

**ACCION DE REPARACION DIRECTA - Retención injusta de aeronaves /
RETENCION DE AERONAVES - Acción de reparación directa / TRAMITE
ADMINISTRATIVO - Dilación injustificada del procedimiento**

La Sala considera procedente la acción incoada en el presente caso, como quiera que la misma se fundó, entre otros hechos, en la presunta dilación injustificada en que, se afirma, incurrió la entidad demandada durante el trámite administrativo aduanero adelantado. El daño se produjo porque el procedimiento administrativo superó los términos previstos en la ley, toda vez que entre la fecha en que la aeronave fue retenida para constatar posibles irregularidades en su importación y la fecha en que fue efectivamente recuperada por su dueño, transcurrieron 14 meses. Si bien es cierto que esta jurisdicción ha conocido eventos similares, con fundamento en el ejercicio de la acción de nulidad y restablecimiento del derecho respecto de los actos por medio de los cuales se suspenden las actividades de vuelo de una aeronave y se dispone su retención, el evento aquí planteado como se evidencia, es distinto y amerita su trámite a través de la acción de reparación directa que ejercitó el actor. Así lo ha entendido la Sala en anteriores oportunidades, al definir pretensiones sustentadas en el deterioro de la nave por el transcurso del tiempo o por el saqueo de que pudo ser objeto durante el período de la inmovilización, una vez que el mismo es advertido por su propietario, cuando se produce la devolución de la misma. Como bien lo explicó el Tribunal, la responsabilidad aquí analizada no se fundamenta en la ilegalidad del acto sino, se reitera, en la dilación presuntamente injustificada del trámite administrativo. Nota de Relatoría: Ver sentencia proferida el 5 de marzo de 2004, expediente 14730; actor: Guillermo Otero Castellanos y otro.

**FALLA DEL SERVICIO - Dilación injustificada de procesos judiciales /
RESPONSABILIDAD DE LA ADMINISTRACION - Retardo en la expedición de
actos administrativos / FALLA ADMINISTRATIVA - Retardo en la expedición
de actos administrativos**

Para resolver si en un caso concreto hay lugar a la responsabilidad del Estado por fallas en la administración de justicia derivadas del retardo en adoptar decisiones, debe decidirse si ese retardo estuvo o no justificado, conclusión a la cual se llegará luego de señalar la complejidad del asunto, el comportamiento del recurrente, la forma como haya sido llevado el caso, el volumen de trabajo que tenga el despacho de conocimiento y los estándares de funcionamiento, que no están referidos a los términos que se señalan en la ley, sino al promedio de duración de los procesos del tipo por el que se demanda la mora, ya que este es un asunto que hay que tratar no desde un Estado ideal sino desde la propia realidad de una administración de justicia con problemas de congestión, derivados de una demandada que supera la limitación de recursos humanos y materiales disponibles para atenderla. Los elementos que perfilan la responsabilidad de la Administración por falla administrativa derivada del retardo y de cuya concurrencia surge el deber de reparar los daños que se ocasionen, se pueden resumir en los siguientes: i) la existencia para la Administración de un deber jurídico de actuar, es decir, la obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada de ejercitar sus competencias y atribuciones en un plazo determinado por la propia ley o el reglamento, o en un tiempo razonable y determinable cuando se satisface el supuesto de hecho de las normas que regulan la actividad del órgano, acción con la cual se habrían evitado los perjuicios; ii) el incumplimiento de esa obligación, es decir, la expedición tardía de un acto administrativo que finalice la actuación, por la omisión de poner en funcionamiento los recursos de que se dispone para el adecuado cumplimiento del deber legal, atendidas las circunstancias particulares del caso. La demora debe ser injustificada, pues el solo

transcurso del tiempo o incumplimiento de los plazos procesales para resolver no genera automáticamente un derecho a la indemnización; iii) un daño antijurídico, esto es la lesión real y evaluable económicamente de un derecho o de un bien jurídico protegido al interesado o a un grupo de ellos, que no están en el deber jurídico de soportar; y iv) la relación causal entre la demora (funcionamiento anormal del servicio) y el daño. En síntesis, para resolver si en un caso concreto hay lugar a la responsabilidad del Estado por fallas del servicio de la administración derivadas del retardo en adoptar decisiones, debe decidirse si ese retardo estuvo o no justificado, conclusión a la cual se llegará luego de señalar la complejidad del asunto, el comportamiento del recurrente, la forma como haya sido llevado el caso, el volumen de trabajo que tenga el despacho de conocimiento y los estándares de funcionamiento, que no están referidos a los términos que se señalan en la ley, sino al promedio de duración de los procesos del tipo por el que se demanda la mora, ya que este es un asunto que hay que tratar no desde un Estado ideal sino desde la propia realidad de una administración. Nota de Relatoría: Ver Sentencia de 23 de mayo de 1994, Exp: 7616 y Sentencia de 26 de septiembre de 2002, Exp. 14.122. Nota de Relatoría: Ver Sentencia del 15 de febrero de 1996, Exp. 9940.

AERONAVES - Dilación en el trámite de devolución / RETENCION DE AERONAVES - Mora administrativa / MORA ADMINISTRATIVA - Retención de aeronaves

La dilación fue injustificada con ocasión del trámite de la consulta, como quiera la resolución que ordenó la devolución, N° 1736 de 31 de mayo de 1993, sólo fue remitida para consulta el 29 de junio de 1993, fue recibido en la Jefatura del Grupo de Recursos de la Subdirección Jurídica, el 30 del mismo mes de junio y resuelta mediante 2646 del 13 de diciembre de 1993. Se tiene así que entre la fecha de expedición del acto y la remisión del expediente al superior, la autoridad administrativa se tomó casi un mes, en tanto que el superior, para decidir la consulta, se tomó 5,6 meses. Se tiene entonces que, como la resolución que resolvió la consulta se produjo 5.6 meses, esto es, 168 días después de que fue recibido el expediente por el superior, resulta fácil deducir que se produjo un exceso en el plazo legal de 148 días. Esa dilación, a juicio de la Sala, no es justificada, como quiera que la entidad no demostró que la misma se hubiera dado por la complejidad del asunto o por el volumen excesivo del trabajo a su cargo o que el mismo se ajustó a los estándares de funcionamiento que se presentan en estos casos.

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCION TERCERA

Consejero ponente: RAMIRO SAAVEDRA BECERRA

Bogotá, cuatro (4) de junio de dos mil ocho (2008)

Radicación número: 25000-23-26-000-1994-00158-01(14721)

Actor: LINEAS AEREAS DE LOS LIBERTADORES LTDA.

Demandado: LA NACION - DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES- DIAN

Referencia: APELACION SENTENCIA INDEMNIZATORIA

Procede la Sala a resolver el recurso de apelación interpuesto por las partes, contra la sentencia del 13 de noviembre de 1997, por medio de la cual el Tribunal Administrativo de Cundinamarca dispuso:

“PRIMERO: Declárase no probadas las excepciones propuestas por la parte demandada.

SEGUNDO: Declárase a la Nación Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales administrativamente responsable por el retardo injustificado que se produjo en el trámite del expediente N° 549/92 originado en la aprehensión de la aeronave de la matrícula HK- 3587 de propiedad de la sociedad Líneas Aéreas de los Libertadores Ltda, demandante en este proceso.

TERCERO: Como consecuencia de la anterior declaración, condénase a la Nación - Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales-, a pagar a la sociedad Líneas Aéreas de los Libertadores Ltda., a título de indemnización de perjuicios materiales, la suma de NOVENTA Y UN MILLONES NOVECIENTOS DOS MIL SEISCIENTOS TREINTA Y OCHO PESOS M/CTE (\$91.902.638).

La suma anterior se actualizará tomando como índice inicial el de agosto de 1997 y como final el correspondiente al mes de ejecutoria de esta providencia tal como se indicó en la parte motiva de la misma.

CUARTO: Para el cumplimiento de esta providencia se dará aplicación a los artículos 176 y 177 del C.C.A.

QUINTO: Deniéganse las demás pretensiones de la demanda.

SEXTO: Sin condena en costas” (fols. 183 a 185 c. ppal).

I. ANTECEDENTES PROCESALES

1. La demanda

Fue presentada el 25 de agosto de 1994 mediante apoderado y en ejercicio de la acción de reparación directa prevista en el artículo 86 del C.C.A, por la Sociedad Líneas Aéreas de los Libertadores Ltda., con el objeto de que se hicieran las siguientes declaraciones y condenas:

“ Que a título de reparación directa e indemnización por el perjuicio causado con la actuación de los funcionarios de la entonces Dirección General de Aduanas, del Ministerio de Hacienda y Crédito Público se condene a la Nación- Ministerio de Hacienda y Crédito Público a pagar a mi mandante las cifras por los conceptos invocados enseguida:

a) LUCRO CESANTE.-

a.1 Reconocer que por el hecho de haber mantenido la aeronave aprehendida, se produjo un lucro cesante en detrimento del patrimonio de la empresa LÍNEAS AÉREAS DE LOS LIBERTADORES LTDA., y, por ende, de sus socios. Para tasar tal cifra, el suscrito abogado solicitó a TALLERES CIRO, representante para Colombia y Suramérica de la casa fabricante de aviones Beechcraft, certificación del promedio de producido de una aeronave de este tipo, y, tal empresa, mediante el documento que anexo, certifica que una aeronave de este tipo tiene una capacidad laborable de 70 horas mensuales, a razón de entre setecientos (700) y mil (1.000) dólares americanos cada hora, tomando el suscrito como promedio la suma de ochocientos cincuenta (850) dólares la hora, considerando que la aeronave reunía una serie de comodidades para los usuarios.

Como quiera que la aeronave HK - 3587 permaneció en tierra, es decir, sin laborar, por espacio de catorce (14) meses por orden de la Aduana Nacional y, que el producto mensual es de la cifra de cincuenta y nueve mil quinientos dólares americanos (59.500) cifra que multiplicada por los catorce (14) meses que duró la aeronave a órdenes de la Aduana, arroja la suma de

ochocientos treinta y tres mil dólares americanos, los que convertidos a pesos Colombianos, con un valor de ochocientos pesos por dólar, arrojaría la suma de SEISCIENTOS SESENTA Y SEIS MILLONES CUATROCIENTOS MIL PESOS (\$666.400.000) moneda corriente.

a.2. En igual forma, como se produjo un lucro cesante que se tasa en la cifra de Seiscientos sesenta y seis millones cuatrocientos mil pesos (\$666.400.000) si tales dineros hubiesen ingresado a las arcas de la empresa L.A.L. Ltda. habrían podido producir aproximadamente la cifra de ciento cincuenta y nueve millones novecientos treinta y seis mil pesos (\$159.936.000) equivalentes al tres por ciento (3%) mensual, en promedio de seis (6) (SIC) meses, o sea la mitad del tiempo en que la aeronave permaneció inmovilizada.

a.3. Los dineros invertidos para gastos, honorarios, pasajes, viáticos, intereses, etc. que ascienden a la cifra de cincuenta y cinco millones doscientos cuarenta y tres mil setecientos setenta y nueve pesos (\$55.243.779) bien administrados podían haber producido a la empresa la suma de trece millones doscientos cincuenta y ocho mil quinientos siete pesos (\$13.258.507) correspondiente al 3% mensual, durante ocho (8) meses, promediando el tiempo de inmovilidad de la aeronave.

a.4. A más de lo anterior, solicito se imponga la condena al pago de la corrección monetaria correspondiente.

b) DAÑO EMERGENTE

b.1. MANTENIMIENTOS.

Cuando una aeronave de este tipo permanece en tierra, y, más a la intemperie, como fue en el caso que nos ocupa, en un tiempo prudencial se le debe practicar un mantenimiento preventivo, el cual se le practicó, como consta en las facturas Nos 2874 y 3193 de 1993 de la empresa AVIONES DE COLOMBIA, por técnicos de la misma, con costo total de un millón setecientos cuarenta mil doscientos sesenta y nueve pesos (1.740.269) el cual asumió la empresa que represento, según facturas que anexo, pero que debió haber sido cancelado por la Aduana Nacional, tenedora de la misma.

Posteriormente, al recibir la aeronave de las autoridades aduaneras, el 16 de diciembre de 1993, debió someterse la misma a un mantenimiento para ponerla en condiciones de vuelo, el cual tuvo un costo (incluidos repuestos) de nueve millones quinientos ochenta y tres mil quinientos diez pesos (\$9.583.510), conforme a facturas anexas, que también debió asumir la Aduana Nacional, pues el deterioro se ocasionó durante el lapso de su tenencia.

b.2. HONORARIOS PAGADOS.

Al apoderado judicial le fueron cancelados honorarios profesionales por la suma de veinte millones de pesos (\$20.000.000), según contrato suscrito por las partes par ala defensa de los intereses de la empresa frente a las autoridades aduaneras (anexo contrato).

b.3.GASTOS

Teniendo en cuenta que los aprehensores de la aeronave manifestaron que tal medida se tomaba porque la aeronave original había sido “asegurada” por las autoridades mexicanas y anexaron a su informe sendas fotografías y documentos de la que, manifestaban, era la aeronave original, el apoderado de la empresa debió trasladarse a la República de México con la finalidad de probar la veracidad o falsedad de lo mencionado por los funcionarios. Por este motivo efectuó dos viajes, los días 11 de diciembre de 1992 y 14 de marzo de 1993, como consta en su pasaporte, cuya fotocopia auténtica anexo.

Posteriormente, el día 22 de mayo de 1993, debió viajar nuevamente a dicho país, con le fin de demostrar que las probanzas aportadas eran legales y no falsas, como los pretendían hacer aparecer los funcionarios de la Aduana colombiana. Allí, el día 31 de mayo, me enteré que habían dictado un Auto mediante el cual comisionaban al señor Cónsul de Colombia en la Ciudad de México para que, junto con funcionarios de la Aduana que viajarían a dicha ciudad para llevar a cabo una inspección judicial a la aeronave retenida allí, diligencia que no se practicó pues la autoridad mexicana que supuestamente colaboraba con el gobierno colombiano, no presentó tal aerodino (sic) para cumplir el cometido propuesto.

Estos tres viajes fueron costeados por la empresa, conforme se había acordado en el contrato, habiendo desembolsado la suma de siete millones novecientos veinte mil pesos (\$7.920.000) correspondientes a pasajes y viáticos.

b.4. DAÑOS MATERIALES

1º.- Mi mandante debió renegociar la deuda que por la suma de CIENTO VEINTE MILLONES DE PESOS (120.000.000) tenía por la compra de la aeronave con la empresa que la había vendido, esto es SERVIALAS LTDA., debiendo proceder al pago de los intereses pactados en uno por ciento (1%) mensual, con forme se lee en el contrato y adendo anexo, debiendo pagar, como intereses en los catorce (14) meses al suma de diez y seis millones ochocientos mil pesos (\$16.800.000).

Por todo lo anterior, taso los daños materiales, daño emergente mas lucro cesante, en la cifra de ochocientos noventa y cuatro millones ochocientos treinta y ocho mil doscientos ochenta y seis pesos (894.838.286) moneda legal colombiana, mas corrección monetaria e intereses que se causen.

c) DAÑOS MORALES.

Como quiera que la aprensión de la aeronave fue del conocimiento general entre los usuarios y empleados de líneas aeronáuticas, llegándose a creer que había sido retenida por vínculos con los carteles de la droga, los daños morales causados a los socios propietarios de la empresa y sus respectivas familias son inmensos. Dejo a disposición del H. Tribunal la tasación de los mismos. (fols. 3 a 5 c. ppal)

1. 2. Hechos

La demanda se fundó en los hechos que la Sala sintetiza así:

1. El 19 de octubre de 1992, dos funcionarios de la Aduana Nacional, Regional Bogotá, aprehendieron la aeronave HK - 3587, marca Beechraft, modelo Super King B-200, serie BB - 1108, propiedad de la empresa Líneas Aéreas de los Libertadores Ltda., y la entregaron en depósito a la firma aviones de Colombia Ltda., con el argumento de que la aeronave no cumplía con los requisitos legales

de importación y, que con ella se intentaba “*gemelias*” otra que se encontraba en manos de la Procuraduría General de la República de México.

2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 del decreto 2352 de 1989, la aeronave aprehendida debía entregarse inmediatamente al Fondo Rotatorio de Aduanas en las bodegas situadas en el ámbito de la jurisdicción competente y, a más tardar, el día hábil siguiente a la aprehensión, al Administrador de Aduanas le correspondía efectuar las diligencias de reconocimiento y avalúo.

3. No obstante, los aprehensores pusieron la aeronave a disposición de la Subdirectora de Investigaciones Aduaneras el día 27 de octubre de 1992, quien a su vez, la entregó a la Administración de la Aduana de Bogotá. De este modo, transcurrieron 12 días para que la mercancía aprehendida llegara al despacho del Administrador, a quien le correspondía asumir el conocimiento. Adicionalmente, transcurrieron 2 meses y veinte días, desde el momento de la aprehensión, para que la administración dispusiera la práctica de una prueba a más tardar el día hábil siguiente. Y, dado que en el día y hora previsto para su práctica no se hizo presente el funcionario de la subdirección de fiscalización, la diligencia se llevó a cabo hasta el 27 de marzo de 1993 y en ella se determinó que la aeronave aprehendida era la legítimamente importada y nacionalizada.

4. En cuanto al trámite del proceso, cabe resaltar que mediante oficio N° 0095 de 12 de marzo de 1993, la Subdirectora de Fiscalización le solicitó al entonces Director General de Aduanas, autorización para avocar el conocimiento del expediente correspondiente a la aeronave HK - 3587, la que le fue otorgada el 23 de marzo siguiente.

5. El Jefe de Fiscalización de la Administración de la Aduana, atendiendo la solicitud que la Subdirectora de Fiscalización elevó el 29 de marzo de 1993, le envió el expediente de la aeronave mencionada y, el 3 de mayo de 1993, esa funcionaria avocó el conocimiento del asunto. Lo anterior revela que en las oficinas de la Subdirectora de Fiscalización o en las del Jefe de División de Investigaciones Especiales, se mantuvo guardado el expediente por un lapso superior a dos meses, sin adelantar trámite alguno y sin permitirle al actor tener conocimiento del mismo, pese a que en múltiples oportunidades, solicitó información sobre el procedimiento que se estaba adelantando.

6. Dentro de las pruebas que se practicaron en el trámite adelantado por la Aduana Nacional, se destaca el reconocimiento y examen técnico que practicó el perito Marshall Nelly Mitchell, quien confirmó que la aeronave objeto de ese proceso era realmente la legalmente importada al país. Adicionalmente, el actor aportó algunos elementos materiales probatorios recaudados en México, lugar en el que se encontraba la aeronave que supuestamente había sido plagiada por el demandante, los cuales trataron de ser tachados de falsos.

7. Mediante auto de 31 de mayo de 1993, el Jefe de la División de Investigaciones Especiales de la Aduana, dispuso comisionar al Cónsul de Colombia en México para practicar una inspección judicial a la aeronave King Air S/N BB-1108, y ordenó el traslado de un funcionario de tal División, quien viajó a ciudad de México a ese efecto. Esa prueba no se pudo practicar en razón a que la aeronave no se encontraba en esa ciudad y, por ello la comisión regresó a Colombia sin ningún resultado.

8. Por medio de la resolución N° 1736 de 31 de mayo de 1993, la Aduana Nacional decidió hacer entrega de la aeronave a sus propietarios, previa consulta, por ser de valor superior a 300 salarios mínimos.

9. El expediente fue remitido a la Subdirección Jurídica de la Aduana Nacional para tramitar la consulta y, finalmente, se confirmó la decisión de entregar la aeronave.

10. Todo el proceso anterior demoró 14 meses pese a que el decreto 2352 de 1989, vigente para la época de los hechos, preceptúa que ese trámite no puede exceder de 2 meses. En toda la actuación se le vulneró el derecho de defensa al demandante y, hubo fallas procedimentales protuberantes, que le causaron innumerables perjuicios al actor (fols. 6 a 9 c. ppal).

2. Actuación procesal en primera instancia

2.1 La demanda fue admitida mediante auto del 15 de septiembre de 1994, notificado a la entidad demandada el 11 de noviembre de 1994 (fols. 19 y 22 c. ppal).

2.2 La DIAN contestó la demanda en oportunidad, mediante escrito en el que se opuso a la prosperidad de las pretensiones, reconoció como ciertos algunos hechos y propuso como excepciones: *i) inepta demanda por indebida designación de las partes, ii) inexistencia de un hecho único como generador de perjuicios, iii) inexistencia del nexo causal de responsabilidad y, iv) improcedencia del reconocimiento de perjuicios morales.*

Respecto de la aprehensión de la aeronave de matrícula HK - 3587, afirmó que su fundamento legal estaba dado por el informe COL 1032 del 5 de octubre de 1992 procedente de al Procuraduría General de la República de México y, la orden de trabajo N° 104 del 19 de octubre de 1992 emanada de la Dirección de Aduanas Nacionales. Dijo que *“estos procedimientos son legales entratándose de la investigación de aeronaves controladas y vigiladas por distintas autoridades nacionales y extranjeras”*

De manera subsidiaria, la DIAN solicitó que se nieguen parcialmente las pretensiones de la demanda, en el entendido de que no puede prosperar la petición que hizo el actor por el lucro cesante, teniendo en cuenta que el procedimiento de la aprehensión estuvo legalmente soportado y correspondió al ejercicio de la potestad aduanera, según las normas. Dijo además que la capacidad laborable de la nave debe ser medida objetivamente y no con sustento en una certificación del taller que efectuaba el mantenimiento a la aeronave del actor, como lo pretende éste. Agregó que en este rubro se deben tener en cuenta los valores deducibles por mantenimiento y gastos de operación que reducen sensiblemente la utilidad neta en esta y cualquier actividad de explotación económica.

En cuanto al daño emergente solicitado por el demandante, dijo:

“los costos de mantenimiento y renegociación de plazos y condiciones de pago de la deuda de la sociedad LINEAS AÉREAS DE LOS LIBERTADORES serían estimables como daño emergente al existir relación directa con el perjuicio generado, en tanto que las sumas de honorarios y gastos en el exterior corresponden a cifras verificables a título de servicios profesionales respecto de los cuales se debe acreditar el pago de impuestos y retenciones previstos en la ley y en el presente proceso no han sido objeto de prueba idónea de su causación. La eventual condena o negociación del

perjuicio eventualmente generado a través de los mecanismos de la conciliación debe entonces tener en cuenta los lineamientos así esbozados.”

Finalmente, llamó en garantía a *“los funcionarios comprometidos con el retardo injustificado en el diligenciamiento del proceso administrativo que ordenó la entrega de la aeronave, lo mismo que en la afectación del derecho de defensa y el debido proceso al ordenarse la verificación de una prueba innecesaria, irregular y viciada, simultáneamente con la expedición de la resolución 1736 Bis de mayo 31 de 1993”* (fols. 31 a 44 c. ppal).

2.3. Mediante auto de 26 de enero de 1995, el Tribunal, negó el llamamiento en garantía formulado por la demandada, con fundamento en que no se indicaron los nombres de las personas llamadas, ni el lugar donde podían ser localizadas a efectos de su notificación, conforme lo prevé el artículo 55 del C.P.C. (fol. 46 c. ppal).

3. Sentencia de primera instancia

El Tribunal Administrativo de Cundinamarca negó las *excepciones* propuestas por la entidad demandada y la declaró responsable por el retardo injustificado que se produjo en el trámite del proceso que dio lugar la aprehensión de la aeronave; en consecuencia, la condenó a pagar la suma de \$ 91.902.638 por concepto de perjuicios materiales.

Respecto de la excepción *“inepta demanda por indebida designación de las partes”*, dijo que no puede prosperar porque del contexto de la demanda se deduce claramente que la sociedad Líneas Aéreas de los Libertadores, representada por su gerente Jesús Ramírez Trillos, es la demandante y el que en algún aparte se indique como demandante al mencionado señor, en nada cambia la posición como actora de esa sociedad.

En cuanto a las denominadas *“inexistencia de un hecho único como generador de perjuicios”* e *“inexistencia del nexo causal de responsabilidad”*, sostuvo que no tienen el verdadero carácter de excepciones pues *“lo que se infiere de su confuso fundamento es que la administración obró legalmente al*

aprehender la aeronave pero no al demorar el trámite del expediente, por lo cual se niega la posible falla en relación con uno de los hechos sustento de la responsabilidad pero se acepta el otro (...) situación propia del derecho del demandado a pronunciarse sobre los fundamentos fácticos de la pretensión para oponerse a su prosperidad o aceptarla sin que tal pronunciamiento pueda considerarse como excepción” Negó también la alegada “improcedencia del reconocimiento de perjuicios morales” pues consideró que ese planteamiento no tiene el carácter de excepción.

Señaló que las pretensiones de la demanda están llamadas a prosperar parcialmente *“porque se encuentra demostrada la existencia de los elementos integradores de la responsabilidad de la administración dentro del régimen de la falla en la prestación del servicio a cargo de la entidad demandada”*. Sostuvo que el proceder de la DIAN, al aprehender la aeronave de propiedad de la sociedad Líneas Aéreas de los Libertadores, estuvo ajustado a la legalidad, pues se fundó en razones valederas, pues *“existían suficientes elementos de juicio serios y razonables para proceder a realizar las investigaciones tendientes a esclarecer la identificación y circunstancias de ingreso de la aeronave al país dados los informes provenientes de las Procuraduría (SIC) de la república de México que afirmaban la retención en ese país de otro avión de las mismas características con iguales plaquetas de identificación que, de resultar originales, habrían dado lugar a concluir que el HK - 3587 era ‘gemela’ de la nave que se encontraba en México con evidente adulteración de los medios de identificación e ingreso irregular a Colombia”*

Respecto del trámite administrativo que adelantó la entidad demandada a efectos de determinar la legalidad o ilegalidad de la aeronave el a quo sostuvo que hubo una demora injustificada en el proceso que le causó perjuicios al actor. Consideró:

“son dos las conductas que se atribuyen a la entidad demandada a título de falla en la prestación del servicio: la aprehensión de la aeronave de matrícula HK - 3587, que se considera ilegal, y la demora injustificada en el trámite del expediente administrativo que culminó con la orden de devolución de la misma a su propietario.

(...)en la tramitación que se dio al expediente N° 549/92 relacionado con la aprensión de la aeronave se encuentra irregularidad e ineficacia en el

desarrollo de la función administrativa que constituyen falla en la prestación del servicio, dando lugar a que la retención de la aeronave se prolongara en el tiempo en forma completamente injustificada durante catorce meses con los consiguientes perjuicios para el propietario que vio disminuido sus ingresos al no poder explotar el bien en las labores a las cuales estaba destinado.

En efecto, la aprehensión de la aeronave se produjo el 19 de octubre de 1992 y su propietario concurrió al proceso administrativo en forma casi inmediata a través de apoderado, a pesar de lo cual sólo en el mes de enero de 1993 se procedió en forma limitada a ordenar la práctica de algunas pruebas entre ellas la diligencia de inspección, a foro y avalúo que debió practicarse en los días siguientes a la retención, y que se practicó meses después.

Posteriormente, en el mes de abril de 1993 se pasa el expediente a la subdirección de fiscalización de la Dirección General de Aduanas, sin que se hubieran practicado las pruebas necesarias y tal dependencia avoca el conocimiento el 3 de mayo de 1993 ordenando la práctica de inspección ocular con la presencia de un técnico de la casa fabricante para poder determinar la identificación de la aeronave diligencia que, dada la naturaleza del asunto ha debido realizarse al inicio de ella (SIC) investigación. Lo cierto es que durante el mes de mayo de 1993 la actuación de la administración se realizó en la forma adecuada y se efectuaron todas las diligencias del caso para concluir con acto administrativo del 31 de dicho mes que ordenó la devolución de la aeronave, es decir que las autoridades no efectuaron las diligencias a que estaban obligadas dejando el expediente sin actuación válida alguna durante cuatro meses que comprende de noviembre de 1992 a febrero de 1993 realizando algunas gestiones en abril, desplegando la actividad necesaria durante mayo para el último día tal mes (SIC) tomar la decisión del caso demorando la actuación sin razón valedera alguna tal como se acepta en la contestación de la demanda.

Pero aún mas, tomada la decisión inicial ordenando la devolución de la aeronave, fue sometida a consulta cuyo trámite ha debido surtir en un máximo de dos meses pero se prolongó por siete, hasta EL 13 de (SIC)

diciembre de 1993 cuando se produjo la resolución que confirmó la devolución del bien aprehendido.

No puede ser más clara la conducta regular e ineficaz de la administración que en un primer periodo de investigación y práctica de pruebas se demora más de siete meses en realizar las diligencias que hubieran podido practicarse en un máximo de dos según se desprende del mismo contenido del expediente donde aparece que el trámite realmente necesario se produjo en ese periodo incluida la decisión, y en una segunda etapa de consulta se demora otros siete meses cuando legalmente contaba con dos (...).

Por lo tanto la aeronave estuvo retenida por un tiempo de catorce meses siendo así que la administración hubiera obrado en forma diligente todo el procedimiento no hubiera tardado más de cuatro meses sin que exista causa real que justifique la demora excesiva en los trámites originando para la sociedad actora pérdidas patrimoniales que no está obligada a soportar y deben ser indemnizados.

b) El daño se encuentra plenamente configurado. La retención de una aeronave da lugar a la pérdida para su propietario de las utilidades que se derivan de la explotación de la misma en condiciones normales dentro de las labores que le son propias.

c) El nexo causal está plenamente identificado. Sin la demora excesiva en la tramitación del expediente no se habría presentado la falla en la prestación del servicio y sin ésta el perjuicio indemnizable no se habría producido.

En conclusión, las autoridades no cumplieron en forma eficiente y eficaz las obligaciones que le son propias imponiendo a la sociedad actora una carga excesiva que no está obligada a soportar causándole un perjuicio antijurídico que debe ser indemnizado en los términos del artículo 90 de la Constitución Nacional.”

Respecto de la indemnización de perjuicios materiales, el Tribunal consideró que el término de mora consiste en 10 meses, porque las diligencias de investigación inicial, que duraron siete meses, pudieron realizarse en un plazo de

dos meses en tanto que el trámite de la consulta, que duró siete meses, pudo ser de dos.

Adoptó dicho término, para liquidar el perjuicio con sustento en el número de horas que efectivamente dejó de volar la nave. Al efecto tomó en cuenta el valor de la utilidad por hora, que una nave de las mismas características reporta para su dueño (150 US), como también el promedio de horas al mes que la misma nave realiza en la realidad (33.5 horas) que fueron certificados por la Aronáutica Civil. Multiplicó el número de horas mes, por 10 meses y por el valor en dólares de cada hora, con lo cual obtuvo US 50.250, valor que transformó en pesos colombianos según la tasa de cambio vigente a 16 de diciembre de 1993, día siguiente al de la devolución de la aeronave. Este resultado fue indexado a partir de este último mes hasta la fecha de la sentencia (octubre de 1997), con lo cual obtuvo un capital actualizado de \$82'.663.226.

Respecto del capital obtenido a diciembre de 1993, calculó intereses a la tasa anual del 6%, por el mismo período que dio como resultado \$9'902.638, por concepto de intereses.

Negó la indemnización deprecada por concepto de daño emergente, con fundamento en que *i)* los costos de mantenimiento de la aeronave deben asumirse en todo caso para su explotación comercial; *ii)* los costos que asumió el gestor de la devolución de la nave, deben ser asumidos por la actora toda vez que la retención de la misma fue legal, pues la falla que no se presentó en la retención misma, sino en la demora excesiva de los trámites y *iii)* las obligaciones que, se alega, asumió el actor para con el vendedor, consistieron en el 1% de la utilidad percibida con la explotación de la aeronave, suma que podrá pagar con la condena impuesta en la sentencia, que se fundamenta, precisamente, en la utilidad dejada de percibir.

Finalmente negó la indemnización por el perjuicio moral alegado, en el entendido de que las personas jurídicas no tienen sentimientos y en que las personas naturales que son titulares de derechos en la misma, no son parte en este proceso (fols. 146 a 185 c. ppal).

4. La impugnación

Las partes demandante y demandada, interpusieron recurso de apelación contra la sentencia de instancia.

4.1. La DIAN solicitó revocar la sentencia de primera instancia. Afirmó que el Tribunal no tuvo en cuenta sus alegatos de conclusión, con el argumento de que fueron presentados mediante abogado que carecía de poder para actuar. Dijo que durante todo el trámite del proceso en primera instancia los poderes fueron debidamente otorgados y sustituidos.

Respecto de la responsabilidad que se le endilga afirmó que, de acuerdo con lo dispuesto en las normas del Código Contencioso Administrativo que regulan el procedimiento ordinario, se deduce que este tiene una duración máxima de 6 meses. Señaló que este trámite se caracteriza por una cierta amplitud de los términos y etapas procesales, con el fin de permitir un debate pleno acerca del derecho controvertido. Sostuvo que la función del juzgador exige un tiempo mínimo dentro del cual pueda establecer la veracidad de los hechos objeto de sus decisiones y también demanda un período de reflexión y análisis en torno a la adecuación del caso a las previsiones normativas, todo con el fin de asegurar la efectividad de una decisión justa.

Explicó que el *“supuesto retardo en el trámite del expediente administrativo se originó no por negligencia, sino como se explicó en los alegatos, del análisis detallado de la actuación surtida por la administración (...) se puede encontrar plena justificación al no cumplimiento estricto de los términos previstos en la ley para la decisión de su situación jurídica, máxime aún si se tiene en cuenta el tipo de bien que se trataba, por cierto muy sensible a ser utilizado en actividades contrarias a la ley, falta de una identificación plena de la misma, a las dudas sobre su posible (SIC) la existencia de otras investigaciones sobre el mismo bien por parte de diferentes autoridades nacionales y extranjeras, a las dificultades de identificación de la aeronave y a la reestructuración administrativa de la entidad aduanera y tributaria, no existiendo una pérdida deliberada de tiempo por parte de la administración en dichas actuaciones.”* (fols.187 a 192 c. ppal).

4.2. El demandante, al sustentar su recurso de apelación solicitó modificar la sentencia, para que se acceda a la totalidad de las súplicas que formuló. Afirmó:

“(...) Probada como se encuentra la inexistencia de una causa justa y valedera para que Dirección (SIC) de Aduanas Nacionales, hubiese ordenado la paralización laboral de una aeronave de la sociedad Líneas Aéreas de los libertadores, que de acuerdo con los documentos que reposan en el expediente prestaba un servicio cumpliendo con los reglamentos aeronáuticos y las normas del Código de Comercio, acción que constituyó la causa aparente de aplicación de determinadas normas de orden procesal aduanero, imponiéndose la eficiencia de las mismas por los resultados obtenidos de la medida preventiva recaída en la aeronave HK - 3587.

La carga de la prueba correspondía al Estado Colombiano, representado en la Dirección de Aduanas Nacionales, pero, su acción demostró la ausencia de medios logísticos y técnicos que conlleven la prevención de esta clase de errores, puntualizados finalmente en la comprensión económica a que debe ser condenado.

De igual manera la norma aduanera establece un breve procedimiento que se debe agotar para decidir esta clase de situaciones jurídicas, pero, de acuerdo con los documentos que obran en el expediente, obtenemos elementos de juicio donde se constata que la Administración, se tomó más del tiempo señalado, sumando otra falla que definitivamente, dejan concluir una condena a favor de la parte actora” (fols. 204, 214 a 219 c. ppal).

5. Actuación en segunda instancia

5.1. Los Recursos fueron admitidos mediante providencia de 6 de agosto de 1998 y por auto de 31 de agosto siguiente, se dispuso el traslado a las partes y al Ministerio Público, para que presentaran sus alegatos finales (fol. 221 y 223 c. ppal)

5.2. La entidad demandada presentó en tiempo sus alegatos mediante escrito en el que solicitó revocar la sentencia apelada y confirmar la legalidad de la actuación administrativa. Se opuso a los argumentos presentados por el demandante en la sustentación de su recurso de apelación. Dijo que la aprehensión de la aeronave de propiedad de la parte actora, estuvo plenamente justificada y ajustada a derecho, toda vez que existían razones suficientes para efectuarla. Por otra parte, sostuvo que *“Si bien es cierto se tomaron siete (7)*

meses en el desarrollo de la investigación que concluyó en al orden de entrega de la aeronave, conforme lo indica la Resolución 1736 BIS del 31 de mayo de 1993, no lo es menos que dicha demora tiene justificación legal en cada una de las diligencias probatorias que tuvieron que practicarse (...) (Fols. 226 - 242 c. ppal)

5.3. En oportunidad la parte actora presentó alegatos de conclusión. Reiteró los planteamientos que expuso en la sustentación de su recurso de apelación así como sus pretensiones y solicitó que se acceda a cada una de ellas. Respecto de la investigación aduanera, dijo que hubo ausencia de los aspectos preliminares de la investigación y afirmó:

“El expediente N° 549/92, que contiene todas las diligencias agotadas por la Dirección General de Aduanas, deja entrever la ausencia y la omisión en los pasos técnicos aeronáuticos, como medidas preventivas en la posible causación de un daño futuro en una mercancía de gran valor como es una aeronave. En el momento de la aprehensión (...) no se tomó ninguna precaución para verificar si, en efecto técnicamente con el concepto de un experto en la materia se trataba de la misma aeronave” (Fols.260- 263 c. ppal)

5.4. La Procuradora Quinta delegada en lo Contencioso, rindió su concepto mediante escrito en el que solicitó modificar la sentencia de instancia en el sentido de reducir la indemnización reconocida, en consideración a que el tiempo de mora en el trámite administrativo, fue apenas de 78 días. Sostuvo:

“Comparte esta Delegada la conclusión del a - quo en el sentido de que no se estructura la responsabilidad patrimonial de la demandada por la aprehensión de la aeronave, por cuanto todos los asociados están en la obligación de soportar por igual la carga que implica una investigación.

(...)

El segundo punto de análisis, lo constituye la responsabilidad de la demandada por la demora en el trámite administrativo, en cual concluyó ordenando la entrega del avión.

El Tribunal dedujo que en efecto existió mora durante 10 meses, y por ello declaró la responsabilidad patrimonial de la demandada y la condenó a pagar el lucro cesante. Esta conclusión está parcialmente respaldada con las

pruebas que informan el plenario, según las cuales la Aduana (...) dio apertura al expediente administrativo N° 549/92 en relación con la aeronave HK-3587 de propiedad de la Empresa Líneas Aéreas de los Libertadores Ltda., aprehendida según acta de 20 de octubre de 1992. Después de un largo trámite, finalmente el 15 de diciembre de 1993, hizo la entrega de la misma, es decir demoró 13 meses, 25 días para tomar esta decisión. (...)

Si se hubiera aplicado estrictamente la norma (artículo 9 y siguientes del decreto 2352 de 1989), esto es, si el avión fue aprehendido el 20 de octubre de 1992, la entrega definitiva del mismo ha debido ordenarse a más tardar el 15 de febrero de 1993, fecha máxima en la que se ha debido resolver la consulta, de haberse presentado todas las incidencias del proceso conforme lo señala la norma, pero no sucedió así. En efecto, la demandante tenía la obligación de demostrar ante el correspondiente administrador aduanero, la propiedad de la aeronave y su legalidad. Con miras a lograr ese fin, presentó unos documentos que inicialmente la Procuraduría General de México tachó de apócrifos, y sólo el 28 de mayo de 1993 esa misma entidad (...) rectifica el contenido de su oficio 0733 del 3 del mismo mes, explica que si eran auténticos los documentos que sobre inspección ocular practicada en ese país a la aeronave incautada, había presentado ante las autoridades aduaneras de Colombia el abogado de la sociedad demandante.

En ese comunicado aclaró que la aeronave retenida en ese país, presentaba en la parte externa de la puerta de ingreso, una plaqueta con el número de serial B- 1108.

Frente a esta circunstancia no puede concluirse mora en la actuación de primera instancia, porque obtenida la prueba necesaria para decidir en mayo de 1993, y tomada la decisión el 31 del mismo mes, a través de la Resolución 1736 Bis, no hay tardanza alguna.

(...) la superación de los términos señalados en la ley para el adelantamiento de la investigación aduanera, no es imputable a la demandada, y por ende, no se estructura su responsabilidad patrimonial conforme a lo dispuesto en el artículo 90 de la Constitución Nacional.

En Cambio, si hubo tardanza en la decisión de la consulta, dado que para el efecto el ad-quem disponía de 60 días, término que no observó, sin justificación la respecto.

El expediente fue remitido para consulta el 29 de junio de 1993, según consta en el oficio visible a folio 69 cuaderno 2, y fue recibido en la Jefatura del Grupo de Recursos de la Subdirección Jurídica, el 30 del mismo mes. A partir de esa fecha, la administración disponía de 60 días para decidir la consulta, los cuales vencieron el 22 de septiembre de 1993, y la consulta fue decidida casi 3 meses después, el 13 de diciembre de 1993 (...) En ese orden de ideas, la mora en el trámite administrativo fue de 78 días, y ese debe ser el tiempo que se tome como base para la liquidación de la indemnización a título de lucro cesante” (fols. 266 a 277 c. ppal).

5.5. La Doctora Myriam Guerrero de Escobar manifestó su impedimento para conocer del presente proceso en consideración a que participó como integrante de la Sala de Decisión del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en la discusión y aprobación de la sentencia de primera instancia. Este fue aceptado por la Sala (fols. 299 y 301 c. ppal).

5.6. La Doctora Ruth Stella Correa Palacio también manifestó su impedimento para conocer del presente proceso toda vez que conoció del proceso como Procuradora Delegada ante esta Corporación, calidad en la cual rindió su concepto. El impedimento fue aceptado por la Sala. (fol. 303 c. ppal).

CONSIDERACIONES

El Consejo de Estado es competente para decidir el recurso de apelación interpuesto por la parte actora, en proceso de doble instancia¹, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 129 del C. C. A.

El actor formuló la demanda en ejercicio de la acción de reparación directa con el objeto de que se declare la responsabilidad de la demandada por los perjuicios derivados de la retención injusta de una aeronave que, afirma, es de su propiedad.

1. Hechos Probados.

Mediante la valoración de los medios de prueba legalmente aportados al proceso la Sala encuentra acreditados los siguientes hechos:

.- Líneas Aéreas de los Libertadores, es una sociedad de responsabilidad limitada, cuyo objeto social es el de prestar servicios especializados con personal o equipo para el transporte no regular aéreo de bienes y personas y todos servicios relacionados con negociación aérea. El gerente de esta sociedad es Jesús Ramírez Trillos, quien a su vez la representa legalmente. (Certificado de existencia y representación legal fols. 1 a 4 c. ppal.).

.- La sociedad Líneas Aéreas de los Libertadores, fue hasta el 24 de octubre de 1995² propietaria de la aeronave modelo Super King B- 200, serie BB- 1108, matrícula colombiana N° HK 3587, marca Beechcraft. En efecto, se demostró que, por escritura 3057 otorgada en la notaría 25 del Círculo de Bogotá el 14 de Julio de 1992, la sociedad Líneas Aéreas de los Libertadores Ltda, y la Empresa Servialas de Colombia Ltda., celebraron un contrato de compraventa, adicionado el 21 de octubre siguiente³, por medio del cual la primera adquirió la aeronave marca Beechcraft modelo Super King B- 200, serie BB- 1108, matrícula colombiana N° HK 3587.

Dicho instrumento público fue registrado el 21 de agosto de 1992 en el Folio de Matrícula Aeronáutico N° 3489 (fols. 13 a 15 c.2; 139 a143 c. ppal)

.- El 19 de octubre de 1992, la Aduana Nacional, aprehendió la aeronave de propiedad de Líneas Aéreas de los Libertadores Ltda., con sustento en que carecía de plaquetas de identificación. Así consta en el documento único de aprehensión e ingreso de mercancías, expedido por la Dirección General de Aduanas el 20 de octubre de ese año (fol. 229 c. 2).

¹ La pretensión mayor se formuló por valor que, para la fecha de presentación de la demanda, supera ampliamente el exigido para que el proceso fuese de mayor cuantía (\$).

² El 24 de septiembre de 1997, la Oficina de Registro de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil certificó que la aeronave ya mencionada fue de propiedad de Líneas Aéreas de los Libertadores Ltda. desde el 21 de agosto de 1992 hasta el 24 de octubre de 1995, cuando fue registrado un nuevo propietario (fol. 139 c. ppal).

³ Las partes, en razón de la aprehensión de la aeronave por la Aduana, acordaron el pago por el comprador de intereses del 1% mensual anticipado sobre al deuda, hasta que la situación jurídica de la aeronave se resolviera.

.- La aprehensión se efectuó en cumplimiento de la orden de trabajo N° 104 de 19 de octubre de 1992, la cual estuvo sustentada en informaciones recibidas de la Procuraduría General de la República de México, según las cuales en ese país se encontraba retenida una aeronave de características similares (parte motiva de la resolución N° 1736 bis del 31 de mayo de 1993, fols. 281 a 289 c. ppal).

.- Adelantado el trámite previsto en el decreto 2352 de 1989, la Subdirección de Fiscalización de la DIAN, expidió la resolución N° 1736 BIS del 31 de mayo de 1993, mediante la cual ordenó devolver a la sociedad, aquí demandante, la aeronave de matrícula N° HK 3587, una vez se surtiera la consulta establecida en el art. 12 del Decreto 2352 de 1989, ante la subdirección jurídica de la Dirección de Aduanas Nacionales. Consideró:

“Funcionarios de la División de Operaciones Especiales de la Dirección General de Aduanas, aprehendieron una aeronave con matrícula HK 3587, marca Beechcraft modelo Super King B200 de propiedad de Líneas áreas de los libertadores, bajo la presunción de haber sido introducida ilegalmente al país.

En la presunción de ingreso ilegal al país, la aprehensión es una medida preventiva autorizada por la norma aduanera (Decretos N° 2274 y 2352 de 1989), que se logra desvirtuar en la medida en que se demuestre la legal introducción de la mercancía al territorio Nacional.

Sobre el acervo probatorio que obra en el expediente se concluye:

1. La aprehensión de la aeronave se efectuó tomando como base la prueba enviada por las autoridades mexicanas en las que sostienen que la aeronave Beechcraft, modelo Super King Air B 200, serie BB1108 se encuentra asegurada en México y hace parte de la flota aérea de la Procuraduría General de esa República.

2. Que como elementos probatorios el Dr. PEDRO ELIAS RONDÓN presenta:

a. Poder de representación de la empresa L.A.L.

b. Copia del registro de la empresa L.A.L. ante la Cámara de Comercio de Duitama.

c. Copia de certificado de matrícula N° 320 de la aeronave HK 3587

d. Certificado de aeronavegabilidad N° 03538 válido hasta el 3 de diciembre de 1992

e. Declaración de importación N° 45101 del 28 de agosto de 1990 que ampara la importación de una aeronave usaba marca Beechcraft, MODELO Super King B200 serie B 1108 (:..)

3. Como se expuso en el numeral 9 de los considerados se verificó con el Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, la asignación de marca de nacionalidad y matrícula provisional de la aeronave encartada pudiéndose comprobar su autenticidad.

4. Que según el estudio técnico practicado por el teniente Jesús Orlando Benavides oficial de mantenimiento técnico GANAT, designado para tal efecto, la aeronave corresponde a las características físicas de un avión marca Beechcraft, modelo B 200, que posee una plaqueta principal de identificación ubicada en el marco de la puerta de acceso para pasajeros de características originales que la identifican con el serial BB 1108 MODELO b-200 (...) Correspondiendo esta descripción a la contenida en la declaración de importación N° 45101 de agosto 28 de 1990.

5. Que ante la existencia de dos documentos de contenidos contradictorios, emanados del Centro de Planeación para el Control de Drogas de la Procuraduría General de la República de México, presentados ante el Cónsul de Colombia en ese país, no es posible tomar como plena prueba la aseveración inicial hecha por las autoridades mexicanas, en el sentido de que la aeronave ubicada en el hangar 14 de la PGR del aeropuerto internacional de la ciudad de México, sea la que corresponde la King Air 200 BB- 1108.

6. Que realizada una segunda inspección ocular con la participación de dos técnicos en aviones, uno por parte del apoderado y otro designado por la Dirección de Aduanas Nacionales, se confirmó lo sostenido por el teniente Jesús Benavides, sobre la identificación de la nave, comprobándose igualmente que en ninguna parte de la aeronave inspeccionada existe plaqueta de identificación con número distinto al serial bb-1108.

(...)

8. *Dado que no fue posible realizar una inspección física por parte del Cónsul de Colombia en México, a la aeronave retenida por la PGR de esa nación por no contar con la colaboración del Lic. ALEGRE RABIELA, no es posible por parte de este despacho probar la originalidad de la aeronave retenida en México, vale decir identificarla como la correspondiente al serial BB- 1108.*

9. *En consecuencia, dado que a la aeronave aprehendida por la subdirección de Fiscalización no se le halló plaquetas de identificación diferentes a la del serial BB-1108; que se realizaron dos experticios técnicos que demuestran la existencia de plaquetas de identificación de características originales con el N° de serie Bb. 1108 en la aeronave aprehendida; que a pesar de que la plaqueta de identificación del marco de la puerta principal fue removida, uno de los peritos sostiene que ese hecho puede obedecer a cuestiones de reparación técnica y le único requisito es que se vuelva a instalar y que efectivamente la plaqueta se encuentra instalada; que las pruebas documentales emanadas de la Jefatura de Informática Táctica de la Procuraduría General de la República de México, para el caso que nos ocupa, son de contenidos contradictorios por lo que llevan a este despacho a desestimar su seriedad; que en la confrontación de los datos consignados en la declaración de importación N° 45101 del 28 de agosto de 1990, corresponde con los datos arrojados por los experticios técnicos realizados a la aeronave, RESUELVE (...)" (fols. 281-289 c. ppal).*

.- Mediante resolución 2646 del 13 de diciembre de 1993 la Subdirección Jurídica de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, al conocer por vía de consulta, resolvió confirmar la resolución 1736 bis de mayo 31 de 1993 y ordenó la entrega definitiva de la aeronave HK 3587, al señor Alejandro Cañon García, en su calidad de apoderado de Líneas Aéreas de los Libertadores.

La resolución que confirmó la decisión de devolver la aeronave, hizo el recuento de toda la actuación originada en informaciones de la Procuraduría General de la República de México, según las cuales el avión de características originales King Air 200, serie BB - 1108 había sido asegurado (retenido) en ese país el 6 de abril de 1991; consideró que, si bien la plaqueta original del avión retenido en Colombia, había sido removida, otras plaquetas demuestran su identificación y no se logró establecer que la aeronave retenida en México

realmente contuviera las plaquetas de identificación BB- 1108. Concluyó:

“(…) Una vez comparadas, de su lado la existencia y representación legal de la persona jurídica Líneas Aéreas de los Libertadores y, de otra, que por medio de escritura pública N° 3057 del 14 de julio de 1992 suscrita ante el notario 28 de la Ciudad de Santa fe de Bogotá, se efectuó la compraventa de la HK 3587, este despacho puede concluir que efectuado un riguroso análisis de los folios que integran este expediente, no aparece fundamento alguno que sustente para este despacho el cambio de la decisión proferida por medio de la resolución 1736 bis del 31 de mayo de 1993, por medio de la cual se ordenó la entrega del aerodromo en mención por parte del la Subdirectora de Fiscalización doctora Martha Ospina Mesa.” (Fols. 35 a 48 c.2)

.- El 15 de diciembre de 1993, el señor Alejandro Cañón García, apoderado de la sociedad Líneas Aéreas de los Libertadores, recibió la aeronave de matrícula HK - 3587, en cumplimiento de la resolución N° 2646 de 13 de diciembre de 1993. (Acta de entrega de la aeronave (fol. 34. c. ppal)

.- La sociedad demandante pagó la suma de \$1.349.207, por concepto de mano de obra y repuestos necesarios para el mantenimiento de la aeronave de su propiedad (fols. 22 ss)

.- La Aeronáutica Civil rindió un informe en relación con las horas de vuelo mensuales de una aeronave de características similares a la HK - 3587, y el costo hora de una aeronave Beechcraft King Air 200, en los siguientes términos:

“1. Promedio real de horas voladas mensuales de una aeronave, de características similares, en la modalidad de Aerotaxi:

La empresa Líneas Aéreas de los Libertadores voló en promedio las siguientes horas mes por aeronaves:

<i>AÑO</i>	<i>HORAS MES AERONAVE</i>
<i>1992</i>	<i>11.47</i>
<i>1993</i>	<i>33.50</i>
<i>1994</i>	<i>19.26</i>

NOTA 1. Dato suministrado por el Jefe del Grupo de Estadística de la Oficina de Transporte Aéreo.

2. Costo hora de una aeronave Beechcraft King Air 200 de acuerdo a los estudios presentados por otras empresas de taxi aéreo que operan en este equipo es:

<i>COSTO HORA DE VUELO</i>	<i>US \$ 700</i>
<i>INGRESO HORA DE VUELO</i>	<i>US \$ 850</i>
<i>UTILIDAD</i>	<i>US \$150</i>
<i>RENTABILIDAD</i>	<i>21.4%</i>

Nota 2. Vale la pena aclarar que en los estudios de factibilidad presentados por las empresas de aerotaxi, estiman un promedio de operaciones de 60 hora mes por avión. Sin embargo, por la información estadística de la operación real puede establecerse que las horas voladas son inferiores a ese promedio (fols. 152 a 256 c.2)

2. La procedencia de la acción de reparación directa en el caso concreto

La Sala considera procedente la acción incoada en el presente caso, como quiera que la misma se fundó, entre otros hechos, en la presunta dilación injustificada en que, se afirma, incurrió la entidad demandada durante el trámite administrativo aduanero adelantado.

Según lo expuesto por el actor, el daño se produjo porque el procedimiento administrativo superó los términos previstos en la ley, toda vez que entre la fecha en que la aeronave fue retenida para constatar posibles irregularidades en su importación y la fecha en que fue efectivamente recuperada por su dueño, transcurrieron 14 meses.

Si bien es cierto que esta jurisdicción ha conocido eventos similares, con fundamento en el ejercicio de la acción de nulidad y restablecimiento del derecho respecto de los actos por medio de los cuales se suspenden las actividades de vuelo de una aeronave y se dispone su retención, el evento aquí planteado como se evidencia, es distinto y amerita su trámite a través de la acción de reparación directa que ejercitó el actor. Así lo ha entendido la Sala en anteriores

oportunidades, al definir pretensiones sustentadas en el deterioro de la nave por el transcurso del tiempo o por el saqueo de que pudo ser objeto durante el período de la inmovilización, una vez que el mismo es advertido por su propietario, cuando se produce la devolución de la misma.⁴ Como bien lo explicó el Tribunal, la responsabilidad aquí analizada no se fundamenta en la ilegalidad del acto sino, se reitera, en la dilación presuntamente injustificada del trámite administrativo.

3. La responsabilidad de la entidad demandada

Con fundamento en lo expuesto precedentemente la Sala precisa que el juicio de responsabilidad comprenderá únicamente el análisis de las pretensiones planteadas con el objeto de que se reparen los perjuicios derivados de la mora en que, presuntamente, incurrió la demandada en el trámite administrativo.

3.1 El daño

El actor alegó, en síntesis, la lesión del derecho de propiedad que detentaba respecto de la aeronave para la época en que fue retenida, daño que exige para su configuración, la prueba previa del derecho de dominio que se alega conculcado.

Al efecto cabe recordar que el derecho real de dominio se constituye con la conjunción del título y el modo; como también que *“el primero lo constituye una cualquiera de las fuentes de las obligaciones (artículo 1494 del Código Civil) en tanto que el segundo lo será cualquiera de las formas que taxativamente ha precisado el legislador en el artículo 673 del Código Civil. En otros términos, el título crea y el modo desplaza o ejecuta el título.”*⁵

Y en cuanto a los actos y negocios que se realicen respecto de aeronaves el artículo 1427 del Código de Comercio prevé lo siguiente:

“Los actos o contratos que afecten el dominio o que tengan por objeto la constitución de derechos reales sobre naves mayores o sobre aeronaves se perfeccionan por escritura pública. La respectiva escritura sólo se inscribirá

⁴ A manera de ejemplo cabe tener en cuenta la sentencia proferida el 5 de marzo de 2004, expediente 14730; actor: Guillermo Otero Castellanos y otro.

en la capitania del puerto de matrícula o en el Registro Aeronáutico Nacional, según el caso. La tradición se efectuará mediante dicha inscripción acompañada de la entrega material. Las embarcaciones menores se sujetarán con lo dispuesto en el reglamento".

De conformidad con lo previsto en la precitada norma, la escritura pública que contenga el negocio jurídico celebrado constituye el título, en tanto que el modo tradición se surte mediante la inscripción de ese instrumento en que corresponda al lugar de la matrícula (art. 1438 C. Co) y la entrega material del bien.

En el caso concreto la Sala, mediante la evaluación de los hechos probados, encuentra demostrado el derecho de propiedad respecto de la aeronave de matrícula HK 3587 - X, con la escritura pública 3057 del 14 de julio de 1992 en la que consta que Servialas de Colombia Ltda. la vendió a Líneas Aéreas de los Libertadores Ltda., y por medio del certificado expedido por la oficina del Registro de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, indicativo de que dicha escritura se registró el 22 de agosto de 1992. (fols. 139 a 144 c. ppal)

Encuentra además demostrado que la nave fue retenida el 19 de octubre de 1992, por la Aduana Nacional, con sustento en que carecía de plaquetas de identificación, conforme consta en el documento único de aprehensión e ingreso de mercancías, expedido por la Dirección General de Aduanas el 20 de octubre de ese año (fol. 229 c. ppal). Como también que la misma fue devuelta el 16 de diciembre de 1993.

Con fundamento en la prueba de la propiedad y de la aprehensión de la nave, la Sala concluye demostrado el daño alegado.

3.2. La falla del servicio por la dilación injustificada del procedimiento administrativo

La Sala precisa que, con fundamento en lo previsto en la Convención Americana de Derechos Humanos⁶ y en el del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, la jurisprudencia del Comité de Derechos Humanos ha

⁵Así lo explicó la Sala en la sentencia 7091 proferida el 28 de enero de 1994.

considerado aplicable⁷ la garantía “a ser juzgado sin dilaciones indebidas” a procesos de toda índole⁸.

Advierte además que esta Sección, al resolver pretensiones fundamentadas en la dilación injustificada de procesos judiciales, fijó pautas que aplicó posteriormente para definir la presencia de una falla sustentada en el retardo injustificado en la expedición de actos administrativos⁹, en el entendido, se advierte ahora, de que los dos eventos se verifican mediante en análisis de una presunta lesión del derecho al debido proceso de que gozan todos los sujetos y, en especial, en la facultad de obtener una decisión pronta y justa de cualquier órgano del Estado.

Así, resulta importante tomar en cuenta lo expuesto por la Sala en sentencia del 25 de noviembre de 2004¹⁰:

“para resolver si en un caso concreto hay lugar a la responsabilidad del Estado por fallas en la administración de justicia derivadas del retardo en adoptar decisiones, debe decidirse si ese retardo estuvo o no justificado, conclusión a la cual se llegará luego de señalar la complejidad del asunto, el comportamiento del recurrente, la forma como haya sido llevado el caso, el volumen de trabajo que tenga el despacho de conocimiento y los estándares de funcionamiento, que no están referidos a los términos que se señalan en la ley, sino al promedio de duración de los procesos del tipo por el que se demanda la mora, ya que este es un asunto que hay que tratar no desde un Estado ideal sino desde la propia realidad de una administración de justicia con problemas de congestión, derivados de una demandada que supera la limitación de recursos humanos y materiales disponibles para atenderla¹¹.

⁶ Artículo 8.

⁷ Esa norma dispone: “Toda persona tiene derecho a ser oída, con las debidas garantías y dentro de un plazo razonable, por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial, establecido con anterioridad por la ley, en la sustanciación de cualquier acusación penal formulada contra ella, o para la determinación de sus derechos y obligaciones de orden civil, laboral, fiscal o de cualquier otro carácter”.

⁸ CIDH, Detención arbitraria, *Diez años de actividad*, 1982, pág. 320. Citado por Daniel O'Donnell en Derecho Internacional de los Derechos Humanos. Oficina en Colombia del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. 2004, págs. 306-307 y 442.

⁹ Sentencia proferida el 16 de abril de 2007; actor: Jorge Bernal Mazabel y Otros; AG-25000-23-25-000-2002-00025-02.

¹⁰ Expediente 13.539, CP: Dra. Ruth Stella Correa Palacio; actor: Hernando Rodríguez Ruiz.

Para arribar a la precitada conclusión la Sala previamente consideró:

“La comprensión de lo que es funcionamiento anormal de la Administración de Justicia, debe partir de una comparación de lo que sería o debía ser el funcionamiento normal, lo que remite a unos criterios de actuación, a unos standards de funcionamiento, a unos conceptos jurídicos indeterminados de una extrema variabilidad y sujetos a una serie de condicionamientos históricos, técnicos y políticos. Importa señalar que no todo funcionamiento anormal, que no toda deficiencia en la Administración de Justicia, son generadores de responsabilidad, sino aquellos que no van acordes con unos patrones básicos de eficacia y funcionamiento de acuerdo con las necesidades sociales y los intereses de los justiciables. El concepto de funcionamiento anormal es ajeno a toda idea de culpa o negligencia aunque tenga en éstas su origen y se basa únicamente en la causación del daño que actúa como factor desencadenante de la imputación”¹².

Posteriormente, en sentencia proferida el 16 de abril de 2007, analizó los componentes de una falla que se alegó por el retardo injustificado en la expedición de actos administrativos, a cuyo efecto relacionó providencias anteriores¹³ y advirtió:

“...los elementos que perfilan la responsabilidad de la Administración por falla administrativa derivada del retardo y de cuya concurrencia surge el deber de reparar los daños que se ocasionen, se pueden resumir en los siguientes: i) la existencia para la Administración de un deber jurídico de actuar, es decir, la obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada de ejercitar sus competencias y atribuciones en un plazo determinado por la propia ley o el reglamento, o en un tiempo razonable y determinable cuando se satisface el supuesto de hecho de las normas que regulan la actividad del órgano, acción con la cual se habrían evitado los

¹¹ “Se ha dicho que al Estado se le deben exigir los medios que corresponden a su realidad, haciendo caso omiso de las utopías y de la concepción ideal del Estado perfecto, omnipotente y omnipresente. A esto se ha llamado la teoría de la relatividad del servicio, a fin de no pedir más de lo posible, pero con la misma lógica debe concluirse que el Estado debe todo cuanto esté a su alcance”. Sentencia del 15 de febrero de 1996, exp: 9940.

¹² Perfecto Andrés Ibáñez y Claudio Movilla Alvarez, El Poder Judicial, Madrid, Edit. Tecnos, 1986. P. 358

¹³ Sentencias de 24 de junio de 1965, C.P. Alejandro Domínguez Molina y del 17 de agosto de 1995, Exp. 7095; CP: Carlos Betancur Jaramillo.

perjuicios¹⁴; ii) el incumplimiento de esa obligación, es decir, la expedición tardía de un acto administrativo que finalice la actuación, por la omisión de poner en funcionamiento los recursos de que se dispone para el adecuado cumplimiento del deber legal, atendidas las circunstancias particulares del caso. La demora debe ser injustificada, pues el solo transcurso del tiempo o incumplimiento de los plazos procesales para resolver no genera automáticamente un derecho a la indemnización; iii) un daño antijurídico, esto es la lesión real y evaluable económicamente de un derecho o de un bien jurídico protegido al interesado o a un grupo de ellos, que no están en el deber jurídico de soportar; y iv) la relación causal entre la demora (funcionamiento anormal del servicio) y el daño¹⁵.

En síntesis, para resolver si en un caso concreto hay lugar a la responsabilidad del Estado por fallas del servicio de la administración derivadas del retardo en adoptar decisiones, debe decidirse si ese retardo estuvo o no justificado, conclusión a la cual se llegará luego de señalar la complejidad del asunto, el comportamiento del recurrente, la forma como haya sido llevado el caso, el volumen de trabajo que tenga el despacho de conocimiento y los estándares de funcionamiento, que no están referidos a los términos que se señalan en la ley, sino al promedio de duración de los procesos del tipo por el que se demanda la mora, ya que este es un asunto que hay que tratar no desde un Estado ideal sino desde la propia realidad de una administración.¹⁶

De conformidad con lo expuesto, cabe afirmar que la dilación injustificada de un procedimiento administrativo, habrá de establecerse, previa la verificación de condiciones tales como *i) la complejidad del asunto; ii) el comportamiento del particular dentro de la actuación; iii) la forma como se adelanta el trámite; iv) el volumen de trabajo de la autoridad administrativa y v) los estándares de funcionamiento que no están definidos en consideración al sometimiento estricto a*

¹⁴ Consejo de Estado, Sentencia de 23 de mayo de 1994, Exp: 7616.

¹⁵ Sentencia de 26 de septiembre de 2002, Exp: 14.122.

¹⁶ "Se ha dicho que al Estado se le deben exigir los medios que corresponden a su realidad, haciendo caso omiso de las utopías y de la concepción ideal del Estado perfecto, omnipotente y omnipresente. A esto se ha llamado la teoría de la relatividad del servicio, a fin de no pedir más de lo posible, pero con la misma lógica debe concluirse que el Estado debe todo cuanto esté a su alcance". Sentencia del 15 de febrero de 1996, exp: 9940.

los términos previstos en la ley, *“sino al promedio de duración de los procesos del tipo por el que se demanda la mora”* desde la propia realidad de la administración.

A lo cual cabe agregar que la prueba de al menos dos de los enunciados elementos, está a cargo de quien los alega, esto es de la entidad a quien se le endilga la mora injustificada, como quiera que muchos de los hechos que la hacen justificable, son del resorte propio de sus actuaciones.

3.3 La dilación en el caso concreto

El actor considera que los 14 meses que duró el trámite que culminó con la devolución de su aeronave, son totalmente injustificables y revelan negligencia y dilaciones injustificadas de la administración.

El Tribunal afirmó que la Aduana dio apertura al expediente administrativo N° 549/92 en relación con la aeronave HK-3587 de propiedad del la Empresa Líneas Aéreas de los Libertadores Ltda., en acta de 20 de octubre de 1992 y que finalmente el 15 de diciembre de 1993 la devolvió, es decir demoró 13 meses, 25 días para tomar esta decisión. Advirtió que si se hubiera aplicado estrictamente la norma¹⁷ la entrega definitiva del mismo ha debido ordenarse a más tardar el 15 de febrero de 1993, fecha máxima en la que se ha debido resolver la consulta.

En tanto que, para la Procuradora Quinta Delegada ante esta Corporación el tiempo de mora en el trámite administrativo fue de 78 días, toda vez que la dilación ocurrida durante la investigación aduanera, no es imputable a la demandada porque se presentaron situaciones en México, ajenas al ámbito de sus actuaciones. Precisó que la tardanza se produjo en el trámite de la consulta dado que al efecto el superior contaba con un plazo de 60 días, término que no observó, sin justificación al respecto.

La Sala, comparte parcialmente lo expuesto por el Ministerio Público, porque considera que el tiempo que duró el trámite de la investigación se ajusta a la complejidad del procedimiento administrativo que adelantó la Aduana, como quiera que comprendió diligencias coordinadas y en algunos eventos practicadas en México.

¹⁷ Artículo 9 y siguientes del decreto 2352 de 1989.

Considera igualmente que la dilación fue injustificada con ocasión del trámite de la consulta, como quiera la resolución que ordenó la devolución, N° 1736 de 31 de mayo de 1993, sólo fue remitida para consulta el 29 de junio de 1993¹⁸, fue recibido en la Jefatura del Grupo de Recursos de la Subdirección Jurídica, el 30 del mismo mes de junio y resuelta mediante 2646 del 13 de diciembre de 1993. Se tiene así que entre la fecha de expedición del acto y la remisión del expediente al superior, la autoridad administrativa se tomó casi un mes, en tanto que el superior, para decidir la consulta, se tomó 5,6 meses.

Para definir si esos tiempos fueron o no justificados conviene analizar el marco normativo a que se sometió la actuación de la entidad.

Al efecto la Sala precisa que el Decreto N° 2352 de 17 de octubre de 1989¹⁹ prevé, respecto de la consulta lo siguiente:

“Artículo 12. En el momento en que se demuestre la legal importación, el Administrador de la Aduana ordenará mediante providencia motivada la entrega de la mercancía.

Cuando el valor de la mercancía aprehendida sea del valor equivalente a trescientos salarios mínimos legales mensuales, procederá la consulta ante la Subdirección Jurídica de la Dirección General de Aduanas, a menos que dicha providencia hubiere sido objeto del recurso de apelación.

(...)”

En el entendido de que el expediente debía remitirse al superior, si la decisión no es apelada, cabría deducir que quien profirió el acto debía esperar al menos 10 días hábiles²⁰ a partir de su notificación personal, que se produjo el 16 de junio de 1993 (folio 256 c. 2), para que el interesado lo impugnara, en cuyo defecto debía proceder al trámite de la consulta. Se advierte así que, como el expediente fue remitido el 29 de junio del mismo año, no se produjo por este aspecto, dilación alguna.

¹⁸ Folio 69 cuaderno 2

¹⁹ *Por el cual se establece el procedimiento correspondiente a la aprehensión y al decomiso de mercancías* Derogado por el decreto 2685 de 1999 (Estatuto Aduanero).

²⁰ El mismo decreto prevé 5 días de fijación en lista de actos proferidos durante el trámite administrativo y 5 mas para que el interesado agote la vía gubernativa (artículo 13).

En cuanto al plazo para decidir la consulta, el aludido decreto guarda silencio, pero si regula el término para decidir la apelación de algunas decisiones²¹ durante el mismo, a cuyo efecto prevé 20 días calendario²². Si bien es cierto que este plazo no está claramente regulado, la Sala encuentra pertinente su aplicación, porque está contenido dentro del estatuto especial, que prevé plazos muy breves, para desarrollo de los procedimientos de aprehensión y decomiso de mercancías que, a juicio de la Sala, resultan concordantes con el propósito de no someter al administrado a una privación muy prolongada respecto de la propiedad, posesión o tenencia de los bienes.

Se tiene entonces que, como la resolución que resolvió la consulta se produjo 5.6 meses, esto es, 168 días después de que fue recibido el expediente por el superior, resulta fácil deducir que se produjo un exceso en el plazo legal de 148 días.

Esa dilación, a juicio de la Sala, no es justificada, como quiera que la entidad no demostró que la misma se hubiera dado por la complejidad del asunto o por el volumen excesivo del trabajo a su cargo o que el mismo se ajustó a los estándares de funcionamiento que se presentan en estos casos.

Por todo lo anterior la Sala considera probada la falla del servicio que alegó la entidad, por la dilación injustificada en el trámite del grado de consulta que se surtió respecto de la resolución que dispuso la devolución de la aeronave.

4. Los perjuicios

4.1 Daño emergente

La Sala comparte plenamente lo expuesto por el Tribunal respecto de la inexistencia del daño emergente que alegó el actor y acoge plenamente los fundamentos que expuso al efecto, en el entendido de que *i*) los costos de mantenimiento de la aeronave deben asumirse en todo caso para su explotación

²¹ Particularmente de la resolución de decomiso de mercancías.

²² Artículo 13. Contra dicha decisión procederá dentro de los cinco (5) días siguiente, el recurso de reposición ante el mismo administrador y el de apelación para ante el Subdirector Jurídico de la

comercial; *ii*) los costos que asumió el gestor de la devolución de la nave, deben ser asumidos por la actora toda vez que no se cuestionó la ilegalidad del acto de retención y *iii*) las obligaciones que, se alega, asumió el actor para con el vendedor, consistieron en el 1% de la utilidad percibida con la explotación de la aeronave, suma que podrá pagar con la condena impuesta en la sentencia, que se fundamenta, precisamente, en la utilidad dejada de percibir.

4.2 Lucro cesante

La Sala encuentra probado el lucro cesante alegado por el actor respecto de la privación de utilidades que le reportaba la aeronave por los 148 días (4,9 meses) que soportó, en forma injustificada, a consecuencia de la dilación que se presentó con ocasión del trámite de la consulta.

Considera además que el valor correspondiente a la indemnización debe liquidarse con sustento en: *i*) el número de meses que efectivamente dejó de volar la nave por causas imputables a la entidad **4,9**; *ii*) el valor la utilidad por hora, que una nave de las mismas características reporta para su dueño, **150 US** y, *iii*) el promedio de horas al mes que la misma nave realiza en la realidad **33.5 horas**.²³

Para cuantificar el perjuicio la Sala tomará el valor del dólar a la fecha en que se debió resolver la consulta, esto es el 20 de julio de 1993²⁴, porque es a partir de esta fecha que se considera injusta la privación del derecho detentado por la sociedad actora a percibir las utilidades reportadas.

Además aplicará la fórmula adoptada para la liquidación del lucro cesante período consolidado, en consideración al número de meses por el que se prolongó este perjuicio, esto es hasta diciembre de 1993, toda vez que este es el procedimiento aplicable cuando el damnificado se ve privado de un ingreso periódico.

Liquidación

Dirección General de Aduanas, quienes deberán resolver dentro de los diez (10) y veinte (20) días calendario siguientes, respectivamente.

²³ Todo lo cual fue certificado por la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil como se explicó.

²⁴ Fecha en que se cumplían los 20 días calendarios previstos en el decreto.

Capital histórico:

.Valor la utilidad por hora 150 US, que en pesos a 20 julio de 1993²⁵, corresponden a = \$119.611,5

Promedio de horas al mes = 33.5 horas x 119.611,5 = **\$4'006.985,2**

Valor dejado de percibir por mes: **\$4'006.985,2**

Período

Número de meses imputables a la entidad = 4,9

Fórmula para período debido o consolidado

$$S = Ra \frac{(1 + i)^n - 1}{i}$$

S = Suma a obtener

Ra = Renta actualizada

n = número de meses por período

i = 0.004867 Que corresponde a la tasa mensual del interés puro o legal para fórmulas compuesta, que se obtiene así: $(1 + i)^{1/12} - 1$, donde *i* es la tasa anual de interés legal (6% o 0,06).

Actualización

$$Ra = Rh \frac{I. \text{ final}}{I. \text{ Inicial}}$$

Ra = Renta actualizada

Rh = Renta histórica

I final = IPC mes correspondiente a la fecha en que cesó el lucro cesante,

I Inicial = IPC al mes correspondiente a la fecha en que se inició el lucro cesante, julio de 1993.

En el caso concreto

$$Ra = Rh \frac{I. \text{ final (diciembre de 1993)}}{I. \text{ Inicial (julio de 1993)}}$$

²⁵ De acuerdo con la tasa representativa del mercado certificada por el Banco de la República, el 20 de julio de 1993, el dólar se cotizó en \$797,41.

$$Ra = \$4'006.985,2 \frac{40,87}{38,55}$$

$$Ra = 4'248.131,91$$

$$S = Ra \frac{(1+i)^n - 1}{i}$$

$$S = 4'248.131,91 \frac{(1+i)^{4,9} - 1}{i}$$

$$S = 21'014.333,87$$

El anterior valor corresponde al total de la renta dejada de percibir por el actor a diciembre de 1993, fecha en la que retomó la aeronave.

Como esa suma de dinero ha perdido valor adquisitivo habrá de actualizarse desde diciembre de 1993 hasta la fecha de esta sentencia, como también habrá de verificarse lo que habría producido durante el mismo lapso de tiempo para su dueño, mediante la aplicación de la tasa legal del 6% anual.

Actualización de capital

$$Ca = Ch \frac{I. \text{ final (abril de 2008)}}{I. \text{ Inicial (diciembre de 1993)}}$$

$$\text{Capital actualizado} = 21'014.333,87 \frac{185,34}{40,87}$$

$$\text{Valor actualizado} = \$95'297.201,84$$

Interés legal dejado de percibir

I = Capital histórico x tasa de interés x período de tiempo

$$I = 21'014.333,87 \times 0,06 \times 15,33 \text{ años}$$

	<u>\$19'328984,29</u>	<u>Interés legal</u>	=
Valor \$114.626.186,1	total	indemnización	

Con fundamento en todo lo anterior la Sala modificará la sentencia apelada.

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

F A L L A

MODIFÍCASE la sentencia apelada proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca el 13 de noviembre de 1997, en su lugar se dispone.

Primero: Declárase a la Nación Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales patrimonialmente responsable por el retardo injustificado que se produjo en el procedimiento administrativo N° 549 de 1992 que se surtió con ocasión de la aprehensión de la aeronave de la matrícula HK- 3587 de propiedad de la sociedad Líneas Aéreas de los Libertadores Ltda.

Segundo: A consecuencia de la anterior declaración, condénase a la Nación - Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales-, a pagar a la sociedad Líneas Aéreas de los Libertadores Ltda., a título de indemnización de perjuicios materiales la suma de CIENTO CATORCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTISÉIS MIL CIENTO OCHENTA Y SÉIS PESOS CON DIEZ CENTAVOS (**\$114.626.186,1**).

Tercero: Para el cumplimiento de esta providencia se dará aplicación a los artículos 176 y 177 del C.C.A.

Cuarto: Deniégnanse las demás peticiones de las partes.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE, CÚMPLASE y DEVUÉLVASE AL TRIBUNAL DE ORIGEN.

MAURICIO FAJARDO GÓMEZ

ENRIQUE GIL BOTERO

RAMIRO SAAVEDRA BECERRA