

**APREHENSION Y DECOMISO DE MERCANCIA – Trámites aduaneros.
Artefacto naval**

La determinación de la Fiscalía referente a si la mercancía era o no hurtada, tampoco afecta el hecho de haberse constatado sobre ella la configuración de la causal de aprehensión y decomiso, y el que la misma se materializara mediante la expedición de la respectiva Resolución, por parte de la DIAN. Obsérvese que el acto administrativo por el cual se dispone el decomiso, en modo alguno representa el que la mercancía sea legalizada mediante su nacionalización, sino que la misma, pasa a poder de la Nación, precisamente, por haberse demostrado su ilegal introducción al país. De ahí, que fueren los documentos soporte de la legal introducción de la nave al país lo que la DIAN se hallaba requiriendo a fin de constatar si la misma estaba incurso en la causal de aprehensión y decomiso prevista en el numeral 1.6. del artículo 502 del E.A., que, dicho sea de paso, resultó aplicable al no constar la existencia de los documentos correspondientes ni el adelantamiento de trámites de nacionalización. Cabe anotar que tampoco es de recibo suponer, como sostiene el apelante, que el registro de la embarcación en un país extranjero permita eludir la demostración de su ingreso legal al territorio nacional, bajo las normas propias de dicha materia, so pretexto del ejercicio de una soberanía ejercida sobre el bien por parte de otro Estado. Ello, conlleva a aclarar, que un eventual registro panameño de la nave, al momento de la investigación administrativa, no reviste relevancia alguna frente a la verificación de la legalidad del ingreso y permanencia de la misma en el país por parte de la DIAN, pues de admitir tal tesis, se llegaría al absurdo, anteriormente advertido, de exceptuar del control aduanero a las embarcaciones registradas en otros países, que ingresen al territorio aduanero nacional.

FUENTE FORMAL: CODIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL – ARTICULO 66 / CODIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL – ARTICULO 69 / ESTATUTO ADUANERO – ARTICULO 502 NUMERAL 1.6 / ESTATUTO ADUANERO – ARTICULO 205 / DECRETO 2685 DE 1999 – ARTICULO 536

NOTA DE RELATORIA: Independencia de la DIAN y la DIMAR respecto al arribo de embarcaciones, Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia de 24 de noviembre de 2011, Rad. 2002-01260-01, MP. María Claudia Rojas Lasso.

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCION PRIMERA

Consejero ponente: MARCO ANTONIO VELILLA MORENO

Bogotá, D.C., veintiocho (28) de noviembre de dos mil trece (2013)

Radicación número: 13001-23-31-000-2008-00434-01

Actor: COLMARES S. A.

Demandado: DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES

Referencia: APELACION SENTENCIA – ACCION DE NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO

Se decide el recurso de apelación oportunamente interpuesto por el apoderado de la parte demandante contra la Sentencia de 16 de septiembre de 2011 proferida por el Tribunal Administrativo de Bolívar, por medio de la cual se deniegan las pretensiones de la demanda instaurada en ejercicio de la acción de nulidad y restablecimiento del derecho contra las Resoluciones 000059 de 11 de enero de 2008 y 0000738 de 24 de abril de 2008, proferidas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN.

I-. ANTECEDENTES

1.1- La empresa COLMARES S.A., actuando por medio de apoderado, en ejercicio de la Acción de Nulidad y Restablecimiento del Derecho, presentó demanda ante el Tribunal Administrativo de Bolívar¹, tendiente a que mediante sentencia, se decretara la nulidad de la Resolución No. 000059 de 11 de enero de 2008, por la cual se ordenó el decomiso a favor de la Nación – DIAN de una mercancía, y la Resolución No. 0000738 del 24 de abril de 2008, que resolvió el recurso de reconsideración contra la anterior, expedidas por la División de Fiscalización Aduanera y la División Jurídica Aduanera de la Administración Especial de Aduanas de Cartagena, respectivamente.

¹ Folios 1 a 9 del cuaderno No. 1 del expediente.

Como consecuencia, solicita que se le restablezca en su derecho, ordenando se condene a la DIAN de Cartagena, a título de lucro cesante, devolver la mercancía decomisada, o en su defecto, el valor de la misma actualizada a la fecha de ejecutoria de la Sentencia. La mercancía, la considera valuada en la suma de \$2.627.199.900 M/cte.

Asimismo, solicita se condene a la demandada a título de daño emergente, en la cantidad del 20% de la suma que resulte del punto anterior, equivalente a lo dejado de percibir por concepto de ganancia de la venta de la mercancía decomisada (SIC)².

1.2. En apoyo de sus pretensiones señala, en síntesis, los siguientes hechos, advirtiendo, no obstante, que los mismos se presentan confusamente en el texto de una demanda inicial y de otra que adiciona la anterior:

1.2.1.- Comienza indicando que la Empresa demandante cuenta con legitimación para actuar en el proceso, por cuanto la firma DIACO S.A., consignataria inicial de la mercancía, endosó en propiedad el conocimiento de embarque No. AYCNT 001, con lo cual transfirió todos los derechos sobre la mercancía a aquella.

1.2.2.- El día 22 de mayo de 2007 llegó al País la mercancía consistente en “artefacto naval para desguace ex Ciudad de Oviedo”, con el documento de

² Folio 2 del cuaderno principal del expediente.

transporte AYCNET 001 hasta el 22 de septiembre de 2007, mediante auto 2116 del 19 de julio de 2007 (SIC)³.

1.2.3.- Una vez llegada la nave al Puerto de Cartagena, la misma fue trasladada al muelle de COTECMAR, donde debía desguazarse, debido a varias emergencias que amenazaban con su hundimiento.

1.2.4.- La Unidad de Reacción Inmediata (URI) Fiscalía Seccional Siete de Cartagena, ordenó la inmovilización de la nave, quedando a su disposición, mientras la Fiscalía levantaba la medida sobre la nave.

1.2.5.- La DIAN, mediante Resolución 000059 del 11 de enero de 2008, decomisó la mercancía aprehendida por medio del acta No. 0185 FISCA de 3 de octubre de 2007 y descrita en el DIAM No. 2406010233, a nombre de DIACO, por la causal prevista en el numeral 1.6 del artículo 502.

1.2.6.- Contra la anterior Resolución se presentó el recurso de reconsideración, el cual fue resuelto mediante Resolución 0000738 del 24 de abril de 2008, habiendo quedado agotada la vía gubernativa.

1.3. Las normas que se consideran violadas son la Constitución Nacional, artículos 2, 6, 13, 25, 29, 58, 83 y 209 de la C.P.; artículos 2, 115 y 119 del Decreto 2685 de 1999 y artículos 3 y 34 del C.C.A

³ Folio 2 del cuaderno principal del expediente.

1.4. El concepto de la violación fue expuesto así:

1.4.1. Sostiene que se violaron las normas constitucionales por cuanto con los actos acusados, se vulneraron los fines del Estado, no se tuvieron en cuenta las pruebas oportunamente presentadas, se desconocieron los principios de igualdad, contradicción y buena fe, hubo falsa motivación y se violó el derecho a la propiedad privada.

En cuanto a la violación de los artículos 115 y 119 del Decreto 2685 de 1999 indica que se configuró porque la DIAN no cumplió con todos los requisitos allí establecidos para declarar el decomiso de la mercancía. Sostiene que no se le brindó a la Empresa COLMARES S.A., la oportunidad de realizar el levante de la mercancía y la declaración de importación dentro de los cuatro (4) meses a que se refieren las normas invocadas, incurriendo en violación al debido proceso.

1.4.2. Afirma que con la actuación administrativa se desconoció el artículo 3º del C.C.A y los principios orientadores establecidos en los literales a) y b) del artículo 2º del Decreto 2685 de 1999.

Alega que la ilegalidad de los actos administrativos se deriva de los siguientes aspectos fácticos y legales:

- La causal de aprehensión y decomiso invocada por el funcionario fiscalizador, prevista en el numeral 1.6., del artículo 502 del Decreto 2685 de 1999, por no existir declaración de importación ni una planilla que justifique el paso desde el Puerto de Mamonal hasta Cotecmar, no se ajusta a la realidad del caso.
-
- La legal introducción de la embarcación al país y su permanencia fueron demostradas. En efecto, la chatarrización a la que sería sometida la nave fue suspendida por orden de un fiscal, por lo que se trata de una permanencia forzada en el astillero, que no puede considerarse como ilegal. Arguye que se está, entonces, ante un caso de fuerza mayor o caso fortuito, con ocasión de la orden de inmovilización decretada por la Fiscalía, y las averías sufridas por la mercancía que obligaron su traslado a Cotectmar para evitar su hundimiento y donde a su turno iba a ser desguazada.

Luego, efectúa una narración confusa de la que, en síntesis, se descifra que la nave fue vendida por sus propietarios, Naviera Blancamar S.A., por intermedio de la Agencia Marítima Colombiana Mundinaves, como material ferroso, a la empresa DIACO en Colombia, la cual endosó el BL representativo de la nave a COLMARES S.A. Continúa con citas jurisprudenciales sobre la fuerza mayor y el caso fortuito, para reforzar su tesis al respecto.

1.4.3. El demandante presenta adición de la demanda para agregar que cuando la nave estaba siendo trasladada al muelle de Mamonal de C/gena, lugar de destino según el BL, la Capitanía de Puerto le ordena a la empresa transportadora que lo deje atracado en las instalaciones de Cotecmar Mamonal, empresa encargada del trámite de nacionalización, porque el muelle al que se dirigía inicialmente estaba

congestionado. Alega que esta orden provino de autoridad competente en los términos del Decreto 2324 de 1984.

Asimismo, señala que la Capitanía de Puerto de Cartagena, con fecha 13 de agosto de 2007 le informa al CN Luis Salcedo, director de Cotecmar Planta Mamonal que el 9 de julio de 2007, le realizó a la embarcación una inspección de la que constató que la nave no cuenta con permiso de desguace y que este solo puede ser autorizado por su Estado de bandera, que para el caso es Panamá, por tanto, la nave debe mantenerse en las mismas condiciones de seguridad.

1.4.4. Con respecto al acta de aprehensión adicional que de su lectura se deduce que a los funcionarios aduaneros sí se les presentó la documentación que amparaba la mercancía, por lo que lo previsto en la causal del numeral 1.6. del artículo 502 no se configuró.

1.4.5. Sostiene que la DIAN dio una interpretación equivocada a las normas que regulan sus competencias y jurisdicción, pues le asignó el carácter de mercancía a lo que es considerado como una nave en el mundo jurídico, la cual era además, chatarra, y esta última tampoco es considerada como mercancía por el Arancel de Aduanas, sino como algo que ya es inservible para su funcionamiento.

Indica que las naves se encuentran reguladas en el artículo 1435 del C. de Co., y por tanto, las mismas están bajo el control y dirección de la DIMAR, entidad que había autorizado su ingreso a la Nación con fines de chatarrización, según se consiga en el BL. De ahí, arguye que hubo una invasión de competencia de la

DIAN a la DIMAR, considerando, además, que fue la DIAN la que ordenó el desguazamiento de la nave sin tener competencia para ello.

1.4.6. Arguye que hubo falsa motivación en los actos administrativos, reiterando al efecto que la introducción de la nave al territorio nacional se efectuó cumpliendo todos los requisitos legales, habiendo, el agente marítimo Mundinaves, notificado a la autoridad marítima y presentado los documentos de transporte ante la autoridad aduanera. Señala que el trámite de nacionalización y cancelación de los impuestos fue obstaculizado por la orden de inmovilización impartida por la Fiscalía.

También fundamenta la falsa motivación en que la única y exclusiva autoridad competente para conocer de todo lo relacionado con las naves marítimas es la Capitanía de Puerto, por mandato expreso del Decreto 2324 de 1984, y en el hecho de que el ingreso de la nave se realizó con fines de chatarrización, actividad que no está sujeta al régimen de importación. De este modo, afirma que no se le podía exigir dicha declaración ni la planilla de envío, menos cuando el Decreto 2324 de 1984 no lo exige y la nave no es una mercancía.

1.4.7. Sobre la orden de inmovilización de la Fiscalía y la orden de la Capitanía de Puerto referente a que la nave se dirigiera y permaneciera en el Muelle de Cotecmar Mamonal, arguye que estas órdenes eran de obligatorio cumplimiento, por parte de autoridades competentes y por tanto, la actuación de la DIAN fue ilegal al haberlas desconocido.

1.4.8. Alude a la causal de nulidad de los actos acusados por desacato a las decisiones judiciales. Al respecto, plantea que se vulneraron los artículos 4 y 95 de la C.P., porque desde el comienzo del procedimiento la DIAN tuvo la información de que la nave tenía una orden judicial de inmovilización, circunstancia que la obligaba a abstenerse del procedimiento llevado a cabo, hasta que se definiera su situación legal con la Fiscalía en los términos de los artículos 536 y 528 del Decreto 2685 de 1999. Particularmente, alude a la excepción prevista en el numeral 5º del artículo 528 ibídem, señalando que era la Fiscalía la Entidad que debía definir la titularidad de los derechos del buque.

1.5.- La División Jurídica de la Administración de Aduanas Nacionales Local Cartagena, mediante apoderado, solicitó desestimar las pretensiones de la demanda, con base en los siguientes argumentos:

1.5.1. En relación con la violación a los artículos 115 y 119 del E.A., sostiene que la Empresa no adelantó trámite alguno durante el término señalado en la norma para nacionalizar la mercancía.

1.5.2. Sobre las causales de aprehensión señala que esta corresponde a la del numeral 1.6 del artículo 502 del E.A., toda vez que la nave se encontró en un muelle distinto al autorizado para su ingreso y almacenamiento, sin estar amparada en una declaración de importación, planilla de envío o factura de

nacionalización, por lo que se considera mercancía no declarada a la autoridad aduanera.

1.5.3. Con respecto a la orden de inmovilización dada por un Fiscal de la República y el traslado a Cotecmar por el mal estado de la nave, como circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito, expone que para que estas se configuren es necesario que se observen los requisitos dados por la jurisprudencia y la doctrina, como la imprevisibilidad, irresistibilidad e inimputabilidad, frente a lo cual advierte que la discusión que se generó en los actos demandados no es el motivo o razones por las cuales se traslada la nave decomisada de un puerto habilitado "Mamonal" a un puerto no habilitado "Cotecmar", sino al hecho de no haber dado aviso a la autoridad aduanera.

Agrega que la supuesta avería de la nave no cumple con el requisito de la irresistibilidad para efectos de considerarse fuerza mayor que justifique el incumplimiento de la obligación de amparar la mercancía en una planilla de envío para su traslado dentro del territorio aduanero nacional.

En cuanto a la orden de la Fiscalía para suspender el proceso de chatarrización y la inmovilización de la nave en el muelle de Cotecmar, señala que esta no implica impedimento alguno para que la motonave fuera declarada ante la autoridad aduanera. No existe en la legislación aduanera ninguna norma que impida que sobre la mercancía que es objeto de una orden de inmovilización de la Fiscalía se realice la declaración de la misma ante la autoridad aduanera, ni mucho menos que tenga la posibilidad de generar la suspensión del proceso de definición de la situación jurídica de la mercancía y agrega que es la DIAN la que detenta la

facultad para determinar la aprehensión, lo que no contraviene lo dispuesto en la Ley 906 de agosto 31 de 2004 en materia de bienes involucrados en investigaciones penales.

1.5.4. En lo que atañe a la causal de nulidad alegada por el demandante sobre el desacato de decisiones judiciales, sostiene que no es cierto que el procedimiento de definición de la situación jurídica de la mercancía esté sujeto a prejudicialidad o a la suspensión por el adelantamiento de otro tipo de proceso, en este caso, penal. Al efecto, cita el artículo 469 del E.A., y otras que asignan a la DIAN la definición de la situación jurídica de mercancías.

II.-FUNDAMENTOS DE LA SENTENCIA RECURRIDA

La sentencia de primera instancia denegó las pretensiones de la demanda con fundamento, en esencia, en lo siguiente:

2.1. En primer lugar, circunscribe los problemas jurídicos, en que por un lado, se debe determinar si en virtud de que la Fiscalía General de la Nación inmovilizó la nave, la DIAN perdió competencia para adelantar el trámite definición de la mercancía; y, por el otro, es del caso establecer si por tratarse de un ingreso de naves al territorio colombiano, la competencia para definir sobre la estadía del artefacto en territorio nacional era de la Capitanía del Puerto o la DIAN.

2.2. Sobre lo primero, observa que la orden de la Fiscalía de inmovilizar la motonave y suspender el proceso de chatarrización, debe ser considerada como de fuerza mayor para efectos de justificar la permanencia de la embarcación en el muelle Cotecmar y no en su muelle de destino que era el Puerto de Mamonal, pero no así para justificar el no cumplimiento del trámite de la declaración de importación y al efecto cita jurisprudencia de esta Corporación.

Indica que la limitante impuesta por la Fiscalía General de la Nación consistía en no mover del Puerto el buque mas ello no implica que se desconocieran las facultades que en materia aduanera le competen a la DIAN, y que se cumpliera y acreditara ante la misma, la legalidad de la mercancía y las obligaciones aduaneras previstas en el Estatuto Aduanero. Al efecto, se remite al artículo 469 del Decreto 2685 de 1989 que dispone que la DIAN es la única autoridad competente para verificar la legalidad de la importación de las mercancías que se introduzcan o circulen en el territorio nacional.

2.3. Sobre el planteamiento referente a que la DIAN al desconocer la orden judicial de la Fiscalía vulneró el artículo 536 del E.A., sostiene que lo dispuesto en esta norma es potestativo de aquella y que la suspensión del procedimiento depende de la calificación que haga la Entidad de la existencia de una irregularidad en el proceso de disposición de mercancías y de la pertinencia o no de llevar a cabo la suspensión del mismo.

2.4. Sobre la afirmación del demandante referente a que la Capitanía de Puerto es la competente para resolver sobre los asuntos referidos al ingreso, movilidad y permanencia de las naves que se encuentren en el territorio colombiano y que por

ello la DIAN no podía ejercer control sobre la nave, indica que la acción administrativa de la DIAN tiene su propio objeto y es independiente de las demás acciones que se puedan adelantar por otras autoridades sobre los mismos hechos, razón por la cual aunque la DIMAR y las capitanías de puerto tengan las facultades en cuanto a normas marítimas se refiere, la DIAN no perdía competencia para adelantar el trámite de nacionalización de la mercancía.

Agrega que en el expediente no reposa la autorización que, manifiesta el demandante, emitió la Capitanía de Puerto de Cartagena para el ingreso y permanencia en el territorio colombiano de la nave, así como tampoco reposa la autorización para realizar la chatarrización de la misma, obrando únicamente una copia incompleta de un documento de 13 de agosto de 2007, por medio del cual la Capitanía de Puerto de Cartagena informa a Cotecmar, Mundinaves, al Juzgado 2 Civil del Circuito de Barranquilla y a la Fiscalía General de la Nación Seccional Cartagena sobre el estado de la nave, con lo cual, sólo se prueba que existía una justificación para que esta permaneciera en el muelle de Cotecmar y no en el de Mamonal, sin que sea esta una razón para que no se cumpliera con la realización de los trámites tendientes a nacionalizar dicha mercancía.

Conforme a lo anterior, no está demostrado que existiera una autorización previa de la Capitanía de Puerto para el ingreso de la nave al territorio colombiano y que la misma hubiere sido puesta en conocimiento de la DIAN. Tampoco está demostrada la realización de los trámites de nacionalización.

2.5. Asimismo, señala el Tribunal que no reposa en el expediente la declaración de importación que debió presentar el actor por el ingreso de la motonave. Al

respecto, precisa que de conformidad con los artículos 115 y 119 del Decreto 2685 de 1999 dicha declaración debe presentarse dentro de los 2 meses contados desde la fecha de su llegada al territorio aduanero nacional o en forma anticipada a la llegada con una antelación no superior a 15 días. En el presente caso, la mercancía arribó al país el 22 de mayo de 2007, por lo que el plazo de dos meses vencía el 23 de julio de 2007 en aplicación de los artículos 115 y 119 y no se demostró en vía gubernativa ni judicial que se hubiere cumplido con dicho trámite, lo que reafirma la aplicabilidad de la causal de aprehensión.

2.6. En lo referente a la violación a los artículos 115 y 119 del E.A., porque la DIAN no brindó al demandante la oportunidad de obtener el levante de las mercancías dentro de los 4 meses que allí se disponen, afirma que no existe prueba en el expediente que indique que la parte actora solicitare a la DIAN el levante de la mercancía o que hubiera cumplido con las exigencias legales para que le fuera concedido. En este orden, reitera que la empresa no realizó ningún trámite para la legalización de la mercancía durante el término señalado por las normas invocadas.

III-. FUNDAMENTOS DEL RECURSO

La parte demandante presentó recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia, argumentando, esencialmente, lo siguiente:

3.1. Comienza por transcribir las consideraciones expuestas en la Sentencia del Tribunal para denegar las pretensiones de la demanda, manifestando su

inconformidad expresa respecto del aparte en que aquella indica: *“siendo la actuación administrativa adelantada por la DIAN distinta de la de la Fiscalía General de la Nación, no puede considerarse que el proceso adelantado por la DIAN iba en contra de lo ordenado por la Fiscalía General de la Nación, ni mucho menos que desconoció la orden de inmovilización de la mercancía del muelle de Cotecmar, razón por la cual no se encuentra vocación de prosperidad en dicho cargo”*.

En este punto, sostiene el recurrente que la DIAN debió suspender su actuación, toda vez que la inmovilización decretada por la Fiscalía se encontraba fundamentada en una investigación de carácter penal que ponía en entredicho la propiedad de la nave, en lo referente a su verdadero propietario. En este sentido, la orden de la Fiscalía, desde el punto de vista jurídico, dejaba sin piso los trámites que ante la DIAN debían ser ejecutados por el consignatario o receptor.

Sobre lo anterior, explica que de conformidad con el conocimiento de embarque aportado en la demanda, la nave o mercancía se describe como artefacto naval para desguace, lo cual es de suma importancia porque el objeto del ingreso de la mercancía al país es para chatarrear la misma, y aquí, en términos del apelante, suceden las dos primeras dudas que dejan sin piso la legalidad del procedimiento ante la DIAN, cuales son: Como primera medida, el que no se sabe cuál es el dueño de la mercancía; y en segundo lugar, que al ser inmovilizada y prohibida su chatarrización el objeto para el cual se pretendía nacionalizar desaparece, por lo menos mientras se desata el lío jurídico propuesto por la denuncia penal, de tal forma que al insistir en su nacionalización, la DIAN no estaba menos que propiciando o contribuyendo a la consumación de un delito, de manera quizás

involuntaria, pero ayudando a su consumación, toda vez que de resultar cierta la denuncia, era seguro que se causaría un grave perjuicio al verdadero propietario quien lo que pretendía era recuperar su bien y no chatarrizarlo, así las cosas, la DIAN por efecto de contribuir al ejercicio de la protección del derecho del presunto propietario denunciante, debió por lo menos suspender su proceso y esperar la decisión de la justicia penal para luego exigir el cumplimiento de la ley aduanera o, en su defecto, permitir que el propietario denunciante retirara su bien del país o lo nacionalizara(SIC)⁴.

Luego, indica que por efecto de la denuncia penal presentada a la Fiscalía, el objeto de la nacionalización podía convertirse en ilícito, por lo que la DIAN corría el riesgo de que so pretexto de cumplir con la ley aduanera y cobrar unos tributos a favor del Estado, se nacionalizase un bien hurtado.

Plantea que el mismo fallo en sus consideraciones advierte que el código aduanero “**...prevé que, mientras exista discusión sobre la propiedad, la DIAN no podía realizar diligencias tendientes a su aprehensión, captura o decomiso...**” por ende, y con mayor razón, no puede permitir la nacionalización de una mercancía sobre la cual se discute su propiedad por vía de una denuncia penal. (Negrillas y subrayas son del actor).

Acota que aunque no se pierda la competencia de la DIAN, esta se encontraba suspendida y para ello no era necesario que la Fiscalía así lo determinase expresamente.

⁴ Folio 197 del cuaderno principal del expediente.

Agrega que era obvio el que DIACO no quisiera nacionalizar la mercancía para luego perderla, más los tributos aduaneros cancelados con ocasión del proceso penal, por lo que ***la DIAN no podía ejercer una indebida presión agravada con el abuso de su posición dominante para obligar a DIACO a nacionalizar la nave y pagar los tributos aduaneros.*** (Negrillas y subrayas son del actor).

3.2. Con respecto al segundo punto de discusión expuesto en la Sentencia, relativo a que no se demostró en el proceso que existiera una autorización previa de la Capitanía de Puerto para el ingreso de la nave que hubiere sido puesta en conocimiento de la DIAN, y a que en todo caso, aunque la misma existiere, esta no eximía al actor de iniciar ante la DIAN el proceso de nacionalización, sostiene que el Tribunal no tuvo en cuenta que la Sociedad DIACO adquirió el artefacto naval Ex Ciudad de Oviedo de bandera panameña, con el fin de ingresarlo al territorio colombiano para su desguace.

En este orden, señala que la mercancía tenía la calidad de artefacto naval para su desguace, y que al momento de ingresar al país, todavía ostentaba la nacionalidad panameña. Entonces, si no era mercancía no podía ser tratada como tal para efectos aduaneros, toda vez que la legislación comercial e internacional determinan que las naves marítimas y los artefactos navales están sujetos a regímenes especiales que las catalogan como bienes muebles sujetos a registro, lo cual no podía ser desconocido por la DIAN.

De esta suerte, siendo un bien sujeto a registro extranjero, la DIAN debía esperar a que esta dejara de ser un bien mueble sujeto a registro para considerarla mercancía y exigir su nacionalización, máxime si su propiedad estaba siendo discutida.

Adiciona que con su actuación, la DIAN no sólo arrebató la jurisdicción y competencia de la DIMAR para autorizar el arribo de la nave al país, sino que además, desconoció las leyes y tratados internacionales que rigen la naturaleza jurídica de las naves marítimas. El actor cita jurisprudencia de esta corporación sobre la obligación aduanera en la importación para indicar que la nave, al no ser mercancía, no puede tener una declaración de importación que la ampare pues tampoco puede ser clasificada en la respectiva subpartida arancelaria. Así, la entidad demandada debió esperar a que la nave fuera bajada de la bandera panameña para que resultara convertida en mercancía.

Expone, de otro lado, que el fallo apelado se contradice en el sentido en que si bien no existe norma que impida a la DIAN ejercer su función de control, el mismo, en lo que atañe a la legalidad, debe subrogarse al control primario que para este caso correspondía a la Fiscalía y a la DIMAR. Al respecto indica que existió un conflicto de aplicación de normas en donde debió confiarse el asunto a la justicia penal para dar a todas las partes la seguridad jurídica sobre la situación del bien sujeto a litigio.

Afirma que la DIAN terminó confiscando la nave y ordenando su chatarrización por vía de remate, con lo cual frustró el derecho de sus verdaderos propietarios, quienes se vieron avocados a perder el bien generándoles un perjuicio

irremediable que debe ser resarcido, y que a su turno materializa una falla en el servicio de los funcionarios públicos, quienes ignorando la investigación penal, continuaron con el trámite hasta su culminación, en contravía del artículo 536 del E.A., que ordenaba suspenderla.

3.3. Alega que se equivoca el Tribunal en su fallo, al asegurar que no existe prueba de la autorización que emitió la Capitanía de Puerto de Cartagena sobre el ingreso y permanencia en el territorio colombiano de la nave Ex Ciudad de Oviedo, así como la autorización para su chatarrización pues existe un pronunciamiento aportado al proceso donde consta que la autoridad marítima no dio dicha autorización por encontrarse la nave bajo bandera panameña. Indica que se presume de hecho que la nave entró al territorio previa autorización de la Capitanía de Puerto, la cual efectuó inspecciones sobre la misma. Sin embargo, la DIAN desconoció las actuaciones de las otras autoridades en su afán de hacer prevalecer su competencia.

Invoca reiterativamente el documento de la Capitanía de Puerto en donde se informa que la nave no cuenta con permiso de desguace, el cual solo puede ser autorizado por su estado de bandera, y resalta que el mismo no fue tachado de falso. De este modo, cuestiona cómo pretende el Tribunal que se inicie un trámite de nacionalización sobre una nave que aún se encuentra bajo la soberanía de una legislación foránea.

3.4. Adiciona que según se afirma en el fallo, la DIAN manifestó en sus razones para la aprehensión, que el transportador era la empresa Mundinaves, cuando a esta por su condición de agente marítimo y por disposición de nuestra legislación

comercial, le está prohibido fungir como transportador según prescribe el artículo 1489 del Código de Comercio y cita también el artículo 1491 ibídem. En este punto señala que la DIAN, por el contrario, no citó al representante legal de la mencionada agencia cuando por su facultad instructora debió haberlo hecho.

IV.- ALEGATO DEL MINISTERIO PÚBLICO

La Agencia del Ministerio Público en la oportunidad procesal correspondiente guardó silencio.

V.- CONSIDERACIONES DE LA SALA

1.- Según la potestad que tiene el *ad quem* para resolver la alzada, de conformidad con el artículo 357 del Código de Procedimiento Civil, la Sala se limitará a conocer solamente de los puntos o cuestiones a los cuales se contrae el recurso de apelación, pues los mismos, en el caso del apelante único, definen el marco de la decisión que ha de adoptarse en esta instancia.

2.- Cuestión Previa

Se observa en el expediente que la empresa demandante confirió poder para actuar en el proceso a dos abogados, cada uno con la designación en el respectivo poder, de un abogado sustituto.

Así, obra a folio 172 del expediente poder otorgado al doctor Joel Duque Gómez, como principal, y como sustituto al doctor Alberto Monsalve Hernández. Este poder tiene fecha de presentación y reconocimiento ante notario, el 4 de agosto de 2008.

A folio 10 del cuaderno principal del expediente obra poder otorgado al doctor Julio Florez Jiménez, como principal; y, en calidad de sustituto, se designó al doctor Gustavo Adolfo Taborda Castillo, con sello de reconocimiento y presentación personal de 21 de agosto de 2008.

Se observa que ante la primera instancia actuó como apoderado de la Empresa demandante el doctor Julio Flórez, junto con su sustituto. Sin embargo, se aportaron dos escritos contentivos del recurso de apelación, suscritos por los abogados principales de cada uno de los poderes referenciados.

Frente a lo anterior, es menester dar aplicación a lo previsto en los artículos 66 y 69 del Código de Procedimiento Civil, pues de acuerdo con dicha normativa, se colige, por un lado, que no es factible la representación simultánea de una misma persona en un proceso judicial, por parte de dos apoderados; y, por el otro, que el poder otorgado con posterioridad tiene el efecto de dar terminación al concedido anteriormente.

Las normas referenciadas preceptúan, en lo pertinente, lo siguiente:

“Artículo 66. Designación de apoderados. En ningún proceso podrá actuar simultáneamente más de un apoderado judicial de una misma persona; si en el poder se mencionan varios, se considerará como principal el primero y los demás como sustitutos en su orden. Para recursos, diligencias o audiencias que se determinen, podrá designarse un apoderado diferente de quien actúa en el proceso...” (Subrayado fuera de texto).

“Artículo 69. Terminación del poder. Con la presentación en la secretaría del despacho donde curse el asunto, del escrito que revoque el poder o designe nuevo apoderado o sustituto, termina aquél o la sustitución, salvo cuando el poder fuere para recursos o gestiones determinados dentro del proceso...” (Subrayado fuera de texto).

En el presente caso, aun cuando no existe una revocatoria expresa del poder anterior otorgado al doctor Joel Duque Gómez, consta al reverso del folio 9 del expediente, la presentación personal de la demanda ante el Tribunal de Bolívar el día 22 de agosto de 2008 por parte del doctor Julio Flórez, esto es, el apoderado designado con posterioridad al anterior. De ahí, que resulte aplicable lo señalado en la norma, en el sentido de reconocer al abogado Julio Flórez, y a su sustituto, como apoderados de Colmares S.A., al haberseles otorgado el respectivo poder en una fecha posterior del anterior, y al haber radicado la demanda, junto con el respectivo poder, también en un momento ulterior a la fecha del poder inicialmente otorgado al primer abogado.

Además, el poder del doctor Joel Duque no es específico para presentar recursos o representar a la empresa en el trámite de la segunda instancia, en los términos del artículo 69 del C. de P. C. antes transcrito, por lo que debe reconocerse, según se anotó, al doctor Julio Flórez como apoderado de la demandante para efectos de la evaluación del recurso de apelación.

3. – Precisado lo anterior, es de señalar que del extenso escrito de apelación presentado por el recurrente, es viable descifrar que este cuestiona el fallo de primera instancia en torno a los aspectos esenciales que a continuación se extractan, no sin antes advertir que la exposición de los motivos de inconformidad se aprecia considerablemente confusa dada la ausencia de un orden coherente en el planteamiento de los mismos:

(i) La DIAN debió suspender el proceso administrativo de definición de la situación jurídica de la nave Ex Ciudad de Oviedo hasta tanto se definiera la titularidad de su propiedad por parte de la Fiscalía General de la Nación, según ordena el artículo 536 del Estatuto Aduanero, puesto que el no hacerlo, implicaría la vulneración de los derechos del propietario de la misma, e igualmente, pudiere generar el que se nacionalizara una mercancía hurtada; (ii) La DIAN no tuvo en cuenta que a la nave en cuestión no le resultaban aplicables las normas aduaneras sobre importación, al no tener la calidad de mercancía sino de artefacto naval para su desguace, el cual responde a la aplicación de otra normativa propia del derecho comercial que la demandada desconoció, aunado a que la misma se hallaba matriculada en Panamá; (iii) Existe prueba de la autorización del ingreso de la mercancía al territorio nacional, dado que consta en el expediente el documento emitido por La Capitanía de Puerto, como autoridad competente para el efecto, en el que informa sobre la situación de la nave, lo que a su turno, hace presumir la existencia de dicha autorización; iv) La Empresa Mundinaves debió ser notificada del trámite de aprehensión de la nave. Además, esta Compañía no estaba facultada para fungir como transportador al ostentar la calidad de agente marítimo, acorde con las normas del Código de Comercio que al efecto invoca.

Procede entonces la Sala a determinar, en su orden, si el análisis efectuado por el a quo referente a las temáticas así sintetizadas, se fundamentaron en razonamientos jurídicos desacertados, en los términos propuestos por el apelante.

4.- Pues bien, en cuanto al planteamiento referente a que la DIAN debió suspender el procedimiento aduanero de definición de la situación jurídica de la mercancía, con ocasión de la investigación penal que tenía como objeto definir sobre un presunto hurto respecto de la nave, por cuanto así lo ordena el artículo 536 del Decreto 2685 de 1999, es claro para la Sala que le asiste razón al a quo al señalar que la posibilidad así prevista para la DIAN en dicha norma es facultativa.

Al efecto, la disposición invocada indica textualmente:

Artículo 536. Suspensión. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales podrá en cualquier tiempo, ordenar mediante acto administrativo motivado, la suspensión del proceso de disposición de mercancías, cuando considere que se presentan irregularidades o fallas en el mismo. (Subrayado fuera de texto).

De la redacción de la disposición, es del caso reiterar que la facultad de suspensión así atribuida a la DIAN para suspender procedimientos de disposición de mercancías, es discrecional, y depende de lo que a bien tenga considerar la Entidad como evento que amerite proceder en tal sentido. De ahí que, el hecho de que la DIAN no decida ante determinadas situaciones en la forma allí prevista, en modo alguno constituye una causal de nulidad, como sugiere el recurrente.

Ahora, el apelante alude a unos razonamientos que a su entender ameritaban el que la DIAN suspendiere el proceso, so pena de su nulidad, como son, la posible vulneración de los derechos de un tercero sobre el buque, y el riesgo de contribuir a la consumación de un delito habida cuenta de que la investigación penal adelantada por la Fiscalía podría concluir en que la nave era hurtada, de modo que la DIAN estaría exigiendo la nacionalización de un bien objeto de ese hecho punible.

Frente a los argumentos así expuestos por el recurrente como fundamento de la necesaria suspensión del procedimiento administrativo, se advierte que los mismos no cuentan con la mínima posibilidad de ser estimados como constitutivos de un vicio que afecte la legalidad de las Resoluciones acusadas. Primero, por cuanto, como se anotó, la evaluación referente a si determinadas situaciones dan lugar a la aplicación del artículo 536 del E.A., es de la órbita privativa de la Administración, al ser la potestad prevista en la norma, eminentemente facultativa de esta, sin que corresponda al juez dictaminar sobre si aquella debió o no ejercerla de conformidad con las circunstancias que hubieren rodeado el procedimiento administrativo de que se trate.

Puntualizado lo anterior, cabe anotar que la situación consistente en un eventual menoscabo de los derechos de un tercero que pudiere disponer de la mercancía objeto de definición de situación jurídica, tampoco cuenta con la virtualidad de afectar el proceso administrativo, dado que éste da lugar a una medida que recae en exclusiva sobre la mercancía, cuando respecto de ella se configure alguna de las causales previstas en el artículo 502 del E.A., para el efecto. De este modo, la potencial definición futura del titular de la nave por parte de la Fiscalía, resulta

irrelevante frente al procedimiento administrativo en comento, más aún al estimar que la naturaleza jurídica del mismo no es sancionatoria, caso en el cual, sí sería de recibo indagar en consideraciones como la determinación del responsable del hecho infractor, como podría ser, por ejemplo, el propietario del bien⁵; pero no así, se recalca, en tratándose de una medida jurídica que recae exclusivamente sobre la mercancía, como es el decomiso⁶.

Lo así expuesto, resulta valedero frente al segundo cuestionamiento del recurrente, toda vez que la determinación de la Fiscalía referente a si la mercancía era o no hurtada, tampoco afecta el hecho de haberse constatado sobre ella la configuración de la causal de aprehensión y decomiso, y el que la misma se materializara mediante la expedición de la respectiva Resolución, por parte de la DIAN. Obsérvese que el acto administrativo por el cual se dispone el decomiso, en modo alguno representa el que la mercancía sea legalizada mediante su nacionalización, sino que la misma, pasa a poder de la Nación, precisamente, por haberse demostrado su ilegal introducción al país. De ahí, que se evidencie el

⁵ Artículo 3. Responsables de la obligación aduanera. De conformidad con las normas correspondientes, serán responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el exportador, el propietario, el poseedor o el tenedor de la mercancía; así mismo, serán responsables de las obligaciones que se deriven por su intervención, el transportador, el agente de carga internacional, el depositario, intermediario y el declarante, en los términos previstos en el presente Decreto... (Subrayado fuera de texto).

⁶ Esta Sección se ha pronunciado en varias ocasiones sobre la naturaleza del decomiso. Se destaca la Sentencia de 25 de marzo de 2010, Exp. No. 1995-09830-01, M.P. Dr. Rafael Ostau De Lafont Pianeta, en la que se señaló:

"...se ha de poner de presente que la actuación sub exámine no es sancionatoria, puesto que en ella no se valora ninguna conducta humana susceptible de configurar falta administrativa, sino una situación objetiva y concreta, cual es la situación jurídica aduanera de cosas de origen extranjero que configuran mercancías. En efecto, la Sala en reciente providencia, puso de presente que "La jurisprudencia de esta sección ha distinguido entre la actuación para definir la situación jurídica de la mercancía, por un lado y, la actuación para sancionar y multar al autor como consecuencia de la infracción aduanera que resultare de la actuación anterior". Asimismo y en armonía con lo anterior, que "La Sala en sentencias de 25 de junio de 2004 y 22 de junio de 2006, ha sostenido que el decomiso no constituye una sanción, sino una medida tendiente a definir la situación jurídica de la mercancía, razón por la cual la Administración está habilitada en cualquier tiempo para aprehender determinadas mercancías..." (Subrayado fuera de texto).

desatino del recurrente al afirmar que la DIAN está propiciando la comisión de un delito al pretender nacionalizar un artefacto hurtado, pues no es la calidad de mercancía nacionalizada la que resulta del decomiso, según se deriva de las definiciones establecidas en el artículo 1º del E.A.⁷ Al contrario, según se anotó, este último corrobora la ilegalidad de la mercancía en lo que respecta a los trámites aduaneros de introducción al territorio aduanero nacional.

5.- El argumento reiterativo del apelante, alusivo a que al tratarse el artefacto en cuestión de una nave para desguace, y que por ello, no corresponde a la categoría de

mercancía clasificable en el arancel de aduanas y pasible de la aplicación de las normas aduaneras sobre importación, carece de todo sentido jurídico, puesto que, en efecto, las naves son mercancías⁸ susceptibles de tráfico internacional, y por tanto de sometimiento a los regímenes aduaneros que correspondan al propósito de que se trate, que para el caso, sería al de importación⁹ por haberse introducido la nave Ex Ciudad de Oviedo, desde el extranjero, al territorio nacional. Además,

⁷ Artículo 1º. *Definiciones para la aplicación de este Decreto:*

(...)

"Decomiso.- Es el acto en virtud del cual pasan a poder de la Nación las mercancías, respecto de las cuales no se acredite el cumplimiento de los trámites previstos para su presentación y/o declaración ante las autoridades aduaneras, por presentarse alguna de las causales previstas en el artículo 502º de este Decreto".

(...)

"Mercancía nacionalizada. Es la mercancía de origen extranjero que se encuentra en libre disposición por haberse cumplido todos los trámites y formalidades exigidos por las normas aduaneras". (Subrayado fuera de texto).

⁸ De acuerdo con el artículo 1º. *Ibidem*, "Mercancía es todo bien clasificable en el Arancel de Aduanas, susceptible de ser transportado y sujeto a un régimen aduanero".

⁹ El mismo artículo 1º. *Ib.*, define Importación, en lo pertinente, como "la introducción de mercancías de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional..." (Subrayado fuera de texto).

dicha mercadería sí es clasificable en el Arancel de Aduanas, pues su Capítulo 89 contempla la ubicación arancelaria relativa a barcos y demás artefactos flotantes, lo que corrobora tal calidad.

Ahora, la subsiguiente destinación que del artefacto naval se pretendiere efectuar en el territorio nacional no es asunto que tenga la potencialidad de modificar las normas aduaneras aplicables frente al respectivo régimen, que para el caso, se reitera, responde al de importación. De ahí, que fueren los documentos soporte de la legal introducción de la nave al país lo que la DIAN se hallaba requiriendo a fin de constatar si la misma estaba incurso en la causal de aprehensión y decomiso prevista en el numeral 1.6. del artículo 502 del E.A¹⁰., que, dicho sea de paso, resultó aplicable al no constar la existencia de los documentos correspondientes ni el adelantamiento de trámites de nacionalización.

No sobra agregar en este punto, que la posibilidad de someter a chatarrización posterior la nave, dado su grado de deterioro, que en el sublite, es lo que arguye el actor, a lo sumo afectará su valor aduanero de acuerdo con el artículo 205 ibídem referente a mercancías averiadas, dañadas o deterioradas; pero ello, se reitera, en modo alguno exime del cumplimiento de las obligaciones aduaneras que, como en el régimen de importación, permiten la libre disposición de la mercancía en el territorio nacional.

¹⁰ "Artículo 502. Causales de aprehensión y decomiso de mercancías.

Dará lugar a la aprehensión y decomiso de mercancías la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:

(...)

1.6. Cuando la mercancía no se encuentre amparada en una Planilla de Envío, Factura de Nacionalización o Declaración de Importación, o no corresponda con la descripción declarada..."

Asimismo, sugiere el actor que la naturaleza de mercancía sujeta a las normas aduaneras que otorga la DIAN al artefacto naval, resulta improcedente en materia de embarcaciones, dada la regulación existente y prevalente sobre estas en el Código de Comercio, que las cataloga, según afirma, como bienes muebles sujetos a registro, y por ende ajenas a las disposiciones del control aduanero. Al efecto, señala que la DIAN debía esperar la cancelación del respectivo registro en Panamá para proporcionarle el tratamiento de mercancía objeto de nacionalización. Nótese que este planteamiento demuestra una evidente confusión del actor en cuanto a los regímenes aplicables al caso bajo examen, por cuanto es obvio que la normativa prevista en el Código de Comercio se refiere a asuntos eminentemente navieros; y, la regulación aduanera, por su parte, alude a los requisitos legales para que la embarcación, como mercancía que es, según se indicó, pueda ingresar legalmente al territorio nacional, siendo ambas regulaciones independientes y de disímil objeto.

De otro lado, y aun cuando consta en el expediente la cancelación del registro panameño de la nave Ex Ciudad de Oviedo¹¹, cabe anotar que tampoco es de recibo suponer, como sostiene el apelante, que el registro de la embarcación en un país extranjero permita eludir la demostración de su ingreso legal al territorio nacional, bajo las normas propias de dicha materia, so pretexto del ejercicio de una soberanía ejercida sobre el bien por parte de otro Estado. Ello, conlleva a aclarar, que un eventual registro panameño de la nave, al momento de la investigación administrativa, no reviste relevancia alguna frente a la verificación de la legalidad del ingreso y permanencia de la misma en el país por parte de la DIAN, pues de admitir tal tesis, se llegaría al absurdo, anteriormente advertido, de

¹¹ Folio 56 del cuaderno principal del expediente.

exceptuar del control aduanero a las embarcaciones registradas en otros países, que ingresen al territorio aduanero nacional.

6.- En relación con la existencia de la prueba del ingreso en legal forma de la embarcación al territorio nacional, por constar en el expediente un documento emitido por la Dirección General Marítima y Portuaria en el que se informa sobre el resultado de una inspección efectuada a la motonave, es de observar que frente a este razonamiento resultan aplicables los planteamientos anteriormente expuestos en el sentido que las certificaciones o eventuales autorizaciones para ingresar al país emitidas por una autoridad diferente de la DIAN no surten el efecto de sanear la ilegalidad verificada en materia aduanera.

En este orden, es de recalcar que la facultad legal de la DIAN¹² para controlar el ingreso de las mercancías al territorio aduanero nacional, no se halla supeditada a las competencias que otras autoridades, como la Dirección General Marítima y Portuaria DIMAR, ejerzan sobre las embarcaciones, pues como se anotó, cada entidad controla la actividad pertinente desde el ámbito de legalidad que le corresponda, concerniendo en este caso el control aduanero a la DIAN y el naviero o marítimo a la DIMAR. De este modo, es claro que la autorización o legal introducción no se presume de hecho, como indica el recurrente, por la existencia de un documento referente al estado de una motonave emitido por la Capitanía de Puerto, pues aquella sólo era susceptible comprobación mediante la

¹² Léase el Decreto 4008 de 2008, artículos 3º, 26, numeral 1º, y Decreto 2685 artículo 1º, donde se define, autoridad aduanera como "el funcionario público o dependencia oficial que en virtud de la Ley y en ejercicio de sus funciones, tiene la facultad para exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras". También léase el artículo 3º inciso 2º ibídem, que expresa que "para efectos aduaneros la Nación estará representada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales".

declaración de importación y sus documentos soporte, los cuales no obran en el expediente.

Sobre la independencia que en materia de las actividades de control ejercen la DIMAR y la DIAN con respecto al arribo de embarcaciones, se ha pronunciado esta Sección, en sentencia de 24 de noviembre de 2011, Exp. No. 2002-01260-01, M.P. Dra. María Claudia Rojas Lasso, en la que se puntualizó lo siguiente:

“La competencia y funciones de una u otra entidad son distintas y se dirigen a aspectos bien diferentes. Es indudable la competencia que tiene la DIAN para ejercer funciones de control y vigilancia en relación con el debido cumplimiento de las obligaciones aduaneras, tributarias y cambiarias, mientras que las funciones de la DIMAR están orientadas a autorizar y controlar las actividades relacionadas con las actividades marítimas dentro de las cuales se encuentra la de controlar actividades relacionadas con el arribo de las naves a través de las capitanías de puerto. Desde la perspectiva institucional, la DIAN y la DIMAR actúan para cumplir las actividades de control, seguimiento y vigilancia al arribo o llegada de naves al territorio colombiano, pero cada una de ellas en el área de su competencia. Por lo tanto, ante la llegada del yate “Sunrise” al territorio colombiano, el propietario del mismo debía tramitar ante la DIMAR el permiso para su arribo, y ante la DIAN debía cumplir con las obligaciones aduaneras respectivas. En consecuencia, no es de recibo el argumento del actor consistente en que bastaba con la sola autorización o permiso concedido por la DIMAR para el arribo del yate “Sunrise” al territorio colombiano, quedando la DIAN excluida para verificar el cumplimiento de las normas aduaneras, pues, como quedó visto, tanto la DIMAR como la DIAN actúan para cumplir las actividades de control y vigilancia relacionadas con el arribo o llegada de naves al territorio colombiano, pero cada una de ellas dentro del área de su competencia respectiva”. (Subrayado fuera de texto).

Ahora, no sobra señalar que el documento del cual pretende predicar el actor la prueba en comento¹³ es apócrifo, por lo que aunque, en gracia de discusión, llegare a ser procedente admitirlo como tal en su contenido, no es posible verificar su signatario frente a una eventual valoración probatoria.

7. Finalmente, los planteamientos propuestos por el recurrente referentes a la empresa Mundinaves no serán evaluados por la Sala, habida cuenta de que esta Empresa no actuó como parte en el proceso judicial, y tampoco es el abogado libelista su apoderado para representarla judicialmente; de forma tal que los cuestionamientos referentes a su actuación en el marco del procedimiento administrativo, deberán ser objeto de otro proceso.

Todo lo anterior, hace concluir que la Administración actuó en derecho al emitir las resoluciones acusadas, y por tanto, la Sala procederá a confirmar la sentencia apelada, como en efecto se dispondrá en la parte resolutive de esta providencia.

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

¹³ Folio 63 del cuaderno de antecedentes administrativos.

F A L L A

CONFÍRMASE la sentencia recurrida en apelación.

Ejecutoriada esta providencia, devuélvase el expediente al Tribunal de origen.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

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

**MARCO ANTONIO VELILLA MORENO MARÍA ELIZABETH GARCÍA
GONZÁLEZ**
Presidente

MARÍA CLAUDIA ROJAS LASSO GUILLERMO VARGAS AYALA

