

**ACTO ADMINISTRATIVO / INDEBIDO AGOTAMIENTO VIA GUBERNATIVA –
Por exponer hechos o argumentos nuevos en la vía judicial**

Al respecto conviene precisar que esta Sección, en reiteradas oportunidades ha sostenido, que durante el ejercicio de las acciones contencioso administrativas ante la jurisdicción, pueden aducirse nuevos argumentos; distintos de los indicados en la vía gubernativa. Dijo la Sala: «Al respecto conviene precisar que la excepción de falta de agotamiento de la vía gubernativa frente a los cargos de caducidad y silencio administrativo positivo, carece de sustento jurídico si se tiene en cuenta que, tal como lo ha sostenido de manera invariable la jurisprudencia de esta Sección, durante el ejercicio de las acciones contencioso administrativas ante la jurisdicción, pueden aducirse nuevos argumentos distintos de los indicados en la vía gubernativa.» Por lo anterior, no le asiste razón al a quo cuando manifiesta que se presentó un indebido agotamiento de la vía gubernativa, porque la actora presentó en la instancia judicial argumentos nuevos frente a los expuestos en vía gubernativa y, por lo tanto, la Sala abordará el estudio de los demás cargos planteados.

**ACTO ADMINISTRATIVO / VIOLACION AL DEBIDO PROCESO – Violación e
indebida interpretación reglamento**

De las normas transcritas, se infiere que las medidas preventivas son de aplicación inmediata y no requieren de un procedimiento previo o de alguna formalidad procesal específica, pues de lo que se trata es precisamente de conjurar la situación de riesgo o peligro para la seguridad aérea, o para la vida y bienes de las personas. Las enunciadas medidas preventivas son independientes del procedimiento sancionatorio que la Administración debe adelantar cuando ocurran los supuestos fácticos constitutivos de las sanciones a normas aeronáuticas. A este respecto, resulta pertinente señalar que la Sala mediante sentencia de 19 de noviembre de 2009, precisó la diferencia entre las medidas preventivas o de seguridad y las sanciones en materia ambiental. Pese a no tratarse de medidas preventivas en materia aeronáutica, las consideraciones que expuso en esa oportunidad, son enteramente aplicables al caso presente, por tratarse de situaciones de riesgo que atenten o puedan atentar contra la vida y bienes de las personas y la seguridad aérea. Dado que las medidas preventivas tienen como fin, conjurar, prevenir o impedir la ocurrencia de hechos o la existencia de situaciones de riesgo, éstas son de aplicación inmediata, no exigen formalismos especiales y no son de naturaleza sancionatoria. Según se lee en las pruebas transcritas y en el texto de la Resolución 0997 de 14 de marzo de 2002 (fl. 393-405), por la cual la Jefe de la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, decidió el recurso de apelación interpuesto por la actora contra el Acta de Inspección Técnica de 9 de noviembre de 2001, fueron varias las razones por las cuales la Aeronáutica Civil suspendió el permiso de funcionamiento, pues los supuestos de hecho relacionados en los reportes que hacen parte del acta de inspección, constituyen desconocimiento de las normas aeronáuticas. Las pruebas allegadas al proceso permiten observar que la medida preventiva impuesta por los funcionarios de la UAEAC se encontraba plenamente justificada, en razón a que al momento de realizar la visita y la inspección correspondiente, se detectaron varios hechos u omisiones generadores de riesgo grave e inminente para la vida y bienes de las personas y para la seguridad aérea. Teniendo en cuenta el carácter preventivo de la medida de suspensión, resulta fácil inferir que esa decisión no tenía un carácter definitivo, por cuanto estaría vigente hasta tanto no se superen las causas que le dieron origen.

ACTO ADMINISTRATIVO / VIOLACION AL DEBIDO PROCESO –Violación al derecho de defensa por falta de notificación del acto acusado

Como se anotó en acápite anteriores y de conformidad con el numeral 7.2.1.10 del RAC, las medidas cautelares que imponga la UAEAC cuando detecte hechos u omisiones que entrañen grave e inminente riesgo para la seguridad aérea, o para la vida o bienes de las personas, en relación con las actividades aeronáuticas, no estará sujeta a un procedimiento especial; sin embargo, la Administración debe respetar los derechos y garantías procesales del afectado, previstos en la Constitución, las leyes y los reglamentos. (numeral 7.2.1.10 RAC) Sin embargo, la Sala considera que es pertinente recordar que la falta de notificación de los actos administrativos, o su realización en indebida forma, no es causal de nulidad de los mismos, sino de ineficacia por falta de publicidad, conforme lo dispone el artículo 48 del Código Contencioso Administrativo, que a la letra señala: «ARTÍCULO 48. Sin el lleno de los anteriores requisitos no se tendrá por hecha la notificación ni producirá efectos legales la decisión, a menos que la parte interesada, dándose por suficientemente enterada, convenga en ella o utilice en tiempo los recursos legales. Tampoco producirán efectos legales las decisiones mientras no se hagan las publicaciones respectivas en el caso del artículo 46.» Lo anterior significa que la falta de notificación no atenta contra la validez del acto administrativo sino que afecta su eficacia.

NOTA DE RELATORIA: Se cita la sentencia, Consejo de Estado, Sección Primera, del 09 de noviembre de 2009, Radicado 1999-02524, M.P. Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCION PRIMERA

Consejera ponente: MARIA CLAUDIA ROJAS LASSO

Bogotá, D.C., veintitrés (23) de agosto de dos mil doce (2012)

Radicación número: 25000-23-24-000-2002-01060-01

Actor: SISVAL LTDA.

Demandado: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Referencia: APELACION SENTENCIA

Se decide el recurso de apelación interpuesto por la actora contra la sentencia del Tribunal Administrativo de Cundinamarca (Sección Primera, Subsección A) de 11 de mayo de 2006, que declaró no probadas las excepciones propuestas por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (UAEAC) y denegó las pretensiones de la demanda.

I. ANTECEDENTES

1. LA DEMANDA

SISVAL LTDA., por medio de apoderado y en ejercicio de la acción de nulidad y restablecimiento del derecho instituida en el artículo 85 del Código Contencioso Administrativo, presentó el 25 de noviembre de 2002 la siguiente demanda:

1.1. Pretensiones

1.1.1. Que se declare nula el Acta de Inspección Técnica de 9 de noviembre de 2001, por la cual los funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (en adelante UAEAC) suspendió el permiso de funcionamiento concedido a SISVAL LTDA. mediante Resolución 6768 de 17 de mayo de 1990 y, en consecuencia, ordenó a la empresa abstenerse de efectuar todas y cada una de las operaciones que le habían sido autorizadas.

1.1.2. Que se declare nula la decisión sin fecha ni número, mediante la cual el Inspector de la Aeronavegabilidad PMI de la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la UAEAC, decidió el recurso de reposición interpuesto por la actora contra el Acta de Inspección Técnica de 9 de noviembre de 2001, confirmándola en todas sus partes.

1.1.3. Que se declare nula la Resolución 997 de 14 de marzo de 2002, mediante la cual la Jefe de la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la UAEAC, decidió el recurso de apelación interpuesto por la actora contra el Acta de Inspección Técnica de 9 de noviembre de 2001, confirmándola en todas sus partes.

1.1.4. Que a título de restablecimiento del derecho, se condene a la UAEAC a pagar los daños y perjuicios causados a la actora evaluados en ciento sesenta y siete millones setecientos cincuenta y un mil ciento noventa y nueve pesos (\$167'751.199,00), en razón a la suspensión indefinida del permiso de funcionamiento.

1.2. Hechos

Mediante Resolución 6788 de 17 de mayo de 1990, el Jefe del Departamento de la UAEAC concedió a SISVAL LTDA. (llamada anteriormente Aerominas Ltda.), permiso de operación comercial de taxi aéreo, por el término de tres (3) años.

El 9 de noviembre de 2001, funcionarios de la UAEAC se hicieron presentes en las instalaciones de SISVAL LTDA., con el propósito de adelantar una inspección técnica.

Durante la inspección se encontraron diferentes reportes, tanto en el área de operaciones como en el área de aeronavegabilidad, los cuales hacen referencia a las siguientes situaciones:

“PRIMERO: La localización de la sede de funcionamiento de la empresa no corresponde a la autorización conferida a la empresa mediante Resolución No. 6788 de 17 de mayo de 1990 (...). Esta situación ha sido manifestada como reporte en varias ocasiones sin que hasta la fecha haya sido cumplida. SEGUNDO: la empresa no tiene Inspector con licencia AIT responsable del Control de Calidad y por lo mismo no cumple con el sistema de inspección que debe tener en virtud de lo dispuesto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Además, en la hoja de vida de la persona que se pretende habilitar como AIT de la empresa, es decir del señor CESAR CONTRERAS, no existen constancias correspondientes al entrenamiento recurrente en el equipo que opera la empresa. TERCERO: No existen registros de interventoría de los trabajos de mantenimiento que son efectuados por terceros a las aeronaves de la empresa. CUARTO: No se presentó la constancia de suscripción vigente a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y no se cuenta con la última versión a los mismos. QUINTO: Los deberes y responsabilidades descritos en el MGM y MGO no corresponden integralmente a todos y cada uno de los cargos que se establecen en el organigrama general presentado. SEXTO: No presentó el listado de personal de vuelo. SEPTIMO: No se presentó el listado de programación de vuelo. OCTAVO: No se presentó el listado contentivo de la programación de vacaciones y tiempo de descanso del personal de vuelo. NOVENO: La empresa no presentó el listado del personal administrativo.”

Mediante Acta de Inspección Técnica de 9 de noviembre de 2001, funcionarios de la UAEAC decidieron suspender el permiso de funcionamiento concedido a SISVAL LTDA. mediante Resolución 6768 de 17 de mayo de 1990 y, en consecuencia, se ordenó a la empresa abstenerse de efectuar todas y cada una de las operaciones que le habían sido autorizadas.

Posteriormente, el Inspector de la Aeronavegabilidad PMI de la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la UAEAC mediante oficio sin fecha ni número, decidió el recurso de reposición interpuesto por la actora contra el Acta de Inspección Técnica de 9 de noviembre de 2001, confirmándola en todas sus partes.

Por Resolución 997 de 14 de marzo de 2002, la Jefe de la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la UAEAC, decidió el recurso de apelación interpuesto por la actora contra el Acta de Inspección Técnica de 9 de noviembre de 2001, confirmándola en todas sus partes.

1.3. Normas violadas y concepto de la violación

Según la actora los actos acusados violan los artículos 29, 83, 121, 122 y 211 y 83 de la Constitución Política; 55 de la Ley 105 de 1993; 36 y 84 del C.C.A.; numerales 7.1.1.2, 7.2.1.10, 7.2.2.1, 7.2.2.2, 7.2.2.2.1, 7.2.2.9, 7.2.2.9.1.1, 7.2.2.9.1.2, 7.2.1.10 y 7.2.1.10.1 del Reglamento Aeronáutico de Colombia (RAC).

Manifestó que los actos administrativos demandados violan de manera directa el inciso segundo del numeral 7.2.1.10 del Reglamento Aeronáutico de Colombia, pues el Director General de la UAEAC es el único competente para investigar y sancionar a aquellas personas que violen de manera flagrante las normas aeronáuticas. Por su parte, los funcionarios de aeronavegabilidad y de operaciones de las oficinas de la UAEAC, actúan por delegación únicamente para iniciar la investigación y formular el respectivo pliego de cargos, mas no para imponer las medidas preventivas como la suspensión del desarrollo de las actividades aeronáuticas.

A su vez, argumentó que la Administración violó el derecho al debido proceso establecido en el artículo 29 de la Constitución Política y los numerales 7.2.2.2, 7.2.2.2.1, 7.2.2.9 y 7.2.2.9.1.1 del RAC, pues la medida preventiva consistente en la suspensión de las actividades de la empresa, fue proferida por un funcionario que carece de competencia y pretermitiendo las etapas de apertura de la investigación y formulación del pliego de cargos.

Por otra parte, indicó que el proceso de colección, apreciación y evaluación de los supuestos fácticos que hubiesen podido constituir una infracción de las normas aeronáuticas, debió llevarlo a cabo el inspector o funcionario delegado para tal efecto. En el caso presente, la inspección en las instalaciones de la empresa fue realizada por una funcionaria de apellido MONTOYA que carecía de poder para realizarla, pues ésta solo fue comisionada para prestar el servicio de asesoría legal a los inspectores y no para efectuar la diligencia de inspección.

Sostuvo que si la razón o motivo para ordenar una medida preventiva es constitutiva de una infracción, ésta debe formularse en el auto de apertura de la investigación de manera completa y detallada, con el fin de que el implicado pueda ejercer el derecho de defensa. En este caso, la medida preventiva consistente en la suspensión de las actividades de la empresa fue tomada por los funcionarios de la entidad demandada con fundamento en supuestos hechos o actos que constituyen infracciones al RAC, sin explicarlos de manera completa y detallada.

Manifestó que los actos acusados se encuentran falsamente motivados, toda vez que más allá de haber carencia de hechos fácticos que dan lugar a la configuración de las infracciones aeronáuticas, la entidad demandada se basó en cargos imprecisos y carentes de precedentes fácticos, tales como la falta de presentación de documentos entre los cuales se encuentra la suscripción a los reglamentos aeronáuticos de Colombia y su respectiva revisión, listado de personal de vuelo, listado de programación de vuelo, listado contentivo de la programación de vacaciones, listado de personal administrativo, listado de los registros de interventores, así como la afirmación de que la empresa no cuenta con un Inspector con licencia AIT, pues la actora en vía gubernativa demostró haberle insistido a la demandada en varias ocasiones, que le permitiera al inspector de la empresa efectuar los exámenes respectivos para obtener la licencia.

Igualmente, la actora se refirió a la indebida interpretación de la ley por parte de los actos acusados, toda vez que el RAC hace referencia a la sanción por el hecho de omitir informar el cambio de dirección de la empresa, conducta distinta al cambio de base de operación a que hace referencia el numeral 7.1.7.1.10 del mismo reglamento.

En el mismo sentido, la actora manifestó que no existe norma alguna donde se prevea la obligación de presentar la suscripción vigente a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Finalmente, en lo relacionado a la obligación de la empresa de contar con un representante técnico (Inspector AIT) contenida en los literales a y b del numeral 4.6.1.7 del RAC, la actora adujo que la autoridad incurrió en una indebida interpretación por cuanto no existe sanción específica derivada de la falta de inspector AIT y, por el contrario, solo se prevén sanciones relacionadas con las

licencias expedidas indebidamente. La imputabilidad de la conducta que posiblemente generó la sanción no puede recaer sobre ella, toda vez que la UAEAC se encargó de impedir que el Técnico con licencia AIT demostrara que en efecto, sí cumplía con los requisitos para obtener dicha licencia.

Manifestó que los actos acusados carecen de motivación, puesto que según los numerales 7.2.1.10 y 7.2.1.10.1 del RAC, resulta necesario que la entidad demandada efectúe un juicio de valor y determine si efectivamente se presenta un grave e inminente riesgo para la seguridad aérea o la vida y bienes de las personas, el cual según la actora no se encuentra probado en ninguno de los documentos contentivos de la medida preventiva ni en las decisiones que desataron los recursos interpuestos.

Asimismo sostuvo que el numeral 7.2.1.10 del reglamento prevé una relación de causalidad y efecto directo entre los riesgos inminentes que se generen como consecuencia de las conductas que den lugar a la infracción, de tal manera que en este caso, el riesgo que pudo haberse producido con las supuestas infracciones aeronáuticas no ameritaban que la Administración suspendiera en su totalidad los privilegios que se derivan del permiso de operación.

En ese caso, las supuestas conductas constitutivas de infracción aeronáutica no son causantes de un peligro real e inminente que diera lugar a la imposición de la medida preventiva consistente en la suspensión indefinida del permiso de operación, toda vez que aquellos no suponen conductas tendientes a poner en peligro la integridad y seguridad de las personas o sus bienes, así como tampoco la seguridad aérea.

Argumentó que la autoridad demandada incurrió en violaciones al debido proceso, pues luego de haber afirmado en el memorial de 17 de septiembre de 2001 que los cargos de localización de base, ausencia de inspector y no suscripción al RAC, como hechos no generadores de riesgo y por lo tanto, se abstuvo en ese momento de abrir investigación contra la actora, fueron incluidos posteriormente como puntos fundamentales en el Acta de 9 de noviembre del mismo año, lo cual supone un desconocimiento del principio non bis in ídem, igualmente predicable en las actuaciones administrativas.

Finalmente, la actora afirmó que existió desviación de poder en la expedición de los actos demandados, toda vez que en los numerales 7.1.7.1.5 y subsiguientes del RAC se prevén las sanciones aplicables a los infractores de las normas aeronáuticas, entre las cuales se encuentra la suspensión del permiso de operación, pero también establece que el término de ésta será de 60 a 180 días, por lo que haberse impuesto la medida preventiva de manera indefinida constituye por parte de la entidad demandada una conducta abusiva y extralimitada en el ejercicio de sus funciones.

La desviación de poder se refleja igualmente en una violación del procedimiento de implementación de la medida preventiva, establecido en los numerales 7.2.2.9.1.1, 7.2.2.9.1.2 y 7.2.7.9.1.3 del RAC, que a su vez se encuentra atado con las decisiones que se tomaron en el curso de la vía gubernativa, las cuales reflejan la intención de la demanda de dilatar y eludir el procedimiento sancionatorio con el fin de mantener el carácter indefinido de la medida impuesta.

2. LA CONTESTACIÓN

La UAEAC propuso la excepción de *“falta de correspondencia entre los hechos u omisiones que sirvieron como fundamento a la acción de nulidad y restablecimiento del derecho”*, pues éstos están dirigidos al reclamo de los perjuicios derivados de la suspensión del permiso de operación. Afirma que no son hechos concretos y no tienen conexidad y relevancia con las pretensiones de la demanda, por cuanto resultan aislados y sin ninguna injerencia en la acción impetrada.

Asimismo propuso la excepción que denominó *“inexistencia del derecho fundamento de la acción”*, pues de los hechos expuestos por la actora en la demanda sólo se puede afirmar que ésta no cumplía con los requisitos mínimos para su funcionamiento y además, dan cuenta de su propia desorganización, por lo que resulta claro que a la empresa no le asistía derecho alguno para continuar detentando el permiso de operación.

Finalmente, propuso la excepción de *“indebida acumulación de pretensiones”* ya que en la forma como la actora expuso los hechos, están encaminados a una acción de reparación directa.

Argumentó que como autoridad aeronáutica le asiste la competencia para expedir los reglamentos, dentro de los cuales establece las condiciones que deben cumplir las empresas aeronáuticas para obtener los permisos de operación, requisitos que de acuerdo con el reporte de inspección y otras pruebas que obran en el proceso, no fueron cumplidos.

Manifestó que la medida preventiva adoptada en el acta de 9 de noviembre de 2001, está encaminada a moderar la situación de peligro creada por la empresa y, por consiguiente, la imposición de la misma se ajustó a lo dispuesto en la ley y en los reglamentos aeronáuticos.

II. LA SENTENCIA APELADA

El Tribunal declaró infundadas las excepciones propuestas por la demandada, pues la falta de correspondencia entre los hechos y la acción de nulidad y restablecimiento del derecho, así como también la inexistencia del derecho que sirvió como fundamento para la demanda, no pueden tenerse como excepciones propiamente consideradas por referirse éstas al fondo objeto de la litis, toda vez que no se oponen a la prosperidad de las pretensiones y por consiguiente no pueden prosperar.

Frente a la excepción de indebida acumulación de pretensiones, el Tribunal sostuvo que en concordancia con lo establecido en el artículo 85 del Código Contencioso Administrativo, en ejercicio de la acción de nulidad y restablecimiento del derecho puede solicitarse la nulidad de un acto administrativo y obtener el restablecimiento del derecho afectado por dicho acto, así como también se busca la reparación de un daño generado en ocasión de una actuación administrativa que concluya con la expedición de un acto, razón por la cual dicha excepción tampoco está llamaba a prosperar.

El Tribunal consideró que en este caso se presentó un indebido agotamiento de la vía gubernativa, toda vez que la controversia planteada ante la Administración es distinta a la presenta ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo. La actora presentó en esta instancia argumentos nuevos frente a los cuales la Administración no tuvo la oportunidad de decidir.

Con relación a la falta de competencia, el Tribunal afirmó que si bien se controvierte la competencia de la Dra. Medina Vargas para intervenir en la

inspección que culminó con la expedición del Acta de 9 de noviembre de 2001, dicha presencia obedeció a la necesidad de que ésta brindara apoyo legal a los inspectores que desempeñaron labores de control y vigilancia sobre las condiciones de funcionamiento de la empresa. Aclaró entonces, que las firmas de la Dra. Medina Vargas y el Inspector Grillo Lince en el acta levantada no significa que la decisión se tomó de manera colectiva; por el contrario, ellos detentan la calidad de intervinientes en la actuación.

Ahora bien, el Tribunal consideró frente a la competencia de los Inspectores de Aeronavegabilidad que según los numerales 2.7.8.4 y 2.7.9.4 del RAC, los Inspectores se encuentran autorizados para adoptar las medidas preventivas cuando se presenten anomalías que generen graves riesgos para la seguridad aérea. Teniendo en cuenta que el permiso es concedido previo el cumplimiento de todas las condiciones mínimas de operatividad, lo mismo se predica respecto de la medida, pues ésta es adoptada transitoriamente de acuerdo con las condiciones que la originaron.

Sostuvo que por tratarse de un acto proferido por la UAEAC, este se rige por un estatuto especial como lo es el RAC, en cuyas normas no se exige que las medidas preventivas obedezcan a una motivación, como sí se exige frente al procedimiento para su imposición. En este caso, la actora no atacó los posibles vicios en el procedimiento de la actuación, sino que, por el contrario acometió el acto mismo.

III. EL RECURSO DE APELACIÓN

La actora solicita que se revoque el fallo proferido por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, con fundamento en los siguientes argumentos:

Frente a lo expuesto por el *a quo* respecto al indebido agotamiento de la vía gubernativa, sostiene la recurrente que no existe norma alguna donde se prohíba exponer en vía judicial, hechos nuevos que no fueron expuestos en la vía gubernativa, pues si ello fuera así, se incurriría en una violación al derecho de defensa.

Reitera la recurrente que los actos acusados deben ser declarados nulos por violación al derecho al debido proceso y violación directa e indebida interpretación del RAC, pues si bien en el acta de inspección quedó registrada la firma del

Inspector, quien llevó a cabo tal diligencia y tomó la decisión de suspender las operaciones aeronáuticas fue la abogada de la UAEAC, sin tener competencia para ello y además sin cumplir con un procedimiento sancionatorio como expedir un auto que ordene la apertura de la investigación, la formulación de cargos y la recepción discrecional de las pruebas que se pretendan hacer valer.

Insiste en que el acto demandado debe declararse nulo, toda vez que la Administración omitió notificarlo a la actora en legal forma, violándole el debido proceso y el derecho de defensa.

Asimismo, reitera que los actos acusados se encuentran falsamente motivados porque la Administración sólo efectúa afirmaciones categóricas y valorativas que no sustentan la medida adoptada, motivación que es imprescindible en el evento que sea necesario determinar la procedencia y justificación del acto administrativo.

IV. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

4.1. La UAEAC reiteró los argumentos expuestos en la contestación de la demanda.

4.2. La actora reiteró los argumentos expuestos en la demanda y en el recurso de apelación.

4.3. El Ministerio Público guardó silencio.

V. CONSIDERACIONES DE LA SALA

Entra la Sala al estudio de los aspectos fundamentales contenidos en el recurso de apelación interpuesto por la actora contra la sentencia del Tribunal Administrativo de Cundinamarca y que son los siguientes:

Primer Cargo: Indebido agotamiento de la vía gubernativa por exponer hechos o argumentos nuevos en vía judicial.

Frente a lo expuesto por el *a quo* respecto al indebido agotamiento de la vía gubernativa, la actora sostiene que no existe norma alguna donde se prohíba exponer en vía judicial, hechos o argumentos nuevos que no fueron expuestos en

la vía gubernativa, pues si ello fuera así, se incurriría en una violación al derecho de defensa.

Al respecto conviene precisar que esta Sección, en reiteradas oportunidades ha sostenido¹, que durante el ejercicio de las acciones contencioso administrativas ante la jurisdicción, pueden aducirse nuevos argumentos; distintos de los indicados en la vía gubernativa.

Dijo la Sala:

«Al respecto conviene precisar que la excepción de falta de agotamiento de la vía gubernativa frente a los cargos de caducidad y silencio administrativo positivo, carece de sustento jurídico si se tiene en cuenta que, tal como lo ha sostenido de manera invariable la jurisprudencia de esta Sección, durante el ejercicio de las acciones contencioso administrativas ante la jurisdicción, pueden aducirse nuevos argumentos distintos de los indicados en la vía gubernativa.»

Por lo anterior, no le asiste razón al *a quo* cuando manifiesta que se presentó un indebido agotamiento de la vía gubernativa, porque la actora presentó en la instancia judicial argumentos nuevos frente a los expuestos en vía gubernativa y, por lo tanto, la Sala abordará el estudio de los demás cargos planteados.

Segundo Cargo: Violación al derecho al debido proceso y violación directa e indebida interpretación del Reglamento Aeronáutico Colombiano.

La recurrente plantea que los actos acusados violan el derecho al debido proceso y las disposiciones contenidas en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (en adelante –RAC-), pues si bien es cierto que en el acta de inspección quedó registrada la firma del Inspector, quien llevó a cabo tal diligencia y tomó la decisión de suspender las operaciones aeronáuticas fue la abogada de la UAEAC, sin tener competencia para ello y además, sin cumplir con un procedimiento sancionatorio como expedir un auto que ordene la apertura de la investigación, la formulación de cargos y la recepción discrecional de las pruebas que se pretendan hacer valer.

Para resolver, la Sala considera pertinente hacer referencia a las siguientes disposiciones legales:

¹ Sentencia de 20 de septiembre de 2007, Expediente: 2002-476, Actora: UNIDELCA S.A., M.P. Dra. Martha Sofía Sanz Tobón; Sentencia de 10 de septiembre de 2009, Expediente: 2003-00199, Actora: LAGOBO DISTRIBUIDORES; sentencia de 25 de marzo de 2010, Expediente: 2002-90026, Actora: REUTERS LIMITED, M.P. Dra. María Claudia Rojas Lasso.

De conformidad con el artículo 55 de la Ley 105 de 1993 "*por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*", **corresponde a la UAEAC, sancionar administrativamente a los particulares, personas naturales o jurídicas** relacionadas con el sector, **por la violación de los reglamentos aeronáuticos y las demás normas que regulan las actividades aeronáuticas y fijar los criterios para la imposición de dichas sanciones.**

Por su parte, el numeral 7.1.1.3 del RAC establece que **la facultad sancionatoria está en cabeza de la UAEAC, a través de sus dependencias y funcionarios competentes** para el efecto, los cuales podrán sancionar a cualquier persona que viole las normas aeronáuticas.

Asimismo, el numeral 7.1.6.1. *ibídem* prevé que **la competencia para investigar y sancionar las infracciones a las normas aeronáuticas puede delegarse en las respectivas dependencias**, es decir, si se trata de infracciones referentes a las actividades aéreas comerciales, el área o dependencia encargada de asumir la investigación e imponer la sanción respectiva es la oficina de transporte aéreo y, **si se trata de infracciones a las normas y procedimientos sobre control técnico, mantenimiento y operación de aeronaves y en general, todas aquellas que atenten o pongan en riesgo la seguridad aérea, la dependencia encargada es la Oficina de Control y Seguridad Aérea.**

Según el numeral 7.2.1.1. *ibidem*, la actuación administrativa encaminada a averiguar la ocurrencia de la infracción a las normas aeronáuticas y la sanción a que hubiere lugar, se iniciará mediando queja o denuncia de cualquier persona, o por conocimiento de la UAEAC, a través de los funcionarios designados, quienes emitirán el correspondiente informe al efecto. De lo contrario, en los casos de flagrancia, el inspector o funcionario facultado que detecte o conozca la falta iniciará la actuación de inmediato, conforme a las normas pertinentes.

Por lo tanto, cuando de la queja o del informe se establezca que puede existir una infracción, se dispondrá la apertura de la investigación, encaminada a constatar su existencia, verificar si estos son violatorios de las normas aeronáuticas, identificar a sus autores o partícipes y a imponer las medidas preventivas, sanciones y acciones correctivas a que hubiere lugar.

Cuando se trate de infracciones detectadas en flagrancia cuya realización atente contra la seguridad aérea o aeroportuaria, se tomarán las medidas preventivas inmediatas que sean necesarias para neutralizar la situación de peligro de personas y bienes, para lo cual se podrá contar con el apoyo de autoridades policivas. En aplicación de lo anterior, los inspectores de operaciones y de aeronavegabilidad o funcionarios designados, podrán disponer como medida preventiva la suspensión del ejercicio de algún privilegio contemplado en el correspondiente permiso (de operación o funcionamiento) o licencia (de personal aeronáutico), la suspensión de actividades de vuelo de alguna aeronave, la remoción de cualquier aeronave o equipo en los aeropuertos, o la suspensión de trabajos de mantenimiento reparación o alteración sobre aeronaves o partes, hasta tanto haya cesado la situación de riesgo. (numeral 7.2.1.10. del RAC)

De la misma manera, **se podrán adoptar las medidas preventivas** señaladas en el acápite anterior, **cuando se detecten hechos u omisiones que aún sin constituir infracción entrañen grave e inminente riesgo para la seguridad aérea, o para la vida o bienes de las personas, en relación con las actividades aeronáuticas, cuyo fin es conjurar la situación de peligro creada. Pese a que la adopción de estas medidas no estará sujeta a un procedimiento especial, la Administración debe respetar los derechos y garantías procesales del afectado**, previstos en la Constitución, las leyes y los reglamentos. (numeral 7.2.1.10 RAC)

De las normas transcritas, se infiere que las medidas preventivas son de aplicación inmediata y no requieren de un procedimiento previo o de alguna formalidad procesal específica, pues de lo que se trata es precisamente de conjurar la situación de riesgo o peligro para la seguridad aérea, o para la vida y bienes de las personas.

Las enunciadas medidas preventivas son independientes del procedimiento sancionatorio que la Administración debe adelantar cuando ocurran los supuestos fácticos constitutivos de las sanciones a normas aeronáuticas.

A este respecto, resulta pertinente señalar que la Sala mediante sentencia de 19 de noviembre de 2009², precisó la diferencia entre las medidas preventivas o de seguridad y las sanciones en materia ambiental. Pese a no tratarse de medidas

² Expediente: 1999-02524, Actora: SANDESOL LTDA.; M.P. Dr. Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta.

preventivas en materia aeronáutica, las consideraciones que expuso en esa oportunidad, son enteramente aplicables al caso presente, por tratarse de situaciones de riesgo que atenten o puedan atentar contra la vida y bienes de las personas y la seguridad aérea. Dijo la Sala en esa oportunidad:

“Es importante precisar que el Decreto 1594 de 1984, contempla en sus artículos 181 a 196 la posibilidad de que las autoridades competentes adopten medidas de seguridad encaminadas a conjurar, prevenir o impedir la ocurrencia de hechos o la existencia de situaciones de riesgo que atenten o puedan atentar contra la salubridad pública. Para la adopción de tales medidas el legislador no exige formalismos especiales. Dichas medidas, que no son de naturaleza sancionatoria sino preventiva, son de inmediata aplicación ya sea de oficio o a petición de parte interesada. Es del caso subrayar desde ya que la adopción de tales medidas encuentra su fuente de inspiración y justificación en el principio de precaución, el cual, según lo dispuesto en diferentes instrumentos internacionales y en expresas disposiciones de nuestro ordenamiento jurídico interno, constituye uno de los principios cardinales en materia de protección del medio ambiente.”

Dado que las medidas preventivas tienen como fin, conjurar, prevenir o impedir la ocurrencia de hechos o la existencia de situaciones de riesgo, éstas son de aplicación inmediata, no exigen formalismos especiales y no son de naturaleza sancionatoria.

Está probado en el expediente que el Inspector de la UAEAC, señor ALFONSO JARAMILLO ÁLVAREZ, mediante oficio GTEC-101-2704 de 7 de septiembre de 2001 (fl. 361) informó al Gerente de SISVAL LTDA., Juan Carlos Bandon, que *“como resultado de la inspección cumplida a su empresa en la base principal de Bogotá, la cual fue atendida por el señor CESAR CONTRERAS, se encontraron las siguientes discrepancias, entre otras, para cuyo cumplimiento se concede un plazo hasta el 30 de octubre de 2001”*:

“La localización de la base principal de su empresa en Bogotá, no corresponde con lo autorizado por Resolución, y a pesar de habersele solicitado aclaración al respecto no ha sido posible definir esta situación.
No cuentan con Inspector de la Empresa como responsable de Control de Calidad.
No existe persona alguna como responsable de mantenimiento.
No se encuentre suscripción con entidad alguna para mantener actualizados los manuales, ADS y demás información técnica.
No hay record de interventoría a los talleres que les presta el servicio.
No se encontró record de mantenimiento de las aeronaves.
La estadística que se lleva de las aeronaves, se encuentra desactualizada.
En el libro de vuelo no se registran las diferentes acciones de mantenimiento como los cambios de componentes, o se registran incorrectamente.

No se lleva un control confiable del cumplimiento de Directivas, ADs y demás documentos técnicos.
No se encontraron records del overhauil de los componentes.
Las instalaciones del equipo de apoyo pertenecen a otra empresa.
Las tarjetas de identificación del material aeronáutico pertenecen a otra empresa y son mal utilizadas.
Las herramientas de precisión se encontraron con fecha de calibración vencida o sin calibración y no existe control de calibración.
No se encontró record de entrenamiento del personal técnico.
En el área o depósito de material se encontró revuelto material de consumo, repuestos etc. y una caja de accesorios de turbina Allison desarmada.
En relación con la Seguridad Industrial no existe manual, ni reglamento, ni planes de entrenamiento.
El personal técnico labora con uniformes.”

El 9 de noviembre de 2001, funcionarios de la UAEAC, ALFONSO DE JESÚS JARAMILLO ÁLVAREZ (Ingeniero), MIGUEL RICARDO GRILLO LINCE (Inspector de Operaciones de la Oficina de Control y Seguridad Aérea) y MARLO ROSJEANNE MEDINA VARGAS (Abogada del Grupo de Asistencia Legal), adelantaron una inspección técnica en las instalaciones de SISVAL LTDA., quienes fueron atendidos por su Representante Legal BLANCA LILIANA ÁNGEL CANO y la Directora de Operaciones JULIETA VÉLEZ MEJÍA (fl. 362). Durante la inspección se encontraron diferentes reportes tanto en el área de operaciones como en la aeronavegabilidad siendo algunos de ellos:

“PRIMERO: La localización de la sede de funcionamiento de la empresa no corresponde a la autorización conferida a la empresa mediante Resolución No. 6788 de 17 de mayo de 1990 (...). Esta situación ha sido manifestada como reporte en varias ocasiones sin que hasta la fecha haya sido cumplida. SEGUNDO: la empresa no tiene Inspector con licencia AIT responsable del Control de Calidad y por lo mismo no cumple con el sistema de inspección que debe tener en virtud de lo dispuesto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Además, en la hoja de vida de la persona que se pretende habilitar como AIT de la empresa, es decir del señor CESAR CONTRERAS, no existen constancias correspondientes al entrenamiento recurrente en el equipo que opera la empresa. TERCERO: No existen registros de interventoría de los trabajos de mantenimiento que son efectuados por terceros a las aeronaves de la empresa. CUARTO: No se presentó la constancia de suscripción vigente a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y no se cuenta con la última versión a los mismos. QUINTO: Los deberes y responsabilidades descritos en el MGM y MGO no corresponden integralmente a todos y cada uno de los cargos que se establecen en el organigrama general presentado. SEXTO: No presentó el listado de personal de vuelo. SEPTIMO: No se presentó el listado de programación de vuelo. OCTAVO: No se presentó el listado contentivo de la programación de vacaciones y tiempo de descanso del personal de vuelo. NOVENO: La empresa no presentó el listado del personal administrativo.”

En consideración a los reportes relacionados, los funcionarios de la UAEAC decidieron "**SUSPENDER EL PERMISO DE FUNCIONAMIENTO CONCEDIDO A LA EMPRESA SISVAL MEDIANTE RESOLUCIÓN 6768 DEL 17 DE MAYO DE 1990, Y EN CONSECUENCIA, LA EMPRESA DEBERÁ ABSTENERSE DE EFECTUAR TODAS Y CADA UNA DE LAS OPERACIONES QUE LE HAN SIDO AUTORIZADAS POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA. Siendo las 5:30 pm del 9 de noviembre de 2001 se suspende la presente inspección, la cual se continuará el día 13 de los corrientes y en constancia se suscribe el presente documentos por quienes en ella intervinieron.**" (negrilla fuera de texto)

Mediante oficio GTEC-101-3380 de 13 de noviembre de 2001 (fl. 389), el Ingeniero de la Aeronáutica Civil ALFONSO DE JESÚS JARAMILLO ÁLVAREZ le comunicó al Gerente General de SISVAL LTDA. "*que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, con base en los reportes efectuados durante la inspección realizada los días 8 y 9 de los corrientes, decidió suspender a partir del 9 de noviembre de 2001, el permiso de operación concedido mediante Resolución No. 6768 del 17 de mayo de 1990, toda vez que como consta en los referidos reportes, se está comprometiendo gravemente la seguridad aérea. Por lo anterior, la empresa, que conoció la medida durante la inspección, debe abstenerse de realizar cualquier tipo de operaciones hasta tanto cuente con el levantamiento de la suspensión y el consecuente permiso por parte de la UAEAC. Contra la suspensión, la empresa podrá, a través de su Representante Legal o por medio de apoderado, interponer los recursos de reposición y en subsidio apelación, de conformidad con lo previsto en el artículo 50 y siguientes del C.C.A.*"

A su vez, el Ingeniero de la UAEAC ALFONSO DE JESÚS JARAMILLO ÁLVAREZ presentó el 14 de noviembre de 2001 el siguiente informe (fl. 390):

"Aproximadamente a las 4:30 p.m. del día 13 de noviembre de 2001, me dirigí a las instalaciones de SISVAL LTDA. Ubicadas en el Terminal Aéreo Simón Bolívar entrada 1, en compañía de la Dra. MARLO ROSJEANNE MEDINA VARGAS, abogada del Grupo de Asistencia Legal de la Oficina de Control y Seguridad Aérea, con el propósito de: 1) Poner en conocimiento de la Representante Legal de la referida empresa del contenido del oficio GTEC-101-3380 de fecha 13 de noviembre de los corrientes, el cual hace referencia a la decisión conocida por la representante de la empresa, como consta en acta de inspección de fecha 9 de noviembre de 2001, relacionada con la suspensión del permiso de operación contenido en la Resolución 6768 del 17 de mayo de 1990; 2) solicitar a la Directora de Operaciones se sirviera efectuar la suscripción del acta de inspección que no había podido firmar

como quiera que había tenido que ausentarse previa terminación de dicho documento, como consta en el mismo; y, 3) Informar a la Representante Legal de SISVAL LTDA. que la inspección a la empresa se reanudará el próximo 19 de noviembre a las 2:00 p.m. En las instalaciones de SISVAL fuimos atendidos por la señora BLANCA LILIANA ÁNGEL CANO representante legal y por la capitana JULIETA VÉLEZ MEJÍA Directora de Operaciones quienes habiendo leído el oficio y el acta respectivamente, 1) se negaron a recibir el oficio de la referencia y solicitaron fuera enviado a la dirección que reposa en la Aerocivil para el envío de comunicaciones; 2) La Directora de Operaciones se abstuvo de firmar el acta "porque trabaja en la empresa y le interesa colaborar para que no la suspenda la AEROCIVIL y considera apropiada la decisión", 3) manifestaron inconformidad con la fecha programada para continuar la inspección, no obstante habérseles explicado que la inspección era independiente de la suspensión del permiso de operación y que por ende, satisfechos los requerimientos para levantar la referida suspensión, esta sería procedente aún no habiéndose reanudado o terminado la inspección."

El 19 de noviembre del mismo año (fl. 391), se hicieron presentes en las instalaciones de SISVAL LTDA., el Ingeniero ALFONSO DE JESÚS JARAMILLO ÁLVAREZ y la Abogada del Grupo de Asistencia Legal, MARLO ROSJEANNE MEDINA VARGAS, con el propósito de continuar la inspección técnica iniciada el 8 de los corrientes. Dichos funcionarios dejaron la siguiente constancia:

"En las instalaciones de SISVAL LTDA. no se encontraba nadie y estaban cerradas por lo que nos dirigimos a las oficinas de AEROMECAÓNICA donde se encontraba el señor HUGO ROJAS RODRÍGUEZ Subgerente de la empresa SISVAL LTDA., quien manifiesta que según información telefónica suministrada por la señora BLANCA LILIANA ANGEL CANO Representante Legal de SISVAL LTDA, en las oficinas de la autoridad aeronáutica se radicó una comunicación en la que se informaba "una especie de suspensión de la inspección hasta tanto no se resuelva el recurso de reposición interpuesto por la empresa". Dejan constancia los suscritos que no se conoce la comunicación a la que hace referencia el señor ROJAS RODRÍGUEZ ni tampoco el escrito contentivo del mencionado recurso. Finalmente, cabe anotar que el subgerente de la empresa manifiesta no firmar la presente acta por cuanto no cuenta con autorización para hacerlo."

Según se lee en las pruebas transcritas y en el texto de la Resolución 0997 de 14 de marzo de 2002 (fl. 393-405), por la cual la Jefe de la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, decidió el recurso de apelación interpuesto por la actora contra el Acta de Inspección Técnica de 9 de noviembre de 2001, fueron varias las razones por las cuales la Aeronáutica Civil suspendió el permiso de funcionamiento, pues los supuestos de hecho relacionados en los reportes que hacen parte del acta de inspección, constituyen desconocimiento de las normas aeronáuticas.

Para la Sala es claro que, el Ingeniero ALFONSO DE JESÚS JARAMILLO ÁLVAREZ y la Abogada del Grupo de Asistencia Legal MARLO ROSJEANNE MEDINA VARGAS actuaron como funcionarios de la oficina de control y seguridad aérea de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, en cumplimiento de la función investigativa establecida en el numeral 7.1.6.1. del RAC, por lo tanto, sí eran competentes para iniciar la investigación tendiente a verificar el cumplimiento de las normas aeronáuticas, la cual los llevó a imponer la medida preventiva consistente en la suspensión del permiso de funcionamiento.

Las pruebas allegadas al proceso permiten observar que la medida preventiva impuesta por los funcionarios de la UAEAC se encontraba plenamente justificada, en razón a que al momento de realizar la visita y la inspección correspondiente, se detectaron varios hechos u omisiones generadores de riesgo grave e inminente para la vida y bienes de las personas y para la seguridad aérea.

En efecto, el hecho de que los funcionarios de la UAEAC hubieran detectado varias irregularidades al momento de efectuar la inspección a la empresa, entre las cuales se encontraron la falta de un Inspector con licencia AIT, falta de las constancias del entrenamiento del equipo de personal, falta de registros de interventoría de los trabajos de mantenimiento efectuados por terceros a las aeronaves de la empresa, falta de las constancias de suscripción vigente a los RAC, no presentar los listados correspondientes al personal de vuelo, programación de vuelos, personal administrativo, entre otras; constituían en ese momento razones más que suficientes para que, de conformidad con el numeral 7.2.1.10 del RAC, dichos funcionarios tomaran la decisión de suspender el permiso de funcionamiento de la empresa, con el fin de prevenir la ocurrencia de hechos o situaciones de riesgo, la cual se podía aplicar de manera inmediata, sin proferir un auto de apertura de investigación, por no tratarse de una sanción propiamente dicha.

Cabe resaltar que pese a que la adopción de la medida preventiva no está sujeta a un procedimiento especial, la Administración debe respetar los derechos y garantías procesales del afectado. De tal manera, que la UAEAC al encontrar o detectar las situaciones de riesgo, requirió a la actora para que allegara los documentos no encontrados y probara que cumplía con la normativa aeronáutica,

sin que ésta hubiera dado una respuesta satisfactoria para así obtener el levantamiento de la medida preventiva impuesta.

Teniendo en cuenta el carácter preventivo de la medida de suspensión, resulta fácil inferir que esa decisión no tenía un carácter definitivo, por cuanto estaría vigente hasta tanto no se superen las causas que le dieron origen.

Si bien es cierto que la entidad demandada no formuló el auto de apertura de investigación en los términos señalados en los numerales 7.2.1.1. y 7.2.2.2.1. del RAC, no lo es menos que la medida cautelar fue impuesta por la UAEAC por haber detectado hechos u omisiones que aún no constituían infracción, pero que podían poner en riesgo la vida y bienes de las personas y la seguridad aérea.

Sin embargo, no se vulneró el derecho de defensa puesto que se interpusieron los recursos de reposición y apelación.

Por lo expuesto, el cargo no prospera.

Tercer Cargo: Violación al derecho al debido proceso y el derecho de defensa por falta de notificación del acto acusado.

La actora sostiene que el acto demandado debe declararse nulo, toda vez que la Administración omitió notificarlo a la actora en legal forma, violándole el debido proceso y el derecho de defensa.

Como se anotó en acápites anteriores y de conformidad con el numeral 7.2.1.10 del RAC, las medidas cautelares que imponga la UAEAC cuando detecte hechos u omisiones que entrañen grave e inminente riesgo para la seguridad aérea, o para la vida o bienes de las personas, en relación con las actividades aeronáuticas, **no estará sujeta a un procedimiento especial; sin embargo, la Administración debe respetar los derechos y garantías procesales del afectado**, previstos en la Constitución, las leyes y los reglamentos. (numeral 7.2.1.10 RAC)

Sin embargo, la Sala considera que es pertinente recordar que la falta de notificación de los actos administrativos, o su realización en indebida forma, no es causal de nulidad de los mismos, sino de ineficacia por falta de publicidad,

conforme lo dispone el artículo 48 del Código Contencioso Administrativo, que a la letra señala:

«**ARTÍCULO 48.** Sin el lleno de los anteriores requisitos no se tendrá por hecha la notificación ni producirá efectos legales la decisión, a menos que la parte interesada, dándose por suficientemente enterada, convenga en ella o utilice en tiempo los recursos legales.

Tampoco producirán efectos legales las decisiones mientras no se hagan las publicaciones respectivas en el caso del artículo 46.»

Lo anterior significa que la falta de notificación no atenta contra la validez del acto administrativo sino que afecta su eficacia.

Por las razones expuestas, este cargo no prospera.

Cuarto Cargo. Falsa motivación de los actos acusados por encontrarse sustentados en afirmaciones categóricas y valorativas.

La actora sostiene que los actos acusados se encuentran falsamente motivados porque la Administración sólo efectúa afirmaciones categóricas y valorativas que no sustentan la medida adoptada, motivación que es imprescindible en el evento que sea necesario determinar la procedencia y justificación del acto administrativo.

Para la Sala, los argumentos expuestos por la actora en este cargo conllevan al estudio de las normas aplicables al caso concreto y a las pruebas allegadas al proceso, las cuales fueron analizadas en el acápite correspondiente al cargo primero, razón por la cual no hay lugar a realizar un nuevo estudio sobre la legalidad del acto acusado.

Este cargo tampoco prospera.

Se impone pues, confirmar la sentencia proferida por el a quo.

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

F A L L A :

CONFIRMASE la sentencia de 11 de mayo de 2006 del Tribunal Administrativo de Cundinamarca (Sección Primera, Subsección A).

Cópiese, notifíquese y, en firme esta providencia, devuélvase el expediente al Tribunal de origen. Cúmplase.

Se deja constancia de que la anterior sentencia fue discutida y aprobada por la Sala en la sesión de la fecha.

MARÍA ELIZABETH GARCÍA GONZÁLEZ
Presidente

MARÍA CLAUDIA ROJAS LASSO

MARCO ANTONIO VELILLA MORENO