 de marzo de 2019, aceptó haber sido asaltada en su buena fe y estar dispuesta a solucionar el inconveniente.

(ii) Como la hélice que entregó la entidad no podía ser reparada, fue un bien que “*no se ajustó a las condiciones necesarias dentro de la modalidad Exchange new presentándose un incumplimiento contractual por parte de la Nación – Ministerio de Defensa – Ejército Nacional – CENAC*”, causando el detrimento patrimonial reclamado por el contratista en su demanda; sin embargo, como no había prueba que respaldara el valor de la pretensión aducida por éste de \$452’206.800 por concepto del valor comercial esperado por su explotación, la determinación de perjuicios debía adelantarse a través de trámite incidental.

### **El recurso de apelación**

13. La entidad pública solicitó la revocatoria del fallo manifestando que en ningún momento se pactó la entrega de la hélice antigua como parte de pago y, por ende, la interpretación del Tribunal era errada, puesto que la sobreviniente irregularidad de los documentos indicada por el fabricante de la hélice no tenía relevancia de cara a las obligaciones del contrato.

14. Agregó que el contratista tenía conocimiento que la hélice no era reparable, sólo contaba con una vida útil del 13% y no podía ser sometida a reparaciones tipo “*overhaul*” porque ya había sido sometida a tal procedimiento a las 1998:18 horas, teniendo en cuenta la Resolución 687.180.088.95 expedida por el fabricante y el “*CORE*” que se entregaba en el contrato, correspondiente a la hélice parte número AV-68DM con serial 821017350019. Afirmó que no podía condenársele al pago de

perjuicios, puesto que la hélice fue adquirida de buena fe en 2011, en condiciones legales, con sellos de certificado de aceptación y procedencia, y en esos mismos términos fue mantenida, puesta a disposición en el negocio y transferida por razón del contrato 233-CENACAVIACION-2018.

## II. CONSIDERACIONES

### Problema jurídico

15. Corresponde a la Sala determinar si a la luz del objeto del contrato, en lo que respecta a la condición de la hélice entregada por la entidad demandada al contratista, hay lugar a la indemnización de perjuicios solicitada por la parte actora.

### El alcance de las obligaciones del contrato 233-CENACAVIACION-2018

16. El contrato 233-CENACAVIACION-2018, es un negocio jurídico de carácter estatal regido por las disposiciones civiles y comerciales en aquellos aspectos no regulados expresamente por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública (EGCAP), comoquiera que la contratante es una entidad de aquellas descritas en el artículo 2, literal a), del numeral 1 de la Ley 80 de 1993, que no mantiene un régimen exceptuado.

17. Dicho contrato se celebró en el marco de la licitación pública 187-CENACAVIACION-2018, la cual tenía como fin la “*PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO Y REPARABLES DE AVIONES A TODO COSTO PERTENECIENTES AL BATALLÓN DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN No. 1 AVIONES, DE LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO DEL EJÉRCITO NACIONAL, CON VIGENCIA 2018*”, en cuyos estudios previos se especificó entre otras, la necesidad de contratar el “*paquete 1*”, consignándose como descripción “*servicio hélice AV-68DM (ANTONOV 32)*”<sup>4</sup>. Adicionalmente se incluyó el siguiente cuadro:

SERVICIO HÉLICE AV-68DM (ANTONOV 32)						
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	OBJETO	HORAS ACTUALES	S/N	FRECUENCIA	ULTIMO CUMPLIMIENTO
1,1	Hélice AV-68DM	Reparación por Exchange new	TSN: 3548:05 TSO: 1549:47	82101735 0019	2000 horas	Inmediato

18. En la cláusula primera, relativa al objeto contractual, las partes transcribieron la descripción del objeto de la licitación<sup>5</sup> y agregaron como precisión que debía

<sup>4</sup> Pág. 36 pdf contrato y anexo técnico.

<sup>5</sup> “EL CONTRATISTA se obliga con el M. D. N. - EJÉRCITO NACIONAL CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA DE AVIACIÓN, con el objeto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE

cumplirse “con las especificaciones técnicas estipuladas en el presente anexo, e (sic) del proceso de PROCESO DE LICITACIÓN PÚBLICA No. 187-CENAC AVIACIÓN-2018 y la oferta que hacen parte integral del contrato”. La oferta del contratista no fue aportada al plenario y los estudios previos, sección – especificaciones técnicas – especificaciones técnicas de obligatorio cumplimiento – y el anexo 1 contractual, tan sólo describen como “ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO PARA TODOS LOS SERVICIOS A CONTRATAR” el “SERVICIO HÉLICE AV-68DM (ANTONOV 32)” del “paquete 1”, como “servicio de reparación - Exchange new hélice AV-68DM S/N 821017350019 por una hélice en condición nueva TSN (0:00) HRS, con máximo un (1) año de Fabricación, O.E.M. (Original Equipment Manufacturer)”.

19. En la cláusula segunda, correspondiente al valor, consignaron que “el valor del contrato es hasta por la suma de DOSCIENTOS VEINTICINCO MIL DÓLARES AMERICANOS (225.000,00), incluidos todos los impuestos de ley a que haya lugar, de acuerdo a la siguiente distribución”:

Ref. Artículo	Descripción	Cantidad	Unidad	Precio unitario en dólares americanos
1.1	Mantenimiento Hélice AV-68DM (ANTONOV 32) - Reparación por Exchange new - DE ACUERDO A LO ESTIPULA EN LA SOLICITUD DE COTIZACIÓN.	1,00	UN	USD 225.000,00

20. En el párrafo de la cláusula segunda, se especificó que “los precios ofertados se mantendrán vigentes durante la vigencia del contrato y el contratista deberá considerar todas las formas de pago del negocio jurídico como de contado, por lo tanto, no se aceptan variación o cobros indirectos, fletes u otras consideraciones al precio final del objeto contratado. Ya que los servicios contratados son a TODO COSTO”.

21. Finalmente, en la cláusula tercera, relativa a la forma y condiciones del pago, expresaron que “El Ministerio de Defensa Nacional – CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA DE AVIACIÓN pagará al Contratista el valor del contrato a la Cuenta Corriente No. 102015478 del BANCO ITAU (PANAMÁ) S.A., código Swift: BCTOPAPA, fed ABA No. 021000089, de la siguiente forma: Se realizarán PAGOS PARCIALES: Se realizará pagos parciales contra entregas parciales equivalente a la prestación de los servicios y/o bienes adquiridos, mediante giro directo dentro de los sesenta (60) días calendario siguiente al recibo a satisfacción y previo cumplimiento de los siguientes requisitos”, relativos a la expedición y entrega de la factura, la verificación del acta de recibo a satisfacción de

---

MANTENIMIENTO Y REPARABLES DE AVIONES A TODO COSTO PERTENECIENTES AL BATALLÓN DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN No. 1 AVIONES, DE LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO DEL EJÉRCITO NACIONAL, CON VIGENCIA 2018”.

los servicios facturados y del cumplimiento del contratista del pago de seguridad social integral y de aportes parafiscales y demás requerimientos de ley.

22. El contrato no es claro en definir los alcances de las prestaciones a cargo de las partes. Si bien señala una obligación de pago de una suma de dinero correspondiente a \$225.000 USD a cargo de la entidad contratante y a favor del contratista, es impreciso al establecer las obligaciones correspondientes al “*exchange*” o intercambio, pues en todos los documentos que integran el negocio jurídico que se hallan en el plenario –*la oferta no se allegó*– se hace referencia de forma indiscriminada a “*mantenimiento*”, “*servicio*” y “*reparación por exchange new*” de la hélice AV-68DM (ANTONOV 32), sin mayores precisiones.

23. La reparación mediante “*exchange*” o intercambio de piezas, es una modalidad amplia y comúnmente utilizada en la aviación<sup>6</sup> y en otras industrias de repuestos (como la automotriz) para indicar el intercambio de una unidad o parte defectuosa o inoperable (denominada *CORE*), por otra en buen estado y útil. Quien requiere la refacción se obliga a la entrega de la pieza defectuosa y al pago de una tarifa de cambio (*exchange fee*) por la ventaja y comodidad de obtener una pieza reparada, revisada o nueva de inmediato, sin tener que esperar a que se repare el *CORE*. Además, esta tarifa, según lo acordado por las partes en cada caso y sin perjuicio de otras estipulaciones, puede incluir: <sup>(i)</sup> el costo de la reparación de la pieza defectuosa, que será regresada y nuevamente intercambiada al finalizar ese servicio, caso en el cual el *exchange* es temporal y no implica una transferencia de la propiedad sobre los bienes objeto de intercambio; o <sup>(ii)</sup> el excedente del valor comercial de la pieza reparada, revisada o nueva, en los casos en que esta pasa a ser propiedad de quien requiere el servicio, en tanto el *CORE* es entregado por este a quien lo presta como parte de esa valoración. Esta última modalidad permite al interesado adquirir una pieza o repuesto por un costo más bajo que en caso de hacerlo mediante su compra directa (*outright purchase*), al intercambiar la pieza defectuosa o inoperable como parte del valor de aquella que se adquiere<sup>7</sup>.

24. Bajo las características anotadas, el “*exchange*” se soporta en la existencia de una pieza para ofrecer a cambio, pero además, exige que esta no corresponda a una desechable o consumible cuya vida útil se extingue con su primer uso, por cuanto ello determinaría que con posterioridad a ese momento, el bien <sup>(i)</sup> sería por definición descartable e irreparable, o no existiría, por lo que carecería de objeto un servicio y

<sup>6</sup> <https://gfa.aero/exchange>; <https://cla.aero/outright-exchange-aircraft-parts/>; <https://www.seaerospace.com/faqs/52#:~:text=%22Exchange%22%20is%20a%20term%20used,a%20defective%20unit%20is%20needed.>

<sup>7</sup> El Código Federal de Regulaciones de Estados Unidos (*Code of Federal Regulations*) establece que el *exchange* en materia aeronáutica corresponde a intercambiar una propiedad, y aplicar la asignación o tarifa de intercambio en su totalidad o en parte, como pago para la adquisición de propiedad similar (*41 CFR § 102-33.20, Subpart D - Replacing Aircraft Parts Through Exchange/Sale*).

una tarifa relativa a una refracción que no puede hacerse; y <sup>(ii)</sup> perdería su valor y relevancia de cara a su intercambio por otra pieza de las mismas características, en tanto se eliminaría su condición y concepción como *CORE*, entendido como una pieza averiada o inoperable, pero que potencialmente puede ser utilizada y explotada justificando su intercambio.

25. Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC)<sup>8</sup> prevén el intercambio como forma válida para la adquisición de partes de aeronaves, incluyendo en la “*GUÍA PARA EL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD*” un capítulo<sup>9</sup> concerniente al “*PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE PARTES, INTERCAMBIO Y PRÉSTAMO DE PARTES*”, donde se indica que todas las partes de reemplazo deben igualar o superar los estándares originales de certificación y que “*la compra, uso e intercambio de partes requieren procedimientos especiales que deberán ser parte del manual del operador*”; asimismo, en el capítulo denominado “*EVALUACIÓN DE MANTENIMIENTO SUB-CONTRATADO (OUTSOURCING)*”<sup>10</sup>, se señala que son considerados “*proveedores de mantenimiento contratado*” aquellos vinculados a partir de acuerdos celebrados “*con personas u organizaciones que suministren partes y/o componentes que no estén nuevos, o en alquiler, intercambio (exchange) o venta*”, especificando que para “*el intercambio de partes se debe verificar la configuración y el cumplimiento con los boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad*”.

26. Los estudios previos que identificaron la necesidad institucional satisfecha con el contrato 187-CENACAVIACION-2018 y que hacen parte integral del negocio jurídico,<sup>11</sup> permiten evidenciar el alcance que las partes dieron al “*exchange*” pactado. Además de la hélice motivo de controversia, estos estudios previeron otras necesidades en el marco de las mismas actividades a cargo de la entidad contratante, como fue el caso del “*paquete 2*” en el que se previeron servicios de mantenimiento para otras aeronaves diferentes al ANTONOV 32 y cuya descripción ofrece una aproximación a lo que las partes entendieron por esta figura, así:

*“durante la ejecución de un servicio a una aeronave, motor o hélice, un componente o repuesto solo podrá ser reemplazado o sustituido por otro en calidad de intercambio o Exchange, siempre y cuando el número de parte o modelo a ser instalado esté contemplado dentro del manual de partes del fabricante como intercambiable o alternativo de él, o deberá ser justificado y certificado de forma documental con los boletines o recomendaciones emitidas por el fabricante; en cualquiera de estos casos, este cambio deberá ser previamente aprobado por el comité técnico evaluador y el supervisor del contrato”.*

<sup>8</sup> Consultado en: <https://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/reglamentacion/rac>.

<sup>9</sup> Capítulo XXVI.

<sup>10</sup> Capítulo IX.

<sup>11</sup> Cláusula X.

27. En lo que refiere al paquete 1, correspondiente a la “*Reparación por Exchange nueva hélice AV 68DM*”, finalmente concretado en el contrato objeto de controversia, se indicó en el apartado de “*CRONOGRAMA DE ENTREGABLES*” respecto del lugar “*DE RECEPCIÓN Y ENTREGA DE LOS BIENES*”, lo siguiente:

“*EN COLOMBIA:*

*BATALLÓN DE ABASTECIMIENTOS, APOYO Y SERVICIOS PARA LA AVIACIÓN BOGOTÁ*

*EN EL EXTRANJERO:*

***Entrega de los elementos por parte del Ejército Nacional al contratista:***

*Término INCOTERM FCA, el Ejército Nacional hará entrega de los bienes al contratista en el Aeropuerto el Dorado de Bogotá y/o puerto de embarque (El Ejército Nacional efectuará todos los trámites aduaneros de exportación).*

***Entrega de los elementos por parte del contratista al Ejército Nacional:***

*Término INCOTERM DAP. El contratista hará entrega de los bienes al Ejército Nacional, en el Depósito Aduanero Aeronáutico – ubicado en el aeropuerto El Dorado puerta no. 6 vía CATAM nueva zona de aviación Batallón de Abastecimientos Aeronáuticos”.*

28. En la demanda la parte actora afirmó que el negocio jurídico consistió en la entrega de una hélice nueva a cambio de aquella que la entidad requería reparar (hélice AV-68DM con serial 821017350019) junto con una suma de dinero, mientras que en la contestación de la demanda la entidad, previo a exponer sus argumentos de defensa, adujo que la “*Reparación por Exchange new: hace referencia a cambiar el componente (Hélice AV-68 DM) por uno nuevo*”, por lo que sus obligaciones consistían en pagar la suma convenida y hacer entrega de la pieza averiada, refiriéndose a esta última en el recurso de apelación como “*el CORE que se entregaba en el contrato*”.

29. En un ejercicio interpretativo del negocio jurídico en búsqueda de la real intención de las partes bajo los criterios definidos en el artículo 28 del ECGAP y en los artículos 1618 y ss del CC, conforme a lo establecido en los pliegos de condiciones, el clausulado del negocio jurídico y las características anotadas sobre la modalidad de refacción de piezas o partes aeronáuticas por intercambio, el 233-CENACAVIACION-2018 fue un contrato innominado de intercambio por nuevo en la modalidad “*reparación por exchange new*”, que no se limitó a una venta de una hélice nueva, sino que involucraba la entrega de esta a cambio de una tarifa y el CORE ofrecido por la entidad contratante, siendo este último no solo relevante sino esencial para las partes de cara a la conformación del negocio jurídico, por cuanto a partir de sus

características y cualidades: (i) la entidad demandada buscaba adquirir una pieza nueva por una tarifa más baja que el precio comercial del bien en caso de simplemente comprarlo, atendiendo al valor del CORE a entregar por su condición; y (ii) el contratista podía cotizar y ofrecer una hélice nueva por un precio menor al de su precio comercial, por cuenta de un provecho de la hélice averiada u objeto de la reparación<sup>12</sup>, pieza objeto de refacción que la entidad demandada indicó en los pliegos y aceptó en el proceso tenía una vida útil y podía ser usada, “*teniendo en cuenta que su vida límite son 4000 horas y al ser removida tenía un T.S.N: 3548:05*”.

<sup>30</sup>. Lo anterior se extrae también de las actuaciones desplegadas por las partes a fin de darle cumplimiento al negocio jurídico y su posición dentro del proceso, pues frente a los hechos propuestos por el demandante, el 31 de agosto de 2018 la entidad entregó al contratista la hélice “*para el Exchange*” y pagó la tarifa, y éste a su vez, el 5 de diciembre de 2018, proporcionó la hélice nueva con las especificaciones definidas en el contrato y documentos anexos, la entidad demandada los admitió al expresar que las obligaciones de las partes sí se habían cumplido y por ende el contrato se había ejecutado en su totalidad con la entrega de la nueva hélice y el pago efectuado<sup>13</sup>. Adicionalmente, está acreditado que, ante el reclamo efectuado por el demandante con ocasión de la información aportada por el fabricante respecto de irregularidades en el pasaporte de la pieza, la entidad expresó que “*Asaltaron la buena fe del Ejército y estamos dispuestos a solucionar el inconveniente*”<sup>14</sup>.

<sup>31</sup>. En este orden de ideas, se equivoca la apelante al señalar que la entrega de la hélice AV-68DM (ANTONOV 32) era una circunstancia irrelevante de cara al contrato 233-CENACAVIACION-2018, ya que no fue un aspecto meramente circunstancial que se presentara durante la ejecución del negocio, sino una condición propia de la naturaleza del negocio jurídico celebrado, que se plasmó en él como obligación a su cargo y frente a la cual tenía plena claridad, pues desde que identificó su necesidad, al hacer los estudios de mercado, estructurar los términos de la licitación y determinar el modelo del contrato, se definió que la modalidad “*exchange new*” así se lo imponía; también se equivoca en considerar que la entrega de ese bien no se hizo o no se convino como parte del valor de la hélice nueva, ya que la entidad tenía plena certeza, tal como lo ha alegado a lo largo de la primera y segunda instancia, que la hélice AV-68DM (ANTONOV 32) tenía una vida útil y podía ser usada y explotada, luego era plenamente consciente del contenido económico de la hélice, al punto que recurrió a ella, sus condiciones y su calidad – que se reitera, mantenía horas de vuelo

---

<sup>12</sup> En este sentido, expone la actora que “*de haberse conocido que la documentación del elemento se encontraba adulterada, las condiciones de la contratación hubieran sido diferentes, ya que no hubiera procedido la modalidad Exchange New, sino que se hubiera realizado la venta de una Hélice*”.

<sup>13</sup> “... *máxime cuando el contrato ya se ejecutó en su totalidad quedando a paz y salvo y teniendo pendiente la liquidación del mismo*”.

<sup>14</sup> Acta de reunión del 5 de marzo de 2019.

pendientes-, como un beneficio o contraprestación para aquellos interesados en suplir su necesidad institucional de una hélice nueva<sup>15</sup>.

32. El demandante propone como causa fáctica de sus pretensiones de pago de perjuicios a su favor, la imposibilidad de explotación comercial de la hélice AV-68DM (ANTONOV 32) sustituida; lo anterior ubica la tensión del litigio en la teoría de los vicios redhibitorios, aunque el demandante hubiere formulado argumentos relacionados con un desequilibrio contractual reservado para hipótesis distintas en el escenario de la contratación estatal.

33. El Tribunal de primera instancia interpretó el asunto como un problema de incumplimiento contractual, aspecto que cabría en el contexto de lo fáctico mas no de las pretensiones que fueron elevadas, pues de manera general, si los defectos de la cosa la convierten en un bien inutilizable ello podría asimilarse "*naturalísticamente en realidad a una falta total de entrega*" y en ese sentido se hablaría de una acción resolutoria, tal como ha razonado la Corte Suprema de Justicia<sup>16</sup>. Sin embargo, y dejando de lado que en el escenario de la contratación estatal la acción resolutoria debe ser interpretada con variadas particularidades, en este caso, el demandante no busca resolver el vínculo comercial que mantuvo con la entidad pública ni propone una declaratoria de incumplimiento de la obligación de entrega, pues su exclusiva pretensión corresponde a la indemnización de perjuicios "*ocasionados en la ejecución del contrato con la respectiva indexación o corrección monetaria*" producto de unos defectos ocultos en las cualidades de la cosa que le fue entregada, de aquí que el presente asunto deba resolverse en el marco de los vicios redhibitorios con el fin de guardar coherencia y congruencia con el *petitum* del actor.

34. Lo expuesto resulta también afín con los argumentos de la entidad demandada, quien no discute su obligación de entregar la hélice AV-68DM al contratista como parte del negocio jurídico, sino su responsabilidad frente a los vicios encontrados posteriormente en el bien y su saneamiento, en tanto afirma que este se entregó en las mismas condiciones en que fue conocido, verificado y aceptado por el demandante en la etapa precontractual, sin que hubiese garantizado que era reparable, además de haber actuado de buena fe ante el desconocimiento de la irregularidad del pasaporte de esa pieza aeronáutica, hecho que considera no afectó las obligaciones que asumió bajo el contrato.

---

<sup>15</sup> La Circular Informativa 012 de la Aeronáutica Civil sobre "*TRAZABILIDAD DE MATERIALES, PARTES Y COMPONENTES AERONÁUTICOS DE REEMPLAZO*", explica que "*Las partes usadas con vida límite pueden ofrecerse a la venta con registros, documentos y datos falsificados. Esto hace difícil determinar o verificar los tiempos reales remanentes para una operación segura (...) Es importante tener presente que el costo de un producto aeronáutico está precisamente vinculado con el hecho de que sea un producto para uso aeronáutico, y que esté certificado*".

<sup>16</sup> CORTE SUPREMA DE JUSTICIA / SALA DE CASACIÓN CIVIL / Magistrado Ponente: EDGARDO VILLAMIL PORTILLA / Bogotá D. C., catorce de enero de dos mil cinco / Ref. Expediente No. 7524.

## Los defectos de la hélice AV-68DM

35. Los contratos cumplen con el fin práctico de regular la satisfacción de las necesidades de las partes y los intereses económicos que ellas persiguen con su celebración. El ordenamiento jurídico reconoce a las particulares y al Estado la facultad de comprometer su conducta futura y estabilizar sus expectativas patrimoniales, concediéndoles un alcance normativo a las disposiciones que entre ellos se dictan, bajo la condición que respeten las normas de orden público y el interés general; pero en el transcurrir que va entre la celebración de los negocios jurídicos y su ejecución material es factible la ocurrencia de vicisitudes que determinan distintos grados de cumplimiento y de paso las consecuencias jurídicas que de ellos se derivan.

36. El Código Civil establece que el vendedor de un bien adquiere el compromiso de traditar o transmitir la propiedad del objeto determinado en el negocio jurídico, luego prescribe que esa prestación debe llevarse a cabo en la forma y tiempo determinados en el acuerdo o supletivamente en la ley, definiendo como principales obligaciones adheridas a aquella de la convenida tradición, las de conservación del bien y saneamiento de derecho (evicción) o de hecho (vicios redhibitorios)<sup>17</sup>.

37. De conformidad con las previsiones contenidas en el capítulo VIII del Título XXIII del Código Civil, los vicios redhibitorios son aquellos existentes para el momento de celebración del negocio jurídico pero ocultos para el adquirente, quien sin negligencia grave no tuvo como advertirlos, y hacen que el bien entregado no sirva para su uso normal o sirva de forma imperfecta, y que de haber sido conocidos el afectado no hubiera celebrado el negocio jurídico o lo hubiera hecho por un precio menor al convenido (artículo 1915 C.C.)<sup>18</sup>.

37. La presencia de esta clase de vicios otorga al afectado el derecho de perseguir: (i) la rescisión del contrato, por conducto de la acción redhibitoria, con los efectos *extunc* que abren paso a las restituciones mutuas, o (ii) la disminución o rebaja del precio y la restitución de la diferencia, a través de la acción estimatoria. Los vicios de poca importancia aun cuando afecten la comodidad del comprador por ligeros o exiguos imperfectos que presente el bien, sólo dan lugar a la acción estimatoria, mientras que

---

<sup>17</sup> CORTE SUPREMA DE JUSTICIA / SALA DE CASACION CIVIL / Magistrado Ponente Pedro Octavio Munar Cadena / Bogotá, Distrito Capital, seis (6) de agosto de dos mil siete (2007) / Ref.: Expediente No.13001 31 03 001 1999 00157 01.

<sup>18</sup> "Son vicios redhibitorios los que reúnen las calidades siguientes: 1ª Haber existido al tiempo de la venta. 2ª Ser tales, que por ellos la cosa vendida no sirva para su uso natural, o sólo sirva imperfectamente, de manera que sea de presumir que conociéndolos el comprador no la hubiera comprado o la hubiera comprado a mucho menos precio; 3ª No haberlos manifestado el vendedor, y ser tales que el comprador haya podido ignorarlos sin negligencia grave de su parte, o tales que el comprador no haya podido fácilmente conocerlos en razón de su profesión u oficio".

aquellos importantes que afecten su utilidad de forma grave, tienen la virtud de otorgar la acción redhibitoria (artículo 1926 C.C.). En cualquiera de los dos eventos habrá lugar a la indemnización de perjuicios, pero solo si se demuestra que el tradente al momento de celebración del negocio jurídico conocía los vicios y no los declaró, o si eran tales que debió conocerlos por razón de su profesión u oficio (artículo 1918 C.C.). En el caso concreto, el demandante únicamente solicitó la indemnización de perjuicios.

38. En el expediente está acreditado y la entidad demandada no discute, que posterior a la entrega de la hélice AV-68DM al contratista como contraprestación a su favor, Hidroagregat –*como casa fabricante*– informó que: *“el Certificado de la hélice AV-68DM No. 821017350019 fue falsificado. / En el Certificado suministrado se indica la siguiente fecha de fabricación: 12.01 del año 1997. / La fecha de instalación en el avión fue el 24.08 del año 1997. / La hélice AV-68DM No. 821017350019 fue fabricada por ‘Hidroagregat’ el 01.01 del año 1987. / Fue imposible establecer el ciclo útil de la hélice AV-68DM No. 821017350019, durante el periodo comprendido entre el 01.02 del año 1987 hasta el 01.02 del año 1997. / No es factible realizar la reparación mayor (overhaul) propuesta de la hélice AV-68DM No. 821017350019”*.

39. Se precisa que no es cualquier bien el que envuelve el litigio. Se trata de un componente aeronáutico o refacción de aeronave esencial en la actividad de vuelo que, conforme con la reglamentación especializada provista por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – oficina de Transporte Aéreo – Grupo de Normas Aeronáuticas<sup>19</sup>, demanda una serie de elementos documentales como el certificado o pasaporte de la pieza que asegure su trazabilidad *“permitiendo la posibilidad de rastrear o hacer seguimiento sobre su historial o procedencia, uso y mantenimiento, hasta determinar quién ha sido su fabricante autorizado”* y sin el cual no se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad, entendida esta como la *“Aptitud técnica y legal que deberá tener una aeronave para volar en condiciones de operación segura”*.

40. En este sentido, las comprobadas inconsistencias en el certificado de la hélice AV-68DM son suficientes para demostrar que no gozaba de las calidades para ser utilizada, incluso manteniendo o no las horas de vuelo disponibles indicadas en el pliego de condiciones, en el contrato y en los argumentos que la entidad demandada ha traído a juicio y reiterado en el recurso de apelación. Sin hallarse en condiciones de aeronavegabilidad, no podría ser instalada en alguna otra aeronave y, por ende, no sirve para su uso normal o habitual, ni siquiera imperfectamente. En este sentido, es irrelevante que en el contrato 233-CENACAVIACION-2018 la entidad contratante no se hubiera obligado a garantizar que la hélice AV-68DM pudiera ser sometida a

---

<sup>19</sup> Consultado el 05/09/2024 en: [https://tramites1.suit.gov.co/registro-web/suit\\_descargar\\_archivo?A=17824](https://tramites1.suit.gov.co/registro-web/suit_descargar_archivo?A=17824).

reparaciones tipo “overhaul”, pues la inexactitud de la información del citado pasaporte es suficiente para tener por acreditada la imposibilidad de utilización del bien al resultar incierta su trazabilidad y vida útil.

41. Además, aun admitiendo que la demandante se dedica profesionalmente a la comercialización de aeropartes con ocasión a la especialidad del bien objeto del negocio jurídico<sup>20</sup>, no es razonable que al momento de celebrar el contrato hubiera advertido las inconsistencias de un documento que en apariencia era genuino, sin que se hubiesen allegado elementos para afirmar que el contratista podía o debía dudar de su autenticidad, particularmente cuando fue aportado como fidedigno por una entidad estatal especializada en actividades aeronáuticas y enfocada en asuntos de seguridad nacional como la Nación - Ministerio de Defensa Nacional - Ejército Nacional - Central Administrativa y Contable Especializada – CENAC de Aviación, quien detentaba la custodia de la hélice y su documentación.

42. La apelante asegura que el contratista desde el principio contaba con conocimiento que la hélice AV-68DM motivo de controversia no era reparable, teniendo en cuenta la Resolución 687.180.088.95 expedida por el fabricante, pero no aportó acta o constancia que dé fe de la realización de dicha diligencia<sup>21</sup>, ni se aportó la aludida resolución, como tampoco hay prueba de que esta se hubiese puesto a disposición del contratista en el trámite licitatorio o con posterioridad a él. Además, aun cuando fuera factible determinar que la aeroparte no era reparable para prolongar sus horas de vuelo, que es el punto en el que gravita el argumento de la entidad demandada, lo cierto es que el vicio posteriormente advertido expuso una irregularidad en la trazabilidad de la hélice, comprometiendo sus condiciones de aeronavegabilidad, y, por ende, la supuesta vida útil que le restaba.

43. Por lo anterior, es dable concluir estar en presencia de un vicio oculto para el demandante en los términos definidos por la norma, en la medida que por su naturaleza y conforme a las pruebas allegadas, no se observa que lo hubiese podido conocer o descubrir sin mayor esfuerzo por no ser evidente, o en razón de su profesión u oficio<sup>22</sup>, pues en los términos de la norma, el vicio sólo puede calificarse

---

<sup>20</sup> No se tiene precisa noticia de la actividad comercial de Stair Cargo INC, empresa demandante domiciliada en Miami – USA identificada con Número de Incorporación P00000100653, comoquiera que al plenario no se allegó documento que lo especifique, sin perjuicio del Florida *Profit Corporation Amended Annual Report* según el cual el señor Roberto Mora funge como director y representante de la empresa demandante.

<sup>21</sup> Si bien fue un documento enunciado en la contestación de la demanda, el acta que se allegó no corresponde a dicha diligencia, sino al acta de reunión del 05/03/2019 de decisión sobre la reclamación económica del actor.

<sup>22</sup> Corte Suprema de Justicia, sentencia del 17 de noviembre de 2020. Exp. SC4454-2020: “el vicio redhibitorio debe ser oculto para el comprador; es decir, que éste debió ignorarlo. El vicio tiene esta calidad de oculto para el comprador cuando el vendedor no se lo ha puesto en conocimiento y cuando es tal que el adquirente lo ignora sin culpa grave de su parte, o no puede conocerlo fácilmente en razón de su oficio o profesión. Por consiguiente, no será vicio oculto o redhibitorio el denunciado por el vendedor, ni el que ha podido ser conocido o descubierto fácilmente o sin mayor esfuerzo por el comprador, cuestión ésta que el juzgador debe examinar apreciando

como manifiesto cuando su no descubrimiento por parte de quien adquiere el bien es consecuencia de un comportamiento negligente u omisivo<sup>23</sup>.

44. La apelante asegura que siempre obró de buena fe, comoquiera que adquirió la hélice en 2011 en condiciones legales, con sellos de certificado de aceptación y procedencia y así la puso a disposición en el proceso licitatorio y consecuente contrato 233-CENACAVIACION-2018.

45. La buena fe puede ser de orden subjetiva como conciencia de obrar conforme con los designios del derecho que se presume de todo sujeto, y de orden objetiva como deber de conducta conforme a parámetros de lealtad y probidad; sin embargo, tal como esta Corporación ha explicado, en el escenario de los contratos la operante y exigible es la buena fe objetiva que, para el caso de los vicios redhibitorios, se traduce en el deber de conducta del tradente de manifestar desde las mismas tratativas, todo vicio que conozca o deba conocer del bien en razón de su profesión u oficio, so pena desconocer el deber de obrar sin culpa o negligencia en la celebración del contrato, u obrar de mala fe, por dolo o intención positiva de afectar a una persona o propiedad, en los términos del artículo 63 C.C. Cualquiera de los dos eventos por constituirse en una afronta a la buena fe, da lugar a la responsabilidad del tradente de pagar indemnización de perjuicios, según las voces del artículo 1918 C.C.<sup>24</sup>.

46. En el plenario no obra ninguna evidencia que ponga de presente que la entidad contratante tuviera conocimiento previo de las inconsistencias del certificado de la AV-68DM, luego no hay prueba de haber procedido dolosamente; sin embargo, es una unidad administrativa especializada en aviación del Ejército Nacional a cargo del mantenimiento, reparación y en general de la conservación de las aeronaves y equipos aeronáuticos de las fuerzas militares cuyos fines están orientados a *“proveer un nivel de seguridad operacional óptimo, permitiendo preservar los recursos que el Estado pone a disposición para la realización de las tareas impuestas”* conforme se expone en los estudios previos al contrato 233-CENACAVIACION-2018. Luego, la demandada es una dependencia cuyo personal se reputa experto en materia aeronáutica y a quien le es exigible haber conocido la regularidad, genuinidad y autenticidad de tan importante documento, más aún cuando dice haber adquirido la hélice con el cumplimiento de todos los requisitos legales; no obstante, tales aseveraciones no cuentan con soporte probatorio.

---

*objetivamente el comportamiento de dicha parte contratante, en aras de definir si su ignorancia del vicio puede estimarse libre de culpa grave y, por tanto, si el defecto debe o no reputarse oculto”.*

<sup>23</sup> El artículo 1915 del Código Civil establece que los vicios son ocultos siempre que *“el comprador haya podido ignorarlos sin negligencia grave de su parte, o [...] que el comprador no haya podido fácilmente conocerlos en razón de su profesión u oficio”.*

<sup>24</sup> *“Si el vendedor conocía los vicios y no los declaró, o si los vicios eran tales que el vendedor haya debido conocerlos por razón de su profesión u oficio, será obligado no solo a la restitución o a la rebaja del precio, sino a la indemnización de perjuicios”.*

47. El artículo 1604 C.C. establece que la prueba de la diligencia o cuidado incumbe al que ha debido emplearlo. Por su parte, la entidad demandada afirma que la hélice fue adquirida en el año 2011 a través del contrato de mantenimiento 1006 JELOG-DIAVE-2011 celebrado con la Unión Temporal Aerocaribe (taller aeronáutico aprobado por la autoridad aeronáutica de Colombia y la casa fabricante de la aeronave), y fue recibida por el personal Técnico especialista de la Unidad de Mantenimiento con su debida trazabilidad, con la documentación técnica en condiciones legales y con sellos de certificado de aceptación, por lo que pese a su actuar diligente al momento de adquirir y establecer la procedencia y trazabilidad de la hélice, no le era posible conocer que su documentación estaba alterada; no obstante, al proceso no se allegó ningún elemento probatorio tendiente a soportar esas afirmaciones y, por ende, para acreditar los fundamentos de la entidad para sostener que no debía conocer las comprobadas irregularidades en el pasaporte de la hélice o CORE motivo de controversia, pese a sus funciones y especiales conocimientos en materia aeronáutica y reconocer que fue adquirida directamente por ella.

48. Así mismo, en los estudios previos allegados al expediente se observa que la entidad demandada reconoce que uno de los principales “RIESGOS TÉCNICOS” asociados a los contratos de adquisición de aeropartes y su mantenimiento consiste en “QUE LOS COMPONENTES [...] SE ENCUENTREN SIN TRAZABILIDAD”<sup>25</sup>, por lo que éstos deben estar debidamente identificados de acuerdo a la normatividad aeronáutica estándar de la aviación civil nacional e internacional para garantizar “su condición de originalidad y legalidad, de tal manera que permita ser verificada su trazabilidad”<sup>26</sup>; sin embargo, tampoco hay prueba de alguna actuación de la entidad demandada con el objetivo de verificar la trazabilidad del CORE cuando fue adquirida esa hélice y a partir de sus documentos anexos, evidenciando que debía conocer esa característica en razón de su oficio y de la naturaleza misma del bien, sin que existan elementos probatorios para concluir que algo se lo hubiese impedido.

49. En consecuencia, está comprobado que existió un vicio redhibitorio habilitante para reclamar perjuicios por parte del contratista demandante, comoquiera que se constató que el defecto encontrado en la hélice: (i) estaba presente al momento de celebrarse el contrato, aspecto que no es discutido por las partes; (ii) es de tal naturaleza que el bien no sirve para el uso natural que le corresponde por cuanto las inconsistencias de información del pasaporte de la hélice impiden conocer su trazabilidad y vida útil, determinando que no se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad, contrario a lo afirmado en los pliegos; (iii) el demandante no pudo fácilmente conocerlo por razón de su profesión u oficio, por cuanto no era advertible a partir de la inspección de la hélice y su documentación entregada como fidedigna por la entidad estatal

---

<sup>25</sup> Página 140.

<sup>26</sup> Páginas 24, 30 y 40.

contratante, especializada en actividades aeronáuticas, y <sup>(iv)</sup> no fue advertido por la demandada pese a que por razón de la naturaleza del bien y de su experticia y especialidad, debía y tenía como conocerlo.

50. Dado que la Sala ha agotado cada uno de los cargos de la apelación y en atención a que ninguno de ellos se perfiló contra la determinación de liquidación de los perjuicios mediante trámite incidental, se confirmará la sentencia de primera instancia.

## **Costas**

51. Como en este proceso se aplica el artículo 188 del CPACA, de conformidad con el artículo 365 del Código General del Proceso, la condena en costas en el recurso de apelación no requiere la apreciación o calificación de una conducta temeraria de la parte a la cual se le imponen, toda vez que en el régimen actual dicha condena se determina con fundamento en un criterio netamente objetivo, en este caso, frente a la parte que ha resultado vencida, *“siempre que exista prueba de su existencia, de su utilidad y de que correspondan a actuaciones autorizadas por la ley”*.

52. La liquidación de las costas se debe adelantar de manera concentrada en el Tribunal que conoció del proceso en primera instancia, de acuerdo con lo que dispone el artículo 366 del Código General del Proceso. En relación con las agencias en derecho, éstas se rigen por el Acuerdo PSAA16-10554 del 5 de agosto de 2016, vigente para la fecha en que se presentó la demanda<sup>27</sup>, el cual dispone que, en las sentencias dictadas en procesos declarativos en segunda instancia, como sucede en el caso concreto, se fijarán entre 1 a 5 SMLMV.

53. En este caso concreto, la Sala desvirtuó los planteamientos de la entidad apelante, resultando impróspero su recurso de apelación, por manera que hay lugar a imponer condena en costas en su contra y será condenada al pago de agencias en derecho a favor del demandante, en suma equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente (SMLMV) a la fecha de ejecutoria de esta sentencia, en atención a los artículos 2 y 5 del Acuerdo PSAA16-10554 de 2016<sup>28</sup>.

## **PARTE RESOLUTIVA**

54. En mérito de lo expuesto, el Consejo de Estado, en Sala de lo Contencioso

<sup>27</sup> Aplicable para el 21 de junio de 2017, por cuanto entró en vigor el 5 de agosto de 2016.

<sup>28</sup> *“Artículo 2. Criterios. Para la fijación de agencias en derecho el funcionario judicial tendrá en cuenta, dentro del rango de las tarifas mínimas y máximas establecidas por este acuerdo, la naturaleza, la calidad y la duración de la gestión realizada por el apoderado o la parte que litigó personalmente, la cuantía del proceso y demás circunstancias especiales directamente relacionadas con dicha actividad, que permitan valorar la labor jurídica desarrollada, sin que en ningún caso se puedan desconocer los referidos límites”*. *“Artículo 5. Tarifas. Las tarifas de agencias en derecho son: 1. Procesos declarativos en general. (...) En segunda instancia. Entre 1 y 6 S.M.M.L.V.”*.

Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

**FALLA:**

**PRIMERO: CONFIRMAR** la sentencia del 4 de febrero de 2022, proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, que accedió parcialmente a las pretensiones formuladas por Stair Cargo INC en contra de la Nación - Ministerio de Defensa Nacional - Ejército Nacional - Central Administrativa y Contable Especializada - CENAC de Aviación.

**SEGUNDO: CONDENAR** en costas a la Nación - Ministerio de Defensa Nacional - Ejército Nacional - Central Administrativa y Contable Especializada - CENAC de Aviación, las cuales deberán ser liquidadas de manera concentrada en el Tribunal Administrativo de Cundinamarca.

**TERCERO: FIJAR** las agencias en derecho por la segunda instancia en un (1) SMLMV que la Nación - Ministerio de Defensa Nacional - Ejército Nacional - Central Administrativa y Contable Especializada - CENAC de Aviación deberá pagar a favor de la parte actora.

**CUARTO:** Ejecutoriada esta providencia, **DEVUÉLVASE** el expediente al Tribunal de origen.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE  
**MARÍA ADRIANA MARÍN**

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE  
**FERNANDO ALEXEI PARDO FLÓREZ**

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE  
**JOSÉ ROBERTO SÁCHICA MÉNDEZ**

VF

**Nota:** se deja constancia de que esta providencia se suscribe de forma electrónica mediante el aplicativo SAMAI, de manera que el certificado digital que arroja el sistema permite validar la integridad y autenticidad del presente documento en el link <https://relatoria.consejodeestado.gov.co:8080/Vistas/documentos/validador>. Igualmente puede acceder al aplicativo de validación escaneando con su teléfono celular el código QR que aparece a la derecha. **Se recuerda que, con la finalidad de tener acceso al expediente, los abogados tienen la responsabilidad de registrarse en el sistema SAMAI.**