

Cartagena de Indias D. T. y C., once (11) de marzo de dos mil veintidós (2022)

I.- IDENTIFICACIÓN DEL PROCESO, RADICACIÓN Y PARTES INTERVINIENTES

Medio de control	Nulidad y restablecimiento del derecho
Radicado	13001-23-33-000-2017-00841-00
Demandante	Granportuaria S.A.
Demandado	U.A.E. DIAN
Tema	Incumplimiento de operación de transporte multimodal/ hurto de mercancías/ no se configuró caso fortuito o fuerza mayor
Magistrado Ponente	Óscar Iván Castañeda Daza

II.- PRONUNCIAMIENTO

Se procede a dictar sentencia de primera instancia, dentro del proceso de nulidad y restablecimiento del derecho promovido por la sociedad Granportuaria S.A., contra la U.A.E. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN.

III.- ANTECEDENTES

3.1. DEMANDA¹

3.1.1. PRETENSIONES²

La parte demandante pretende que se declare la nulidad de los siguientes actos administrativos:

¹ Fl. 1 - 61 cuaderno 1 del expediente digital.

² Fl. 1 - 5 cuaderno 1 del expediente digital.

(i) Resolución No. 001969 del 14 de octubre de 2016, proferida por la División de Gestión de Liquidación de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena, por la cual se impuso una sanción a la sociedad Granportuaria S.A. con la suma de \$5.656.000, se ordenó el pago de tributos aduaneros de la mercancía hurtada por valor de \$201.090.000 y se hizo efectiva la póliza de cumplimiento de disposiciones legales expedida por la Compañía Aseguradora de Fianzas S.A.

(ii) Resolución No. 00172 del 6 de febrero de 2017, proferida por la División de Gestión Jurídica Aduanera de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena, por la cual se resolvió el recurso interpuesto, confirmando la resolución impugnada.

A título de restablecimiento del derecho, pretende (i) que se declare que la demandante, en su condición de operador de transporte multimodal dentro de la continuación de viaje No. 4800415M001210 del 11 de febrero de 2015, cumplió con sus obligaciones y se encontró inmersa en una causal de fuerza mayor o caso fortuito.

(ii) Que se declare que Granportuaria no está obligada a pago alguno a favor de la DIAN, y que la Seguros Confianza S.A. no está obligada a hacer efectiva la póliza de cumplimiento de disposiciones legales 31DL013839.

(iii) Que se ordene a la demandada devolver la suma de dinero pagada por Granportuaria S.A., en virtud de la sanción impuesta y los tributos aduaneros señalados en los actos administrativos demandados.

(iv) Que se condene en costas a la demandada.

3.1.2. HECHOS³

Se afirma en la demanda, que en el mes de febrero de 2015, GRANPORTUARIAS.A. fue contratada por el importador MARCAS EUROPEAS S.A. para el desarrollo de la Operación de Transporte Multimodal en Continuación de Viaje de la mercancía descrita como *"ropa para dama y caballeros, trajes, pantalones, camisetas, chaquetas, chaqueta de cuero, bolsas, jersey de punto, cinturones, polo, calcetines, corbatas, zapatos"*,

³ Fl. 7– 17 cuaderno 1 del expediente digital.

contenida en la unidad de carga HASU1226827, embarcada en FILDERSTADT (Alemania), que arribó al Puerto de Cartagena para dirigirse bajo el régimen de transito aduanero a la Zona Franca de Bogotá - Bodega SKY ELECTRONICS ZONA FRANCA LTDA, amparada en los documentos de Transporte HBL-SUDUR5ZRHNC0021X y DTM- GPTA15CTG0047 y registrada con Manifiesto de Carga 1X6575005882107.

Granportuaria solicitó a la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena la continuación de viaje de la operación de transporte multimodal, modalidad que fue autorizada bajo el No. 4800415M001210 del 11 de febrero de 2015, concediéndose como plazo máximo para finalizar la operación el día 17 de febrero de 2015.

El 11 de febrero de 2015, se inició el retiro de la unidad de carga HASU1226827 del puerto y la movilización de la misma hacia la Zona Franca de Bogotá, en el vehículo con placas TLM-375, conducido por el señor Javier Octavio Arias Romero. En el curso del tránsito terrestre se contó con el servicio de escolta y acompañamiento ofrecido por el proveedor Critical Cargo's Enterprice Ltda, que continuamente fue monitoreado por el área de control de tráfico de la compañía.

El 13 de febrero de 2015, tras haber iniciado ruta en San Alberto (Cesar), y luego reportarse en el punto de control de Jalisco (Cundinamarca), cruzando el área urbana del Centro Poblado de Facatativá, aproximadamente sobre las 05:30 p.m., el vehículo TLM-375 fue detenido por un hombre que vestía uniforme de la Policía Nacional quien le solicitó los documentos de la mercancía transportada, al tiempo que otros hombres lo abordaron para golpearlo, amarrarlo y abandonarlo por la vía Zipacón, mientras ellos se llevaban el automotor con la unidad de carga.

El mismo día a las 6:00 p.m., el proveedor de seguridad alertó a Granportuaria S.A. sobre la pérdida de contacto del vehículo con el escolta designado, por lo que se procedió a activar los protocolos de seguridad, con el apoyo del Frente de Seguridad Empresarial de la DIJIN, localizando el vehículo aproximadamente a las 8:00 p.m., con el contenedor completamente vacío.

El conductor del vehículo elevó la denuncia correspondiente el 14 de febrero de 2015. Granportuaria informó a la aduana de partida sobre la existencia del hurto en escrito de fecha 20 de febrero de 2015.

Mediante requerimiento ordinario No. 0272 del 14 de marzo de 2016, la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena solicitó a Granportuaria la documentación que acreditara la fuerza mayor por la no finalización del régimen de tránsito aduanero. La demandante dio respuesta el requerimiento el 5 de abril de 2016, aportando la documentación solicitada.

El 13 de julio de 2016, la demandada formuló requerimiento especial aduanero No. 0295, proponiendo imponer a la sociedad GRANPORTUARIA SA sanción equivalente \$5.656.000, por la presunta infracción contemplada en el numeral 3.2.1 del artículo 497 del Decreto 2685 de 1999, y el valor de los tributos aduaneros correspondiente a la suma de \$201.090.000. La demandante dio respuesta al requerimiento con escrito de fecha 12 de agosto de 2016.

Mediante Resolución No. 001969 del 14 de octubre de 2016, la División de Gestión de Liquidación de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena resolvió sancionar a la sociedad Granportuaria S.A. con multa equivalente a la suma de \$5.656.000, ordenando el pago de los tributos aduaneros de la mercancía hurtada, por valor de \$201.090.000 y la efectividad proporcional de la póliza de cumplimiento Legales No 31DL013839 expedida por la Compañía Aseguradora de Fianzas S.A.

Contra la anterior resolución se interpuso recurso de reconsideración, el cual fue resuelto por Resolución No. 000172 del 6 de febrero de 2017 de la División de Gestión Jurídica Aduanera de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena, confirmando la resolución impugnada.

3.1.3 NORMAS VIOLADAS Y CONCEPTO DE VIOLACIÓN⁴

- Artículos 13, 29, 83, 84, 333 y 363 de la Constitución Política.
- Artículos 2, 3, 367, 369, 509, 511, 512 y 520.
- Artículo 325 de la Resolución 4240 de 2000.
- Artículos 2, 524, 555, 556, 557, 558, 559, 588, 590 del Decreto 390 de 2016.
- Artículos 42 y 51 de la Resolución 64 de 2016.
- Artículos 1 y 139 del Decreto 2147 de 2016.

⁴ Fl. 17 - 50 cuaderno 1 del expediente digital.

Como concepto de la violación, la parte demandante expuso los siguientes cargos de nulidad:

(i) Indebida motivación porque los actos administrativos acusados no justifican de manera suficiente la exclusión de la fuerza mayor alegada durante toda la sede administrativa.

Al respecto, señala que la DIAN excluyó la existencia de una causal de fuerza mayor para la imposibilidad de culminar la Operación de Transporte Multimodal con Continuación de Viaje No. 4800415M001210, limitándose a un análisis precario de las piezas probatorias allegadas que únicamente se contrae a las aseveraciones extendidas por el conductor del vehículo TLM-375 en su denuncia penal; sin que pueda desmentirse el recto y diligente actuar de Granportuaria, que se colige del análisis pleno de todas las pruebas que obran en el expediente administrativo.

(ii) Vía de hecho por defecto fácticos en la omisión y/o exclusión de las pruebas aportadas desde la contestación del requerimiento especial aduanero y en el recurso de reconsideración. Quebrantamiento de las normas que permiten aportar pruebas para el esclarecimiento de los hechos, así como de las previsiones legales que obligan a la entidad a valorarlas en su conjunto.

Sobre este punto, reiteró que la DIAN desechó las pruebas presentadas para acreditar la inexistencia de responsabilidad de la demandante frente a la infracción aduanera, pues no realizó ninguna mención sobre su análisis o desmérito. Resaltó que, las pruebas que se dejaron de valorar eran determinantes para acreditar la causal de fuerza mayor expuesta.

(iii) Falsa motivación. Los actos administrativos acusados desconocen hechos demostrados frente a la configuración de una fuerza mayor y/o caso fortuito en el hurto perpetrado sobre el contenedor HASU1226827 y frente a la ejecución del contrato de transporte con toda la diligencia y cuidado exigidos al transportador, como causales de exoneración de responsabilidad reconocidas en el ordenamiento jurídico y en la doctrina aduanera.

Sostuvo que, carece de motivación el desconocimiento de la fuerza mayor deprecada para el incumplimiento del régimen de tránsito ejecutado bajo la Continuación de Viaje Autorizada No. 4800415M001210, cuando ciertamente se acreditó la irresistibilidad e imprevisibilidad ante el actuar delincencial de una banda que disfrazada de policía representó una

autoridad cuyo control corresponde al Estado y frente a la cual al particular solo corresponde el acatamiento de instrucciones; y siendo que efectivamente se demostró la inimputabilidad de GRANPORTUARIA S.A. por la adopción de medidas operativas y de seguridad que demuestran un actuar diligente, pese al cual el suceso de fuerza mayor resulta ineludible.

(iv) Violación al debido proceso por falta de competencia para proferir el requerimiento especial aduanero.

Al respecto, manifestó que el Requerimiento Especial Aduanero No. 0295 del 13 de julio de 2016, mediante el cual se propuso sancionar a la accionante, fue proferido después de haber transcurrido más de un año y cinco meses contados desde la fecha en que se establecieron los hechos y se identificaron las causales constitutivas de la presunta infracción, máxime, si se tiene de presente que la misma demandante informó a la aduana de partida la existencia del hurto constitutivo de fuerza mayor que impedía concluir la operación, en escrito de fecha 20 de Febrero de 2015. Por lo tanto, considera que se desconoció lo establecido en el artículo 509 del Decreto 2685 de 1999, según el cual, una vez que se haya establecido la presunta comisión de una infracción administrativa aduanera, la autoridad dispone de treinta días para formular el requerimiento especial aduanero.

(v) Vía de hecho por defecto sustantivo, ante el desconocimiento del principio de favorabilidad deprecado en la actuación administrativa y la infracción de normas superiores.

Señaló que, en la sede administrativa se solicitó a la DIAN la aplicación de la nueva legislación aduanera, según la cual, se desliga la figura del operador de transporte multimodal con la del declarante, por lo que al primero no le asiste la obligación de pagar los tributos aduaneros. En ese sentido, considera que se quebrantó la confianza legítima en relación con la expectativa generada a través de la norma proveniente de la misma administración que promete acoger la aplicación del régimen de responsabilidad más favorable.

(vi) Vulneración del principio de confianza legítima y de los principios que inspiran la legislación aduanera y la actuación administrativa.

Al respecto, sostuvo que las afirmaciones de la administración contenidas en las resoluciones demandadas que rechazan la aplicación del régimen de responsabilidad más favorable contenido en el artículo 419 del Decreto 390 de 2016, alegando que dicha disposición no se encontraba vigente, a

pesar de que si estaba expedida; constituye una violación del principio de confianza legítima, ya que se trataba de una expectativa válida del importador.

3.2. CONTESTACIÓN⁵

La entidad demandada se opuso a las pretensiones de la demanda, por considerar que los actos administrativos cuya nulidad se pretende fueron proferidos con estricto apego a la ley y no se ha causado al demandante perjuicio alguno que deba ser restablecido por la entidad.

Se opuso a los cargos planteados en la demanda, argumentando que el transportador que actúe en una operación de tránsito aduanero tiene a su cargo el cumplimiento de una obligación legal de resultado. Es decir, en concreto la sociedad demandante GRANPORTUARIA S.A. debía producir un resultado preciso, que era finalizar el régimen dentro del término autorizado por la aduana de partida.

Sostuvo que, el demandante alega que se configuró una causal que la exonera de responsabilidad como es el hurto de la mercancía, y que demostró haber tomado todas las medidas para evitar el acaecimiento del mismo; sin embargo, el hurto de la mercancía, dadas las condiciones de inseguridad de las carreteras del país, los antecedentes en materia de transporte de carga, en relación con los asaltos armados y la pérdida de las mercancías, resulta un hecho conocido y por ende totalmente previsible, tanto que las medidas de seguridad que se adopten deben ser bastante rigurosas atendiendo a que las compañías transportadoras conocer los riesgos a que se someten las cargas.

Resaltó que, en este caso un conductor acompañado solo por una persona, no es prueba suficiente para demostrar que el hecho es irresistible, máxime cuando es de público conocimiento el riesgo de la zona en que se transportaba la mercancía, ni se encuentra demostrado que el demandante hubiese tomado las medidas necesarias que permitan establecer que el hurto pudiera considerarse un hecho externo.

Advirtió que, no hay certeza de que efectivamente la escolta hubiese cumplido con su labor, aunque la sociedad demandante intenta dejar entrever que la escolta sí acompañó al conductor en todo momento, pero la denuncia interpuesta por el transportador y el informe dado por la empresa

⁵ Fl. 1 - 31 cuaderno 2 del expediente digital

asignada para escolta del transporte, permiten concluir que hubo momentos donde la escolta no lo estaba acompañando, o lo que sería más grave, nunca lo acompañó.

En lo relacionado con la falta de valoración de las pruebas, alegada por la demandante, señaló que contrario a lo manifestado en la demanda, en los actos administrativos cuestionados sí se hace referencia a las pruebas aportadas, por lo que no es cierto que no se hayan tenido en cuenta las mismas. Aseguró que las pruebas obrantes en el expediente administrativo sí fueron analizadas y valoradas, demostrándose con ello que la demandante no adoptó todas las medidas necesarias, pues además de las indicadas en la resolución recurrida, se observa que siendo el servicio de alto riesgo de conformidad con el informe rendido por el Subdirector de Riesgos y Seguridad de la demandante, el conductor dejó atrás al escolta quedando sin seguridad.

En ese sentido, considera que las pruebas aportadas por el interesado no alcanzan jurídicamente demostrar la presencia de la eximente de responsabilidad, pues no se encuentran demostradas las medidas mínimas que se exigen para que el transporte de mercancías se haga en forma segura.

En cuanto a la alegada vía de hecho por no aplicación del principio de favorabilidad, manifestó que en el presente caso no se evidencia que la decisión adoptada por la entidad sea contraria a la Constitución Política o a la ley pues el artículo cuya aplicación solicita el actor no está vigente. Al respecto, explicó que el Decreto 390 de 2016 no había entrado a regir plenamente, pues el artículo 674 del mismo estableció cuales eran los artículos que regirían a partir de la vigencia del decreto y entre ellos no se encuentra el 372 cuya aplicación solicita el accionante le sea aplicada dando cumplimiento al principio de favorabilidad.

En lo concerniente a la violación al debido proceso, por falta de competencia para proferir el requerimiento especial aduanero, sostuvo que la demora en la expedición del mismo no tiene el efecto jurídico de generar pérdida de competencia por el factor temporal, ya que no se presentan los fenómenos de silencio administrativo ni caducidad de la acción sancionatoria de la DIAN; pues ello solamente se predica respecto de los términos para decidir de fondo de conformidad con el artículo 519 del Decreto 2685 de 1999.

Finalmente, frente al cargo de violación al principio de confianza legítima, reiteró que el principio de favorabilidad del Decreto 390/2016 contempla unas reglas y da directrices para darle cumplimiento y una de ellas es que la norma esté vigente al momento de la ocurrencia de los hechos constitutivos de sanción, por lo anterior es una restricción legal para el caso de marras aplicar el principio de favorabilidad. Por lo tanto, considera que la entidad no ha violado ninguno de los principios señalados por la demandante.

3.3. TRÁMITE DE PRIMERA INSTANCIA

La demanda fue admitida mediante auto de fecha 17 de julio de 2018⁶. Por auto del 13 de agosto de 2020 se prescindió de la audiencia inicial y se ordenó la presentación de alegatos de conclusión por escrito⁷.

3.4. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN⁸

Ambas partes presentaron alegatos de conclusión, en los que esencialmente reiteraron los argumentos expuestos tanto en la demanda, como en la contestación.

3.5. CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO

No rindió concepto.

IV. CONTROL DE LEGALIDAD

Revisado el expediente se observa que, de conformidad con lo previsto en el artículo 207 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-CPACA, en el desarrollo de las etapas procesales de esta primera instancia se ejerció control de legalidad de estas. Por ello se procede a dictar sentencia de primera instancia.

⁶ Fl. 268 - 271 cuaderno 1 del expediente digital.

⁷ Archivo 4 expediente digital.

⁸ Archivo 6 del expediente digital.

V.- CONSIDERACIONES

5.1. COMPETENCIA

Es competente esta Corporación para conocer el presente proceso en primera instancia, por disposición del artículo 152 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, que dispone que los Tribunales Administrativos conocen en primera instancia de los asuntos tributarios, cuando la cuantía sea superior a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, como sucede en este caso.

5.3. PROBLEMA JURÍDICO

En el caso bajo estudio, la Sala considerar pertinente abordar como problema jurídico principal, el siguiente:

¿Era procedente imponer sanción administrativa a la sociedad Granportuaria S.A. por incumplimiento de la obligación de finalizar la operación de transporte multimodal en la modalidad de continuación de viaje?

En aras de resolver el anterior interrogante, resulta necesario determinar previamente si ¿la circunstancia del hurto del que fue víctima el conductor del vehículo que transportaba la mercancía puede considerarse un caso fortuito o fuerza mayor que tenga la característica de ser imprevisible e irresistible para la sociedad demandante?

5.2. TESIS

La Sala sostendrá como tesis, sí era procedente imponer a la sociedad demandante la sanción por incumplimiento de la obligación de finalizar la operación de transporte multimodal en la modalidad de continuación de viaje, al no haber entregado la mercancía en la aduana de destino dentro de la fecha establecida.

De igual manera, se concluirá que aunque se acreditó que ocurrió el hurto del vehículo y de la mercancía que en él se transportaba, tales circunstancias no se enmarcan en lo imprevisible o irresistible, por el contrario, se trata de contingencias que son susceptibles de preverse en el

marco de las operaciones de tránsito aduanero. Por lo tanto, no se configura ninguna causal que le permita al transportador exonerarse de responsabilidad.

5.3. MARCO NORMATIVO Y JURISPRUDENCIAL

La Sala tendrá en cuenta las siguientes normas contenidas en el Decreto 2685 de 1999 -Estatuto Aduanero vigente para la época de los hechos- relacionadas con las obligaciones que se desprenden de la modalidad de tránsito aduanero y las Operaciones de Transporte Multimodal.

“ARTICULO 369. FINALIZACIÓN DE LA MODALIDAD.

La modalidad de tránsito aduanero finaliza con:

(...)

d) Cuando por motivos de fuerza mayor o caso fortuito, la Aduana autorice la finalización de la modalidad de conformidad con el reglamento que para el efecto expida la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

(...)”.

“ARTÍCULO 371. OPERACIONES DE TRANSPORTE MULTIMODAL. Para movilizar mercancías de procedencia extranjera con suspensión de tributos aduaneros por el territorio aduanero nacional, al amparo de un documento de transporte multimodal, se requiere que el Operador de Transporte Multimodal se encuentre debidamente inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal a cargo del Ministerio de Transporte”.

“ARTÍCULO 372. RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL. Sin perjuicio de las responsabilidades comerciales, el Operador de Transporte Multimodal será responsable por el pago de tributos aduaneros en caso de que la mercancía por él transportada se pierda, o se deteriore durante la vigencia de la operación en el territorio aduanero nacional, sin perjuicio de la responsabilidad por la no finalización de la operación en el tiempo autorizado por la Aduana de Ingreso”.

“ARTICULO 373. GARANTÍA. Para responder por el pago de los tributos aduaneros suspendidos y por las sanciones, el Operador de Transporte Multimodal deberá constituir una garantía global por un valor equivalente a dos mil (2.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, a favor de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. La garantía se hará efectiva total o proporcionalmente por el monto de los tributos aduaneros suspendidos y las sanciones generadas por el incumplimiento de las obligaciones

Rad. 13001-23-33-000-2017-00841-00

contraídas con ocasión de las operaciones de transporte multimodal, en caso de pérdida de la mercancía, o no finalización de la operación de transporte multimodal".

"ARTICULO 374. AUTORIZACIÓN DE LA CONTINUACIÓN DE VIAJE. Para la autorización de la Continuación de Viaje por el territorio aduanero nacional al amparo de un contrato de transporte multimodal, o cualquier documento que haga sus veces, deberá presentarse copia del documento de transporte en el que se especifique el destino final de las mercancías.

La ejecución del transporte multimodal deberá realizarse en un medio de transporte perteneciente a los Operadores de Transporte Multimodal, cuyo control está a cargo del Ministerio de Transporte o subcontratados con empresas transportadoras legalmente constituidas. La subcontratación que realice el Operador de Transporte Multimodal para la ejecución de la operación, no lo exonera de su responsabilidad de finalizar la operación en el término autorizado por la Aduana de Partida y por el pago de los tributos aduaneros suspendidos en caso de pérdida de la mercancía (...)"

"ARTÍCULO 497. INFRACCIONES ADUANERAS DE LOS TRANSPORTADORES Y SANCIONES APLICABLES. Las infracciones aduaneras en que pueden incurrir las empresas transportadoras y las sanciones asociadas a su comisión, son las siguientes:

3. En el Régimen de Tránsito Aduanero:

3.2 Graves:

3.2.2 Incumplir con el término para finalizar el régimen de tránsito fijado por la Aduana de Partida".

Por su parte, la Resolución 4240 de 2001 de la DIAN⁹ sobre las situaciones de fuerza mayor y caso fortuito en la ejecución de la operación de tránsito establece:

"ARTÍCULO 325. FUERZA MAYOR Y CASO FORTUITO. Cuando el declarante o el transportador informen que no fue posible concluir una operación, que arribó por fuera del término establecido, o que de alguna manera se incumplió la modalidad, por circunstancias constitutivas de fuerza mayor o caso fortuito, siempre se deberá iniciar la investigación por parte de la Aduana de Partida, debiéndose acreditar tales circunstancias por parte del declarante o el transportador".

⁹ Por la cual se reglamenta el Decreto 2685 de diciembre 28 de 1999.

En cuanto al hurto de mercancías como causal exonerativa de responsabilidad, el Consejo de Estado ha considerado¹⁰:

“La alegación de la sociedad de intermediación para liberarse de sus responsabilidades no encuentra respaldo probatorio en el delito de hurto acaecido sobre la carga transportada, en razón a que no es una situación que se enmarque en la fuerza mayor como causal exonerativa de sus obligaciones.

En efecto, el artículo 64 del Código Civil Colombiano la describe así: “[...] Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc. [...]”.

De manera general, las características que informan los conceptos allí previstos parten de que son hechos imprevisibles e irresistibles.

Esta Corporación además de identificar estos conceptos con estas características, ha distinguido que el caso fortuito y la fuerza mayor, se diferencian por la interioridad o exterioridad de la actividad que se realiza.

(...)

Bajo esta claridad conceptual, el hurto de la mercancía no es prueba constitutiva de causal de fuerza mayor por las características analizadas.

Además, no es un hecho que se enmarque de modo general en lo imprevisible e irresistible, en tanto que es precisamente esta clase de contingencias las que se debieron prever por la sociedad de intermediación cuando sometió la carga a esta modalidad y otorgó la garantía exigida que cubría y garantizaba el pago de los tributos en caso de que no llegara la mercancía a la aduana de destino, sin importar la situación por la que este siniestro ocurrió.

(...)

De manera que el hurto de la mercancía, conforme se probó con la denuncia del ilícito por parte del conductor de la empresa transportadora, demuestra que acaeció una situación que impidió que la mercancía llegara a la aduana de destino, que era el siniestro que garantizaba la póliza extendida por la sociedad de intermediación.

¹⁰ Sentencia del 16 de mayo de 2019, proferida por la Sección Primera, C.P. Nubia Margoth Peña Garzón, radicado N°. 13001-23-31-000-2007-00335-01.

La Sala recuerda que la carga de la prueba, y en este caso la acreditación de la imprevisibilidad de la conducta está en cabeza de la parte actora, que debió demostrar que el hecho acaecido se enmarcó a la luz de sus obligaciones, en irresistible e imprevisible".

5.6. CASO CONCRETO

5.6.1. Hechos relevantes probados

5.6.1.1. El 11 de febrero de 2015 se autorizó la continuación de viaje No. 4800415M001210 a nombre de Granportuaria S.A., con destino a la Zona Franca de Bogotá S.A. - Bodega Sky Electronics Zona Franca Ltda. y fecha límite para finalizar la operación el 17 de febrero de 2015. En dicho documento se identificó el vehículo en el que se transportaría la mercancía con las placas TLM375.

5.6.1.2. El 14 de febrero de 2015, el señor Octavio Arias Romero, conductor del vehículo, presentó denuncia por el hurto del vehículo con placas TLM375 en la que manifestó¹¹:

Relato de los hechos

yo vengo de la ciudad de Cartagena, yo cargue en el puerto un contenedor DTA por la empresa de gran portuaria, cuando pasaba por Facatativá antes de llegar al puente peatonal frente a los apartamentos VILLA ALBA me sale un policía de un vehículo spark negro y se hizo hacia el lado izquierdo y me dijo que parara, yo freno y el me dice que le muestre los papeles de la mercancía que traigo y en ese momento me abrieron la puerta y me empujaron hacia la parte derecha del vehículo que vengo yo manejando, ellos me sacan del vehículo y me entran a la parte de atrás del spark, un tipo me pego dos golpes en la cara y me dice que me agaché bien dentro del vehículo y de ahí se dirigen hasta un montaña por la vía zipacon, ellos me amarran de pies y manos y me dice que me este quieto que no haga nada porque me mata, estuvo el señor como 02 horas con migo y de ahí cuando se va a ir me dice que me quede quieto durante una hora mas y que ya manda a una persona a que me suelte, yo me desamarre como pude y me metí hacia mas adentro de la selvita y me quede escuchando que no hubiera nada y me baje hacia la carretera como 200 metros y me pase a una finca, yo atravesé la finca y pase a la vía de zipacon, me dirigí hacia zipacon, pasando el paso nivel, ladran os perros y sale un muchacho de la casa y le pido el favor que me ayude y que me regale un minuto porque me habian atacado, ellos me dicen que siga y me dieron una gaseosa y me hicieron el favor de llamar a la policía, la policía llevo y e dirigieron a la estación de policía de Facatativá para dar mis descargos y estando en la estación me informaron que ya había aparecido el camión pero que no aparecía la mercancía.

Adicionalmente, con relación al escolta asignado por la empresa aseveró:
"el escolta que me asigna la empresa me llama cuando estaba en

¹¹ Fl. 191 - 196 Cuaderno 1 del expediente digital.

Cartagena y me pregunta para saber en donde me encuentro y yo le dije que encontraba en ese momento en el parqueadero y me dijo que ya venía hasta donde yo estaba y me comentó que debía 150.000 pesos de hotel y me dijo que me daba para la gaseosa y que me viniera adelante porque la empresa que lo enviaba a él no le había consignado y que estaba sin plata para venirse que él más tarde se vendría y nos veníamos comunicando todo el camino por teléfono y yo le contestaba”.

5.6.1.3. Correo electrónico de fecha 11 de febrero de 2015, por el cual se solicitó la programación de escolta para la orden de servicio 44607 a la empresa Critical Cargos ¹².

5.6.1.4. El 20 de febrero de 2015, Granportuaria S.A. informó a la DIAN sobre el hurto presentado el 13 de febrero de ese año a la mercancía embalada en el contenedor No. HASU122682-7, transportada en el tracto camión identificado con la placa TLM375, bajo la continuación de viaje No. 4800415M001210¹³.

5.6.1.5. Certificación del despacho 11394933 realizado por el vehículo TLM375, de fecha 11 de febrero de 2015, expedido por Destino Seguro S.A.S.¹⁴. De igual manera se relacionaron los 38 puestos de control activos¹⁵

5.6.1.6. De acuerdo con lo consignado en el informe por hurto de fecha 18 de febrero de 2015, para la orden de servicio que se consideraba de alto riesgo, se asignó escolta vehicular con la empresa Critical Cargos Ltda, se mantuvo contacto telefónico con el conductor, se hizo seguimiento a través de sistema GPS y que la empresa de escolta alertó a control de tráfico GRP sobre la pérdida de contacto con el conductor¹⁶.

5.6.1.7. Informe rendido por Critical Cargos Enterprise Ltda respecto del siniestro del vehículo de placas TLM-375 de la empresa Granportuaria S.A., en el que se consignó¹⁷:

¹² Fl. 215 - 216 cuaderno 1 del expediente digital.

¹³ Fl. 56 cuaderno 2 del expediente digital.

¹⁴ Fl. 221 cuaderno 1 del expediente digital.

¹⁵ Fl. 222 - 223 cuaderno 1 del expediente digital.

¹⁶ Fl. 199 - 205 cuaderno 1 del expediente digital.

¹⁷ Fl. 229 - 236 cuaderno 1 del expediente digital.



2. INFORME DE CENTRO DE OPERACIONES CRÍTICAL

El día 11 de febrero de 2014 en coordinación con nuestro funcionario de la ciudad de Cartagena y bajo orden de servicio de nuestro cliente Granportuaria S.A.; se realiza selección y asignación del escolta requerido para el servicio con acompañamiento vehicular en la ruta Cartagena – Bogotá; siendo presentado el señor Carlos Abel Ovallos ante la oficina de despachos en esta ciudad, para la ejecución del servicio; tras el proceso administrativo y cargue del vehículo, es coordinado el inicio de ruta para la madrugada del día 12 de Febrero a las 05:00.

Se da inicio a las 05:00 horas y dando cumplimiento a los procedimientos del servicio, el escolta realiza los reportes, programados en rangos de 90 minutos aproximados, a través de los cuales y sobre el trayecto, no se recibe ningún signo de alarma o se activa algún tipo de novedad, recibiendo el último reporte antes del evento el día 13 de febrero siendo las 16:50 en el peaje Jalisco.

La central recibe por parte del escolta asignado notificación sobre varada del vehículo del escolta, y ubicación de este en avanzada a la altura de Cartagenita, por lo cual se busca establecer comunicación con el conductor para definir su ubicación exacta; al no poderse establecer comunicación se reporta a la central de seguridad GRP.

Al ser fallido el proceso de contacto con el conductor por parte de seguridad GRP, se inicia ubicación por GPS del vehículo de carga y se abre plan de contingencia y reacción.

5.6.1.8. Respuesta a derecho de petición brindada por el Jefe de la Unidad Básica de Investigación Criminal de la Policía de Facativá, en el que se informa que para el 30 de mayo de 2017 no se adelantaba investigación alguna relacionada con actos de piratería terrestre o delitos de hurtos sobre vehículos de transporte terrestre que usaren insignias, identificaciones o uniformes de la Policía Nacional, en la vía de Facatativá¹⁸.

5.6.1.9. Mediante requerimiento ordinario No. 000272 del 14 de marzo de 2016, la Jefe de la División de Gestión de Fiscalización de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena solicitó a Granportuaria la documentación que acreditara la fuerza mayor por la no finalización del régimen de tránsito aduanero No. 4800415M001210¹⁹. Al anterior requerimiento se le dio respuesta a través de escrito del 5 de abril de 2016²⁰.

5.6.1.10. El 13 de julio de 2016 se formuló Requerimiento Especial Aduanero No. 0295 a Granportuaria S.A., de acuerdo a lo establecido en el numeral 3.2.1. del artículo 497 del Decreto 2685 de 1999. A su vez, se propuso imponer una sanción de \$5.656.000 y el pago de \$201.090.000 por concepto de tributos aduaneros de la mercancía hurtada²¹.

¹⁸ Fl. 246 cuaderno 1 del expediente digitalizado.

¹⁹ Fl. 71 - 72 cuaderno 2 del expediente digital.

²⁰ Fl. 73 - 74 cuaderno 2 del expediente digital.

²¹ Fl. 207 - 208 cuaderno 2 del expediente digital.

5.6.1.10. La sociedad demandante dio respuesta al requerimiento especial aduanero mediante escrito de fecha 12 de agosto de 2016²², en el que planteó la ocurrencia de un evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito como eximente de responsabilidad del incumplimiento en las obligaciones aduaneras.

5.6.1.11. Por auto de pruebas No. 003799 del 26 de agosto de 2016, expedido por la División de Gestión de Fiscalización de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena, se negó la práctica de las pruebas solicitadas por la demandante²³.

5.6.1.12. Mediante Resolución No. 001969 del 14 de octubre de 2016, el jefe la División de Gestión de Liquidación de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena sancionó a Granportuaria S.A. por la suma de \$5.656.000, por haber incurrido en la infracción aduanera a que se refiere el numeral 3.2.1. del artículo 497 del Decreto 2685 de 1999. De igual manera, se sancionó a la sociedad demandante por el pago de los tributos aduaneros por valor de \$201.090.000; y se dispuso hacer efectiva la póliza de cumplimiento de disposiciones legales No. 31DL013839 expedida por la Compañía Aseguradora CONFIANZA SA.²⁴

5.6.1.13. Contra la resolución que impuso la sanción, Granportuaria S.A. interpuso recurso de reconsideración²⁵, el cual fue resuelto mediante Resolución No. 00172 del 6 de febrero de 2017 por la División de Gestión Jurídica de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena, confirmando la sanción impuesta²⁶.

5.6.2. Análisis crítico de las pruebas frente al marco jurídico

Aplicado el marco normativo y jurisprudencial expuesto a los hechos relevantes probados, procede la Sala a resolver los problemas jurídicos planteados.

En el presente asunto, la DIAN impuso sanción a la sociedad Granportuaria S.A. por la falta grave estipulada en el numeral 3.2.1. del artículo 497 del Decreto 2685 de 1999 *“Incumplir con el término para finalizar el régimen de*

²² Fl. 209 - 219 cuaderno 2 del expediente digital.

²³ Fl. 281 - 284 cuaderno 2 del expediente digital.

²⁴ Fl. 136 - 148 cuaderno 1 del expediente digital.

²⁵ Fl. 149 - 164 cuaderno 1 del expediente digital.

²⁶ Fl. 165 - 178 cuaderno 1 del expediente digital.

tránsito fijado por la Aduana de Partida", toda vez que, el vehículo que transportaba la mercancía correspondiente a la Continuación de Viaje con número de autorización 4800415M001210 a nombre de la sociedad demandante como operador de transporte multimodal, fue objeto de hurto, circunstancia que imposibilitó que se entregara la mercancía en la fecha estipulada para la terminación de la modalidad.

La parte demandante expuso varios cargos de nulidad insistiendo, esencialmente, en que el hurto del que fue objeto el vehículo que transportaba las mercancías constituye una fuerza mayor o caso fortuito, y por ende, una causal eximente de responsabilidad.

Con el fin de resolver los problemas jurídicos planteados procederá la Sala a pronunciarse respecto de los cargos de nulidad planteados por la parte actora en el concepto de violación.

5.6.2.1. Indebida y falsa motivación porque los actos administrativos acusados no justifican de manera suficiente la exclusión de la fuerza mayor. Falta de valoración de las pruebas que acreditaban la eximente de responsabilidad

En este caso está acreditado que la mercancía objeto de la Continuación de Viaje con número de autorización 4800415M001210 a nombre de la sociedad demandante fue transportada en el vehículo de placas TLM375, el cual fue hurtado en la vía antes de llegar a la aduana de destino que la ciudad de Bogotá. Sobre las circunstancias en las que ocurrió el hurto, de la denuncia presentada por el conductor se desprende que al momento del siniestro este se desplazaba solo, sin escolta, y fue interceptado por un hombre con uniforme de la Policía Nacional, momento en el cual otras personas lo golpearon y hurtaron el vehículo con la mercancía.

En ese sentido, no hay discusión acerca del hecho que existió el hurto y que por esa causa no se entregó la mercancía objeto de la modalidad en la aduana de destino en la fecha indicada, sin embargo, le correspondía a la parte demandante acreditar que esa circunstancia le resultó imprevisible e irresistible, de modo que tenga la capacidad de exonerarla de responsabilidad.

Al respecto, la parte demandante afirma que la operación de transporte multimodal se realizó con las precauciones necesarias y que se adoptaron todas las medidas de seguridad correspondientes. Para ello, aportó al expediente administrativo documentos que dan cuenta de que se contrató

el servicio de escolta con la empresa Critical Cargos Ltda, quien asignó al señor Carlos Abel Ovallos para esa función; además, se aportaron las constancias de seguimiento y trazabilidad del vehículo y del conductor.

No obstante, la información contenida en documentos presentados no coincide con las afirmaciones hechas por el conductor en la denuncia, según el cual, sí es cierto que la empresa transportadora le asignó un escolta, pero que este no estuvo junto a él dentro del recorrido, porque el conductor salió primero de la ciudad de Cartagena y que todo el contacto que tuvieron fue telefónico.

Se tiene entonces que, aunque en los documentos aportados en sede administrativa la misma demandante calificó la operación como de alto riesgo y que sí se contrató un servicio de escolta, el mismo no se prestó de manera eficiente, pues no se brindó un acompañamiento adecuado al conductor del camión que transportaba la mercancía; pues lo que ha quedado acreditado es que en el momento en que se presentó el hurto el conductor no estaba acompañado por el escolta asignado.

Así las cosas, considera la Sala que en el presente caso la parte demandante no logró acreditar que el hurto del vehículo que transportaba la mercancía constituyera un caso fortuito o una fuerza de mayor, de manera que sea posible eximir de responsabilidad al transportador.

Lo anterior, por cuanto, las afirmaciones que hace la sociedad transportadora no encuentran respaldo probatorio en el delito de hurto acaecido sobre el vehículo que transportaba la mercancía encomendada, dado que, ese hecho por sí solo no se enmarca en el caso fortuito o en la fuerza mayor como una causal eximente de responsabilidad, pues en los términos del artículo 64 del Código Civil Colombiano, para ello se requiere que tenga la característica de imprevisible o irresistible.

En ese sentido, se advierte que a pesar de que se acreditó que ocurrió el hurto del vehículo y de la mercancía que en él se transportaba, esa circunstancia no se enmarca en lo imprevisible o irresistible, por el contrario, se trata de contingencias que son susceptibles de preverse en el marco de las operaciones de tránsito aduanero.

Sobre este punto, la Sala llama la atención respecto de las medidas adoptadas por la sociedad transportadora y por el conductor para evitar que acaeciera el hurto, pues a pesar de que se afirma que se contaba con un servicio de escolta y que este le hizo seguimiento al vehículo, no quedó

acreditado que el funcionario asignado efectivamente haya acompañado de cerca al conductor en el recorrido desde Cartagena hacia Bogotá. Por lo tanto, puede inferirse que al no haberse tenido la precaución necesaria, se aumentó el riesgo que acaeciera el hurto.

Así pues, el hurto del vehículo y de la mercancía, acreditado con la denuncia hecha por el conductor de la empresa transportadora, lo que demuestra es que se presentó una situación que impidió que la mercancía se entregara en la aduana de destino, sin embargo, no logró acreditar la sociedad demandante que ese hecho se enmarcó, a la luz de sus obligaciones, en irresistible e imprevisible.

Los anteriores argumentos desvirtúan los cargos relacionados con la indebida y falsa motivación de los actos administrativos, pues le asistió razón a la entidad demandada al concluir que la transportadora no había acreditado la imprevisibilidad e irresistibilidad del hurto, sino que con las falencias que se presentaron en las medidas de seguridad adoptadas, se contribuyó a la pérdida de la mercancía.

Tampoco observa la Sala que se haya presentado una vía de hecho por la falta de valoración de las pruebas, como lo afirma la parte actora, pues en los actos administrativos cuestionados la demandada sí hace relación a las pruebas que obran en el expediente administrativo, para concluir que no se logró demostrar la eximente de responsabilidad. Aunado a ello, como ha quedado visto, la valoración de las pruebas aportadas en sede administrativa no arroja una conclusión distinta de la que arribó la DIAN, circunstancia que no permite afirmar que se haya realizado una errada valoración probatoria.

5.6.2.2. Falta de competencia para proferir el requerimiento especial aduanero.

En lo concerniente al incumplimiento del término para la formulación del requerimiento especial aduanero, cabe advertir que el artículo 509 del Estatuto Aduanero vigente para la fecha en que ocurrieron los hechos, establecía que la autoridad aduanera dispone de treinta (30) días para formular el requerimiento especial aduanero, una vez establecida la presunta comisión de una infracción administrativa aduanera.

En el caso bajo estudio, se tiene que la autoridad aduanera tuvo conocimiento del hurto del vehículo que transportaba la mercancía el 20 de febrero de 2015, mientras que el requerimiento especial aduanero fue

expedido el 13 de julio de 2016, de modo que, es cierto que no se expidió dentro de los treinta días que señala la referida norma.

Sin embargo, no se establece en el Decreto 2685 de 1999 una consecuencia negativa respecto del incumplimiento de dicho término, toda vez que, el artículo 519 del mismo se refiere solamente a los términos para decidir de fondo, respecto de los cuales se configura el silencio administrativo negativo. Por lo tanto, al tratarse el requerimiento especial aduanero de un acto de trámite con el que se inicia formalmente el procedimiento administrativo aduanero, el incumplimiento del término para formularlo no acarrea la nulidad del acto administrativo que impuso la sanción.

Por lo anterior, no se configura, como lo plantea la parte demandante, la falta de competencia para formular el requerimiento especial aduanero por no haberse hecho dentro del término de 30 días.

5.6.2.3. Aplicación del principio de favorabilidad y confianza legítima

La demandante considera que se debe aplicar en su caso la nueva legislación aduanera contenida en el Decreto 390 de 2016, según el cual, se desliga la figura del operador de transporte multimodal con la del declarante, por lo que al primero no le asiste la obligación de pagar los tributos aduaneros. Lo anterior, porque el nuevo Estatuto Aduanero establece que *“Si antes de la firmeza del acto que decide de fondo la imposición de una sanción o el decomiso **entra a regir** una norma que favorezca al interesado, la autoridad aduanera la aplicará oficiosamente”*.

De acuerdo con el artículo 372 del Decreto 2685 de 1999, vigente para la fecha de los hechos, el operador de transporte multimodal será responsable por el pago de tributos aduaneros en caso de que la mercancía por él transportada se pierda o se deteriore durante la vigencia de la operación en el territorio aduanero nacional, sin perjuicio de la responsabilidad por la no finalización de la operación en el tiempo autorizado por la Aduana de Ingreso.

Por su parte, el artículo 419 del Decreto 390 de 2016 dispone que la responsabilidad del operador de transporte multimodal inicia con la emisión del documento de transporte multimodal, hasta el momento que entrega las mercancías en el lugar convenido en el territorio aduanero nacional con la finalización de la operación; sin que se le atribuya el pago de tributos aduaneros como sí lo hacía la norma anterior.

El anterior decreto fue expedido el 7 de marzo de 2016 y entró en vigencia el 22 de marzo del mismo año. Sin embargo, el artículo 674 condicionó la entrada en vigencia a las siguientes reglas:

"1. En la misma fecha en que entre en vigencia, entrarán a regir los artículos 1 a 4; 7; 9 a 34; numeral 2.1. del artículo 35; 36 a 41; 43, 44; 111 a 113; 155 a 166; 486 a 503; 505 a 510; 550 a 561; 611 a 673.

2. Los demás artículos entrarán a regir una vez sean reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, para lo cual tendrá un término de ciento ochenta (180) días siguientes a la publicación del presente decreto. No obstante, la entidad podrá señalar que reglamentación actual se mantiene vigente, en la medida en que no contraría las nuevas disposiciones contenidas en este decreto.

3. Los artículos del presente decreto que no han entrado a regir de conformidad con las reglas establecidas en los numerales 1 y 2 de este artículo, regirán a partir del día hábil siguiente a aquel en que la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) ponga en funcionamiento integralmente un nuevo modelo de sistematización informático electrónico aduanero, desarrollado e implementado en los términos previstos por el párrafo de este artículo.

Parágrafo. Para los efectos previstos en el numeral 3 de este artículo, la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) deberá desarrollar, implementar y poner en funcionamiento, a más tardar el treinta (30) de noviembre de 2019, el nuevo modelo de sistematización informático electrónico aduanero con el que se garantice la prestación de un servicio informático ágil, robusto y confiable que soporte cabalmente la operación aduanera".

Se desprende de lo anterior, que el artículo 419 del Decreto 390 de 2016 no se encontraba vigente para la fecha en que fueron expedidos los actos acusados (14 de octubre de 2016 y 6 de febrero de 2017); de manera que no era posible su aplicación, pues la disposición que consagra el principio de favorabilidad en materia aduanera exige que la norma más favorable entre a regir antes de que el asunto se decida de fondo, no que sea expedida, como lo plantea la demandante.

En ese orden, se tiene que el solo hecho que el artículo cuya aplicación pretende la actora haya sido expedida antes de que se resolviera de fondo su situación, no resulta suficiente para que procediera su aplicación, pues la misma no había entrado a regir de acuerdo con las reglas de vigencia establecidas en el nuevo Estatuto Aduanero, por lo que no se encontraban surtiendo efectos jurídicos.

Así las cosas, no encuentra la Sala que se haya desconocido el principio de favorabilidad en este caso, pues la demandante pretende la aplicación de una norma, que aunque contiene un régimen de responsabilidad más favorable frente a su situación, no había entrado a regir para la fecha en que se expidieron los actos administrativos acusados, de modo que no era posible que se resolviera el presente asunto con fundamento en esa disposición. Por lo tanto, era totalmente procedente que se le sancionara al transportador con el pago de los tributos.

Tampoco encuentra que se haya vulnerado el principio de confianza legítima, ni algún otro de los mencionados en la demanda, pues no se trata de un comportamiento inconsecuente, ni contradictorio de la entidad demandada frente a particulares, ni de un cambio brusco e inesperado efectuado por la entidad; por el contrario, la DIAN en este caso se limitó a dar aplicación a las normas vigentes y que regulaban la situación concreta de la demandante, sin que con ello haya incurrido en violación de derechos o principios constitucionales.

Determinado lo anterior, concluye la Sala que los cargos de nulidad planteados por la parte demandante no tienen vocación de prosperidad; de manera que sí era procedente imponer a la sociedad Granportuaria S.A. la sanción por incumplimiento de la obligación de finalizar la operación de transporte multimodal en la modalidad de continuación de viaje, al no haber entregado la mercancía en la aduana de destino dentro de la fecha establecida. En consecuencia, se negarán las pretensiones de la demanda.

5.6.3. Condena en costas

El artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo señala, que *"Salvo en los procesos en que se ventile un interés público, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las normas del Código de Procedimiento Civil"*.

El artículo 365 del Código General del Proceso señala que se condenará en costas a la parte vencida en el proceso, o a quien se le resuelva desfavorablemente el recurso de apelación. Conforme lo anterior, se condenará en costas a la parte demandante, dado que le resultó desfavorable el resultado del proceso.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Administrativo de Bolívar, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

VI.- FALLA

PRIMERO: Negar las pretensiones de la demanda, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

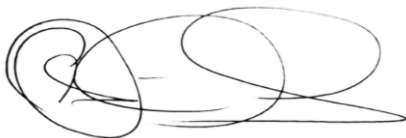
TERCERO: Condenar en costas a la parte demandante.

CUARTO: Ejecutoriada la presente providencia, archívese el expediente.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Constancia: El proyecto de esta providencia fue considerado y aprobado en sesión virtual de la fecha.

LOS MAGISTRADOS



OSCAR IVÁN CASTAÑEDA DAZA



JOSÉ RAFAEL GUERRERO LEAL



MARCELA DE JESÚS LÓPEZ ÁLVAREZ