

REPÚBLICA DE COLOMBIA



TRIBUNAL CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DE SAN ANDRÉS,
PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA

San Andrés Isla, veinticinco (25) de mayo de dos mil dieciocho (2018)

MAGISTRADA PONENTE: NOEMÍ CARREÑO CORPUS

EXPEDIENTE No.	88-001-23-33-000-2018-00019-00
PROCESO:	CONCILIACIÓN PREJUDICIAL
CONVOCANTE:	UAE AERONÁUTICA CIVIL
CONVOCADO:	CHEVRON PETROLEUM COMPANY

I. OBJETO DE LA DECISIÓN

Procede la Sala a resolver sobre la aprobación o improbación de la conciliación extrajudicial contenida en el acta suscrita el veintisiete (27) de abril de dos mil dieciocho (2018), ante la Procuraduría 54 Judicial II de Familia de San Andrés, la cual ha sido remitida para su revisión de conformidad con lo previsto en la Ley 446 de 1998, Decreto 2511 de 1998 y Ley 640 de 2001, a efectos de determinar si cumple los requisitos de orden formal y sustancial, para imprimirle su aprobación.

II. ANTECEDENTES

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en adelante AEROCIVIL, mediante apoderado judicial solicitó la práctica de diligencia de conciliación prejudicial, exponiendo los siguientes hechos y pretensiones.

2.1. HECHOS

1. AEROCIVIL y la Concesión Aeropuerto San Andrés y Providencia S.A., en adelante CASYP, suscribieron el 10 de enero de 2007 el contrato de concesión No. 70000-OK 5000125-OK, para la administración, operación,

- explotación comercial, inversión, modernización y mantenimiento de cada uno de los aeropuertos de San Andrés y Providencia, Gustavo Rojas Pinilla y El Embrujo, respectivamente, por su cuenta y riesgo, bajo el control y vigilancia de AEROCIVIL.
2. En el marco de la mencionada concesión, CASYP y CHEVRON PETROLEUM COMPANY celebraron el 1º de junio de 2007 la convención que denominaron “Contrato de acceso a pista en el Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés Islas entre CASYP – CHEVRON Petroleum Company” mediante el cual se pactó una tarifa de uso de pista equivalente al uno por ciento (1%) de las ventas mensuales de combustible de aviación Jet A-1 en el aeropuerto de San Andrés, a cargo de Chevron.
 3. El plazo del contrato se estableció en un año, que podría ser prorrogada automáticamente por el mismo término si ninguna de las partes, por escrito y con una antelación de 30 días de anticipación, manifestaba su intención de no prorrogarlo.
 4. Se efectuaron diferentes modificaciones al contrato, entre los cuales se encuentra el Otrosí No. 3, suscrito el 24 de diciembre de 2010 en el cual las partes acordaron, entre otras cosas, lo siguiente:
 - (i) Modificar y adicionar la cláusula primera del contrato a efectos de que CASYP otorgara a Chevron, de forma exclusiva, el acceso a la pista de aviación para la realización del suministro, distribución y venta de aviación JET A-1 y AVGAS 100/130, en el aeropuerto internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés Isla.
 - (ii) Modificar la cláusula cuarta del contrato para establecer nuevas tarifas para el acceso a plataforma, fijando períodos y montos a pagar que iban desde una tarifa en pesos sobre los galones vendidos hasta un valor porcentual sobre las ventas. Así mismo se determinó que los valores establecidos serían aumentados en un valor equivalente al IPC o el indicador que para ese efecto hubiese establecido el Gobierno Nacional.
 5. La Superintendencia de Industria y Comercio mediante Resolución No. 76724 del 16 de diciembre de 2014, modificada y confirmada por la Resolución No. 08896 del 02 de marzo de 2015, determinó que CASYP violó la libre competencia por haber actuado en contravención de lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 155 de 1959, al imponer una práctica, procedimiento o sistema tendiente a la fijación de un precio inequitativo para el cargo no regulado de fee de acceso a pista para proveedores de combustibles en el Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés Isla.

En consecuencia, impuso multa a CASYP por la suma de 8.260 SMLMV de 2014, equivalente a la suma de cinco mil ochenta y ocho millones ciento sesenta mil pesos M/Cte. (\$5.088.160.000,00).

Adicionalmente ordenó a CASYP la redeterminación de su fee de acceso a pista, para lo cual debía seguir las consideraciones señaladas en la parte motiva de la decisión administrativa proferida por la Superintendencia de Industria y Comercio, precisando que "En el interregno de la firmeza de la presente resolución y el establecimiento del nuevo fee de acceso a pista, el concesionario deberá cobrar el fee que se encontraba en operación con anterioridad a la conducta anticompetitiva, es decir, el vigente con anterioridad al otrosí No. 3 al contrato de acceso a pista suscrito el 24 de diciembre de 2010, esto es, el equivalente al uno por ciento (1%) de las ventas mensuales de combustible de aviación en el aeropuerto internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés."

6. De otra parte, se indica que mediante el Decreto Ley 4164 de 2011, se reasignaron funciones relacionadas con la estructuración, celebración y gestión contractual de proyectos de concesión asociados a las áreas de los aeródromos. En virtud de esta disposición, se reasignaron al Instituto Nacional de Concesiones INCO funciones en lo relacionado con la estructuración, celebración y gestión contractual de los proyectos de concesión y de cualquier otro tipo de asociación público – privada referida a las áreas de los aeródromos – lado aire y lado tierra –.
7. Mediante el Decreto 4165 de 2011, se cambió la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones INCO de establecimiento público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial – ANI – del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, pasando a denominarse Agencia Nacional de Infraestructura.
8. La ANI y la AEROCIVIL suscribieron el convenio interadministrativo de Cooperación No. 005, para la ejecución de la reasignación parcial de las funciones contenidas en los Decretos 4164 y 4165 de 2011.
9. El proceso de subrogación del contrato de concesión NO. 7000002-OK-2007, inició mediante la Resolución NO. 07138 de 20 de diciembre de 2013 proferida por AEROCIVIL y culminó el 26 de diciembre de 2013, con la firma de los representantes de la ANI y AEROCIVIL del acta de entrega y recibo del contrato de concesión ya mencionado.

10. La ANI en calidad de gestor contractual expidió la Resolución No. 833 de junio 20 de 2014, por medio de la cual se declaró la terminación anticipada del contrato de concesión No. 7000002-OK-2007, suscrito con CASYP, acto administrativo en el cual se dispuso la reversión y restitución de los bienes de la concesión a la AEROCIVIL. Esta decisión administrativa fue confirmada mediante la Resolución No. 1216 de 10 de septiembre de 2014.
11. La ANI mediante Memorando No. 2015-704-002891-1 informó a CASYP la fecha de firma del acta de terminación del contrato para el 16 de febrero de 2015 y la fecha en que AEROCIVIL retomaría la tenencia de los bienes, que fue a partir del 17 de febrero de 2015.
12. Mediante Resolución No. 00351 del 13 de febrero de 2015 el Director de Aerocivil delegó en el Director Regional Atlántico la facultad de suscribir el Acta de Entrega de los bienes e infraestructura de los aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y el Embrujado de Providencia.
13. De igual manera, AEROCIVIL notificó a CHEVRON la cesión del contrato de acceso a pista en el aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés Isla suscrito entre CASYP y CHEVRON PETROLEUM COMPANY.
14. Con oficio NO. 1317 del 17 de febrero de 2015 el Director Regional notificó a CHEVRON que *“ se elimina el valor por concepto de tarifa de acceso a la plataforma del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés Isla, dentro del término previsto en el citado contrato, esto es, 30 días a partir de la recepción de la presente comunicación.”*
15. Al día siguiente, el mismo funcionario dando alcance a la mencionada comunicación requirió a CHEVRON en el sentido de indicar su acuerdo respecto de la eliminación del pago por concepto de la tarifa de accesos a la plataforma, requerimiento que fue respondido por CHEVRON mediante oficio del 20 de febrero de 2015, en el cual expresó su acuerdo en acatar la decisión de eliminar el cargo por concepto de tarifa de acceso a la plataforma en el aeropuerto de San Andrés y en esa medida que eliminaría ese cargo del costo de suministro del combustible Jet A-1 a partir de la facturación correspondiente a los despachos del 18 de febrero de 2015.
16. Mediante oficio No. 1300-2016035947 del 14 de diciembre de 2016, la AEROCIVIL informó a CHEVRON el método definido para el cobro mensual por uso de la infraestructura aeroportuaria en el terminal aéreo de San Andrés Isla, fijando el valor por el canon variable por venta de combustible en el 1.5% del valor total mensual de ventas del combustible de aviación. Igualmente solicitó la documentación para legalizar contractualmente la situación del acceso de los vehículos cisterna de propiedad de Chevron al

aeropuerto desde la retoma del mismo por la entidad hasta la fecha del aludido oficio.

17. La AEROCIVIL profirió la Resolución No. 02694 del 14 de septiembre de 2016, mediante la cual se establecen las tarifas por concepto de canon variable por venta de combustible a las empresas que no tienen infraestructura dentro del aeropuerto de San Andrés; la cual fue publicada en el Diario Oficial No. 49.997 del 15 de septiembre de 2016. En este acto administrativo se determinó aplicar como canon variable la tarifa del 1,5% del valor total de las ventas mensuales abastecidas en el aeropuerto. Este acto administrativo le fue comunicado a Chevron el 15 de septiembre de 2016.
18. CHEVRON mediante comunicación del 23 de noviembre de 2016, solicitó a AEROCIVIL revocar el cobro retroactivo por cargo de acceso a pista.

2.2. PRETENSIONES

Las pretensiones formuladas en la solicitud de conciliación son:

PRIMERO: CHEVRON restablecerá, inmediatamente, los pagos, incluido capital e intereses, a partir 15 de septiembre de 2016, fecha en la cual entró en vigor la Resolución No.02694 de 14 de septiembre de 2016 que dispuso: *"Aplicar el factor de 1.5% al valor total de las ventas mensuales abastecidas en el aeropuerto, como canon variable por venta de combustible;* cuyo monto con corte al 4 de diciembre de 2017 ascendía a \$1.006.962.849 de los cuales \$896.763.212 corresponden a capital y \$110.199.637 a intereses, más el capital y los intereses que se generen hasta cuando se pague la obligación.

SEGUNDO: La obligación correspondiente al periodo comprendido entre el 17 de febrero de 2015 al 14 de septiembre de 2016, dada la circunstancias de haberse informado a Chevron a cerca (sic) de su eliminación, no será objeto de cobro, lo anterior sin perjuicio que la Entidad inicie las investigaciones a fin de determinar la posible responsabilidad de funcionarios por estos hechos.

TERCERO: CHEVRON aportará, inmediatamente, la documentación necesaria para formalizar el vínculo contractual inherente al acceso a la pista del aeropuerto Gustavo (sic) Rojas (sic) Pinilla.

III. ACTA DE CONCILIACIÓN

En audiencia de conciliación celebrada ante la Procuraduría 54 Judicial II de Familia de San Andrés Isla, con funciones asignadas para intervención judicial ante el Tribunal Contencioso Administrativo de San Andrés y función de conciliación en materia de lo contencioso administrativo (Resolución 019 de 2016), el convocante UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL y la sociedad comercial convocada CHEVRON PETROLEUM COMPANY, llegaron a un acuerdo en los siguientes términos:

*"Respecto a la propuesta planteada por Chevron me permito manifestar que en aras de avanzar con las diligencias de este cobro, considero que se concilie la parte que manifiesta pagará Chevron, es decir el concepto de capital que suma MIL DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y UN MIL QUINIENTOS TREINTA Y TRES PESOS (\$1.275.431.533) a 30 de abril de 2018, y en la forma manifestada por Chevron en esta diligencia, y respecto de los intereses, se someterá nuevamente a estudio del Comité de conciliación de la entidad"*¹

A su vez, sobre la forma de pago, Chevron había manifestado que *"Para terminar, si a bien lo tiene la Aerocivil conforme al mecanismo que sea mas conveniente nuestra compañía realizará el pago de la obligación dentro de los 10 días hábiles siguientes a esta diligencia, mediante transferencia electrónica o entrega de cheque de gerencia a favor de la Aerocivil, a la cuenta del tesoro nacional de la Aerocivil o a la que en su oportunidad determine la Aerocivil."*

En la diligencia la Procuradora expresó que el acuerdo contiene obligaciones claras, expresas y exigibles, en cuanto al tiempo, modo y lugar de su cumplimiento y reúne los siguientes requisitos: (i) la eventual acción contenciosa que se ha podido llegar a presentar no ha caducado; (ii) el acuerdo conciliatorio versa sobre acciones o derechos económicos disponibles por las partes; (iii) las partes se encuentran debidamente representadas y sus representantes tienen capacidad para conciliar; (iv) obran en el expediente las pruebas necesarias que justifican el acuerdo, además, de las presentadas por la parte convocante las que se allegaron en audiencia a solicitud del Despacho, y (v) en criterio de esta agencia del Ministerio Público, el acuerdo contenido en el acta no es violatorio de la ley y no resulta lesivo para el patrimonio público.

¹ Ver folio 103 del expediente

IV. CONSIDERACIONES

Corresponde a la Sala en esta oportunidad, pronunciarse sobre el acuerdo conciliatorio celebrado el día 27 de abril de 2018, en el cual se acordó que CHEVRON PETROLEUM COMPANY pagaría a favor de AEROCIVIL la suma de MIL DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y UN MIL QUINIENTOS TREINTA Y TRES PESOS (\$1.275.431.533), correspondiente a capital a título de cobro por uso de la infraestructura aeroportuaria del terminal aéreo de San Andrés Isla, aeropuerto internacional Gustavo Rojas Pinilla. No hubo acuerdo conciliatorio sobre el valor correspondiente a intereses moratorios.

Para decidir sobre la aprobación o improbación del acuerdo conciliatorio, la Sala procede a efectuar el siguiente análisis:

4.1. GENERALIDADES DE LA CONCILIACIÓN PREJUDICIAL.

De acuerdo con la definición que trae el artículo 64 de la Ley 446 de 1998, la conciliación "es un mecanismo de resolución de conflictos a través del cual, dos o más personas gestionan por sí mismas la solución de sus diferencias, con la ayuda de un tercero neutral y calificado, denominado conciliador".

Según lo establecido en el artículo 70 de la Ley 446 de 1998, las personas jurídicas de derecho público pueden conciliar total o parcialmente en las etapas prejudicial o judicial sobre conflictos de carácter particular y contenido económico de que conozca o pueda conocer la jurisdicción de lo contencioso administrativo a través de las acciones previstas en los artículos 85, 86 y 87 del Código Contencioso Administrativo.

A su vez, el artículo 80 de la misma ley señala que "Antes de incoar cualquiera de las acciones previstas en los artículos 85, 86 y 87 del Código Contencioso Administrativo, las partes individual o conjuntamente podrán formular solicitud de conciliación prejudicial, al Agente del Ministerio Público asignado al Juez o Corporación que fuere competente para conocer de aquellas...".²

Ahora bien, el artículo 161 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, al referirse a los requisitos previos para demandar, dispone en su numeral primero:

² En virtud de la expedición de la Ley 1437 de 2011, en este caso se trata de los medios de control establecidos en los artículos 138, 140 y 141 del mencionado cuerpo normativo.

ARTÍCULO 161. REQUISITOS PREVIOS PARA DEMANDAR. La presentación de la demanda se someterá al cumplimiento de requisitos previos en los siguientes casos:

1. Cuando los asuntos sean conciliables, el trámite de la conciliación extrajudicial constituirá requisito de procedibilidad de toda demanda en que se formulen pretensiones relativas a nulidad con restablecimiento del derecho, reparación directa y controversias contractuales.

En los demás asuntos podrá adelantarse la conciliación extrajudicial siempre y cuando no se encuentre expresamente prohibida.

De las anteriores normas, se deduce que los asuntos que pueden conciliarse en la etapa prejudicial deben ser de aquellos cuyo conocimiento corresponda a la jurisdicción contencioso administrativa mediante el ejercicio de los medios de control de nulidad y restablecimiento del derecho, reparación directa y contractual, que son las reguladas en los artículos 138, 140 y 141 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

4.2. COMPETENCIA.

Esta Sala es competente para decidir sobre la aprobación o improbación del acuerdo conciliatorio celebrado entre la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL y CHEVRON PETROLEUM COMPANY, llevado a cabo el 27 de abril de 2018 con la aprobación de la Procuradora judicial II de Familia con funciones de Conciliación Administrativa, por virtud de la cuantía de las pretensiones objeto de conciliación y conforme a lo dispuesto en los artículos 24 de la Ley 640 de 2001, 12 del Decreto 1716 de 2009 y Ley 1437 de 2011, tal como se procede analizar.

La Ley 640 de 2001³, dispone en los artículos 23 y 24 lo siguiente:

ARTICULO 23. CONCILIACIÓN EXTRAJUDICIAL EN MATERIA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. <Aparte tachado INEXEQUIBLE> Las conciliaciones extrajudiciales en materia de lo contencioso administrativo sólo podrán ser adelantadas ante los Agentes del Ministerio Público asignados a esta jurisdicción y ante los conciliadores de los centros de conciliación autorizados para conciliar en esta materia.

ARTICULO 24. APROBACIÓN JUDICIAL DE CONCILIACIONES EXTRAJUDICIALES EN MATERIA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. Las actas que contengan conciliaciones extrajudiciales en materia de lo contencioso administrativo se remitirán a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes al de su celebración, al Juez o Corporación que fuere competente para conocer de la acción judicial

³ Por la cual se modifican normas relativas a la conciliación y se dictan otras disposiciones.

respectiva, a efecto de que imparta su aprobación o improbación. El auto aprobatorio no será consultable.

ARTICULO 25. PRUEBAS EN LA CONCILIACION EXTRAJUDICIAL. Durante la celebración de la audiencia de conciliación extrajudicial en asuntos de lo contencioso administrativo los interesados podrán aportar las pruebas que estimen pertinentes. Con todo, el conciliador podrá solicitar que se alleguen nuevas pruebas o se complementen las presentadas por las partes con el fin de establecer los presupuestos de hecho y de derecho para la conformación del acuerdo conciliatorio.

Las pruebas tendrán que aportarse dentro de los veinte (20) días calendario siguientes a su solicitud. Este trámite no dará lugar a la ampliación del término de suspensión de la caducidad de la acción previsto en la ley.

Si agotada la oportunidad para aportar las pruebas según lo previsto en el inciso anterior, la parte requerida no ha aportado las solicitadas, se entenderá que no se logró el acuerdo.

Por su parte, el artículo 12 del Decreto 1716 de 2009, compilado en el artículo 2.2.4.3.1.1.12 del Decreto Único Reglamentario 1069 de 2015, dispone:

Artículo 2.2.4.3.1.1.12. Aprobación judicial. El agente del Ministerio Público remitirá, dentro de los tres (3) días siguientes a la celebración de la correspondiente audiencia, el acta de conciliación, junto con el respectivo expediente al juez o corporación competente para su aprobación. (*Decreto 1716 de 2009, artículo 12*)

Teniendo en cuenta lo anterior, le corresponde a la Sala determinar si se reúnen los presupuestos procesales y materiales para la aprobación del acuerdo conciliatorio celebrado entre la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL Y CHEVRON PETROLEUM COMPANY, llevado a cabo el día 27 de abril de 2018, ante la Procuraduría 54 judicial II de Familia de San Andrés.

4.3. SUPUESTOS DE APROBACIÓN DEL ACUERDO CONCILIATORIO

Para el efecto, el Consejo de Estado en auto del 31 de enero de 2008 señaló, que la conciliación se encuentra sometida a los siguientes supuestos de aprobación, tesis que ha sido reiterada por la jurisprudencia nacional: (i) la debida representación de las personas que concilian; (ii) la capacidad o facultad que tengan los representantes o conciliadores para conciliar; (iii) la disponibilidad de los

derechos económicos enunciados por las partes; (iv) que no haya operado la caducidad de la acción; (v) que lo reconocido patrimonialmente esté debidamente respaldado en la actuación y (vi) que el acuerdo no resulte abiertamente lesivo para el patrimonio público (artículos 73 y 81 de la Ley 446 de 1998).

A continuación la Sala verificará si en el asunto cuyo examen convoca su atención, se encuentran reunidos los presupuestos relacionados:

1. La debida representación de las personas que concilian.

La entidad convocante acredita el cumplimiento de este requisito al constatarse el poder debidamente otorgado por el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de la UAE Aeronáutica Civil, quien mediante Resolución No. 04282 del 29 de octubre de 2004, le fue delegada la función de otorgar poder a abogados externos o funcionarios de la entidad para actuar como apoderados en toda clase de asunto judiciales y actuaciones o trámites administrativos⁴.

De la misma manera se acreditó de parte de la sociedad CHEVRON PETROLEUM COMPANY que estaba debidamente representada por la representante legal, el representante legal para asuntos judiciales. Tal como se observa en el certificado de existencia y representación expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, visible a folios 105 a 122.

2. La facultad de los representantes para conciliar.

El artículo 74 del Código General del Proceso, aplicable por remisión del artículo 306 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, exige que en poderes especiales debe determinarse claramente el asunto para el cual se confiere el respectivo mandato de tal modo que no pueda confundirse con otro.

En los documentos mencionados en el acápite anterior, es decir el poder y el certificado de la Cámara de Comercio, se constata el cumplimiento del mencionado requisito.

3. La disponibilidad de los derechos económicos enunciados por las partes.

⁴ Ver folios 12 al 16 del expediente.

A juicio de la Sala, se satisface este presupuesto toda vez que se trata de un conflicto de contenido económico; la pretensión está encaminada a conseguir que Chevron cancele el valor de la tarifa de fee de acceso a pista, suma adeudada a favor de la UAE Aeronáutica Civil, correspondiente al 1.5% del valor total de las ventas mensuales abastecidas en el aeropuerto internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés Isla.

A lo anterior se añade que la conciliación materia de estudio involucra la disposición y afectación de derechos e intereses subjetivos, de contenido crediticio o personal, con una proyección patrimonial o económica, los cuales resultan renunciables.

4. Que no haya operado la caducidad de la acción.

El artículo 164 de la Ley 1437 de 2011, sobre el término de caducidad de las controversias contractuales dispone:

ARTÍCULO 164. OPORTUNIDAD PARA PRESENTAR LA DEMANDA. La demanda deberá ser presentada:

(...)

2. En los siguientes términos, so pena de que opere la caducidad:

(...)

) En las relativas a contratos el término para demandar será de dos (2) años que se contarán a partir del día siguiente a la ocurrencia de los motivos de hecho o de derecho que les sirvan de fundamento.

Cuando se pretenda la nulidad absoluta o relativa del contrato, el término para demandar será de dos (2) años que se empezarán a contar desde el día siguiente al de su perfeccionamiento. En todo caso, podrá demandarse la nulidad absoluta del contrato mientras este se encuentre vigente.

En los siguientes contratos, el término de dos (2) años se contará así:

i) En los de ejecución instantánea desde el día siguiente a cuando se cumplió o debió cumplirse el objeto del contrato;

ii) En los que no requieran de liquidación, desde el día siguiente al de la terminación del contrato por cualquier causa;

iii) En los que requieran de liquidación y esta sea efectuada de común acuerdo por las partes, desde el día siguiente al de la firma del acta;

iv) En los que requieran de liquidación y esta sea efectuada unilateralmente por la administración, desde el día siguiente al de la ejecutoria del acto administrativo que la apruebe;

v) En los que requieran de liquidación y esta no se logre por mutuo acuerdo o no se practique por la administración unilateralmente, una vez cumplido el término de dos (2) meses contados a partir del vencimiento del plazo convenido para hacerlo bilateralmente o, en su defecto, del término de los cuatro (4) meses siguientes a la terminación del contrato o la expedición del acto que lo ordene o del acuerdo que la disponga;

(...)

Ello en virtud de que la discusión que nos ocupa tiene origen en el contrato de acceso a la pista del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés, Isla, celebrado entre la sociedad Concesión Aeropuerto de San Andrés y Providencia – Casyp S.A. y Chevron Petroleum Company, cedido a la UAE Aeronáutica Civil el 16 de febrero de 2015, con ocasión de la terminación del contrato de concesión y la retoma de las operaciones del aeropuerto local, en adelante el Contrato No. 22 de 2007.

Tratándose de un contrato que se encuentra en ejecución, resulta claro que no ha ocurrido el fenómeno de la caducidad. Si se tiene en cuenta que la discusión jurídica sobre el pago del fee de acceso a la pista del aeropuerto internacional de San Andrés, que de una parte va del 17 de febrero de 2015 hasta el 16 de septiembre de 2016, y de otra parte, del pago de la tarifa de acceso desde el 17 de septiembre de 2016 hasta la fecha, puede constatarse que no han transcurrido más de dos años en ninguno de los dos casos, por lo que no ha operado el fenómeno de la caducidad del medio de control de controversias contractuales.

5. Que el acuerdo conciliatorio cuente con las pruebas necesarias, no sea violatorio de la ley o no resulte lesivo para el patrimonio público.

En relación con este requisito, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha indicado:

"4. Que el acuerdo conciliatorio cuente con las pruebas necesarias, no sea violatorio de la ley o no resulte lesivo para el patrimonio público (artículo 65 A de la Ley 23 de 1991 y artículo 73 de la Ley 446 de 1998).

Respecto de este requisito, esta Sección del Consejo de Estado, de manera general y reiterada, ha sostenido que si bien la conciliación propende por la descongestión de la Administración de Justicia y por la composición del conflicto a través de una solución directa acordada por las partes, no lo es menos que **todo acuerdo conciliatorio debe ser examinado por el juez, quien para aprobarlo debe establecer que ese arreglo económico se ajuste a la ley y no resulte lesivo al patrimonio público.**

En tales condiciones, la aprobación del acuerdo conciliatorio depende de la fortaleza probatoria que lo sustenta, dado que el juez, además de llegar a la convicción de su fundamentación jurídica, debe verificar que no resulte lesivo del patrimonio público, pues según los dictados del artículo 65 A de la Ley 23 de 1991 -adicionado por el 73 de la Ley 446 de 1998-, el acuerdo conciliatorio debe estar fundado en las pruebas necesarias, esto es contar con el debido sustento probatorio”⁵ (Subrayas y negrillas fuera de texto).

El Consejo de Estado también ha manifestado, sobre este punto, que:

“(…) como ya lo tiene determinado de antaño esta Sección, no puede conducir a la aprobación judicial mecánica de las conciliaciones de las partes, sin reparar en la indebida utilización que se pueda hacer de esta institución y en las defraudaciones que, por su aplicación, se puedan producir al tesoro público, como quiera que la conciliación, como fuente reguladora de conflictos, supone la legalidad de este negocio jurídico, en tanto que la posibilidad de disponer de los intereses estatales, debe ajustarse rigurosamente al ordenamiento vigente y, por ello mismo, previa homologación judicial.

(…) pues al comprometer recursos del erario es claro que su disposición no se puede dejar a la voluntad libérrima de los funcionarios, sino que amerita el cumplimiento de las reglas y exigencias muy severas y precisas que impiden el uso de la conciliación para fines no previstos y no queridos en la ley.

En tales condiciones se tiene que la conciliación contencioso administrativa como instituto de solución directa de conflictos, construida a partir de la capacidad dispositiva de las partes y cuya bondad – tal como lo ha reconocido la jurisprudencia -, como fórmula real de paz (en tanto borra las huellas negativas del conflicto) y como instrumento de descongestión de los despachos judiciales, está suficientemente demostrada, no puede convertirse en un procedimiento expedito para manejar a su arbitrio el tema de la contratación pública.”⁶

En atención al marco normativo y jurisprudencial ya expuesto, el Tribunal pasa seguidamente a examinar el acuerdo conciliatorio celebrado entre las partes y sometido en esta oportunidad a su aprobación.

4.4. PRUEBAS APORTADAS.

Fueron aportadas las siguientes pruebas:

⁵ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia de octubre 21 de 2009. Rad. No. 850012331000200700116-01 (37243)

⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia de 03 de diciembre de 2008. Rad.No. 47001233100100600221 (35.331)

1. Estado de cuenta⁷, a corte de 31/01/2018, en el cual se observan los valores correspondientes a capital e intereses adeudados por Chevron a la UAE Aerocivil.
2. Estado de cuenta⁸ a corte de 04/12/2017, en el cual se reportan los valores adeudados por Chevron, por un valor total de \$2.036.702.284.00
3. Copia del oficio⁹ No. 3304.203-2017019062 del 26 de julio de 2017, mediante el cual el Coordinador del Grupo de Cartera solicita iniciar el cobro por vía coactiva a Chevron Petroleum Company, para el pago de deuda que asciende a la suma de \$1.371.556.522,00 por concepto de energía y arrendamiento canon variable.
4. Oficio¹⁰ de fecha 17 de febrero de 2015, suscrito por el Delegado del Director General de la Aeronáutica Civil, mediante el cual se *notifica* a Chevron sobre la eliminación de valores por concepto de la tarifa de acceso a la plataforma del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla.
5. Oficio¹¹ de fecha 17 de febrero de 2015, suscrito por el Delegado del Director General de la Aeronáutica Civil, a través del cual se notifica a Chevron la cesión del contrato de arrendamiento No. 01-2007, documento por medio del cual se informa que a partir del mediodía del 17 de febrero de 2015, Chevron deberá cancelar a favor de la Aeronáutica Civil " *los cánones de arrendamiento fijos o variables, prestaciones o similares estipulados en el contrato en las condiciones pactadas con CONCESIÓN AEROPUERTO SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA S.A. - CASYP*".
6. Oficio¹² de febrero 20 de 2015, por medio del cual Chevron informa al Delegado del Director General de la Aeronáutica Civil que ha recibido las comunicaciones tanto del 17 como del 18 de febrero de 2015, y al respecto indicaron que " (...) *les manifestamos de manera inequívoca que estamos de acuerdo en acatar su decisión de eliminar el cargo por concepto de tarifa de acceso a la plataforma en el Aeropuerto de ADZ, razón por la cual no habrá lugar al pago de concepto alguno por parte de Chevron bajo el entendido que ustedes decidieron eliminarlo a partir del 18 de febrero de 2015.* (...)"
7. Oficio¹³ No. 1300.106-2017004556 del 23 de febrero de 2017, mediante el cual el Director Aeronáutico Regional Atlántico solicita a la jefe de la oficina asesora Jurídica de la Aerocivil el inicio de acciones legales tendientes a la legalización

⁷ Ver folio 34 del expediente.

⁸ Ver folio 35 ibídem.

⁹ Ver folio 36

¹⁰ Visible a folio 47

¹¹ Folio 50

¹² Ver folio 44

¹³ Ver folios 37 a 39 del expediente

de la ocupación por el acceso a la infraestructura aeroportuaria en el aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de la empresa Chevron, *“para el suministro de combustibles de aviación a las aeronaves; así como lo dejado de percibir por el usufructo y utilización de dichas áreas como quiera que no ha sido posible hacerlo por esta regional de manera directa y concertada con la citada empresa (...)”*

8. Oficio¹⁴ mediante el cual el Director Aeronáutico Regional Atlántico da respuesta a la solicitud de información elevada por Chevron y se solicita la información necesaria para efectos de formalizar el contrato por el uso de la infraestructura aeroportuaria en el terminal aéreo Gustavo Rojas Pinilla de la isla de San Andrés.
9. Oficio¹⁵ de fecha noviembre 23 de 2016 por medio del cual la representante legal de Chevron Petroleum Company manifiesta al jefe de la oficina de comercialización en inversión de la Aerocivil que en el momento en que esta comenzó a administrar el aeropuerto no existía el cobro del fee de acceso, debido a la declaratoria de ilegalidad del mismo por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio. Adicionalmente, no existía la resolución que estableciera el cargo de acceso a pista y menos aún el valor del mismo. También se cuestionan en el oficio, la manera como se determinó que el 1.5% es la tarifa que remunera los costos asociados al servicio de acceso a pista debido a que anteriormente se cobraba una tarifa de 1%, sobre las ventas realizadas en el aeropuerto. Sobre el cobro retroactivo que pretende la Aerocivil, señaló que *“(i) no estaba siendo cobrado por el concesionario y (ii) no se encontraba dentro del presupuesto de la entidad, lo que no tiene justificación administrativa alguna y no podría ser cobrado por la entidad, lo anterior dado que los costos de operación del aeropuerto durante esa época, lo anterior dado que los costos de operación del aeropuerto durante esa época fueron provisionados por la Aerocivil dentro de su partida presupuestal para el ejercicio de 2016. (...)”*
10. Resolución No. 00351 del 13 de febrero de 2015, por medio de la cual se hace una delegación¹⁶.
11. Resolución No. 76724 de 2014¹⁷, proferida por el Superintendente de Industria y Comercio, por la cual se impone una sanción.

¹⁴ Folios 42 a 43 del expediente

¹⁵ Ver folios 40 y 41 ibídem

¹⁶ Ver folios 51 y 52 del expediente.

¹⁷ Folios 53 a 61 ibídem

12. Contrato de acceso a pista en el aeropuerto Gustavo Rijas Pinilla de San Andrés Isla entre CASYP y Chevron Petroleum Company¹⁸.

4.5. ANÁLISIS DEL CASO CONCRETO

La entidad convocante UAE AERONÁUTICA CIVIL presentó la solicitud de conciliación con la pretensión que Chevron efectúe el pago del capital e intereses debidos por el fee de acceso a la plataforma del aeropuerto internacional Gustavo Rojas Pinilla a partir del 15 de septiembre de 2016, el cual equivale al 1.5% del valor total de las ventas mensuales abastecidas en el aeropuerto como canon variable por venta de combustible.

4.5.1. De la ausencia de prueba que permita verificar el monto conciliado.

Según lo consignado en el acta del Comité de Conciliación de la AEROCIVIL, con fundamento en lo establecido en la Resolución No. 02694 del 14 de septiembre de 2016, se determina que el valor adeudado por Chevron es:

(i) Para el periodo comprendido entre el 17 de febrero de 2015 al 14 de septiembre de 2016, la deuda asciende a mil veintiocho millones trescientos tres mil setecientos ochenta y seis pesos (\$1.028.303.786,00), de los cuales ochocientos sesenta y seis millones setecientos noventa y dos mil novecientos quince pesos (\$866.792.915,00) corresponden a capital y ciento sesenta millones quinientos diez mil ochocientos setenta y un pesos (\$160.510.871,00) a intereses. Todo ello verificado en el estado de cuenta conforme al aplicativo JD Edwards de la Aerocivil.

(ii) De otra parte, al cuatro (04) de diciembre de dos mil diecisiete (2017), la deuda de Chevron, por el concepto indicado, asciende a la suma de mil seis millones novecientos sesenta y dos mil ochocientos cuarenta y nueve pesos (\$1.006.962.849,00) de los cuales ochocientos noventa y seis millones setecientos sesenta y tres mil doscientos doce (\$896.763.212,00) corresponden a capital y ciento diez millones ciento noventa y nueve mil seiscientos treinta y siete pesos (\$110.199.637,00) es el monto correspondiente a intereses¹⁹.

¹⁸ Ver folios 62 a 81.

¹⁹ Ver acta expedida por la Secretaria Técnica del Comité de Conciliación de la UAE Aerocivil visible a folio 17 del expediente.

Sobre el monto de esta acreencia a favor de la UAE AEROCIVIL la Sala no encuentra respaldo probatorio alguno en las pruebas que se encuentran en el expediente. El valor total establecido viene indicado en el acta del Comité de Conciliación de la entidad convocante, a corte de 04 de diciembre de 2017, fecha en la cual fue llevada a cabo la sesión del mencionado comité y a 31 de enero de 2018; pero para el 27 de abril de 2018, al momento de surtirse la conciliación extrajudicial, los valores que se presentaron no cuentan con ningún respaldo probatorio, que permitan a esta Corporación determinar si se encuentran bien liquidados o no, máxime cuando se trata de unos montos que son variables ya que corresponden al 1.5% de las ventas de combustible, que fue lo determinado en la Resolución No. 02694 del 14 de septiembre de 2016, por medio de la cual se establecieron las tarifas por concepto de canon variable por venta de combustible a las empresas que no tienen infraestructura dentro del aeropuerto de San Andrés.

La evidente debilidad probatoria respecto del valor a conciliar sería motivo suficiente para improbar el acuerdo conciliatorio que se presenta a consideración de esta Corporación, no obstante, se considera que se encuentran otras razones que de igual manera deben ser expuestas, como en efecto se hace a continuación.

4.5.2. El acuerdo es contrario a la ley y resulta lesivo para el patrimonio público.

Para desarrollar este punto, la Sala habrá de partir de formularse un cuestionamiento: ¿Cuál es la fuente de la obligación que se concilia?

La respuesta es el contrato. Precisamente, se trata del contrato de acceso a la pista del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés, Isla, celebrado entre la sociedad Concesión Aeropuerto de San Andrés y Providencia –Casyp S.A. y Chevron Petroleum Company, cedido a la UAE Aeronáutica Civil el 16 de febrero de 2015, con ocasión de la terminación del contrato de concesión y la retoma de las operaciones del aeropuerto local, en adelante el Contrato No. 22 de 2007, que en lo pertinente, reza:

CLÁUSULA PRIMERA. OBJETO: CASYP – hoy AERONÁUTICA por el presente documento otorga a CHEVRON, y de forma exclusiva, la distribución de combustibles de aviación JET A-1 y el acceso a pista de aviación en el aeropuerto internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés.- CHEVRON a su vez se

compromete, por medio del presente contrato a mantener las instalaciones existentes y en el lote anexo al aeropuerto internacional Gustavo Rojas Pinilla, y de acuerdo a las regulaciones que en la materia emita el Ministerio de Minas y Energía de Colombia.
(...)

CLÁUSULA CUARTA. TARIFA DE USO DE PISTA Y FORMA DE PAGO: CHEVRON pagará mensualmente a CASYP, la tarifa por uso de pista según se describe a continuación:

La tarifa por uso de pista será una suma equivalente al 1% de las ventas mensuales de combustibles de aviación Jet A-1 en el aeropuerto de San Andrés, según reporte de ventas enviado por CHEVRON a CASYP. Para calcular el valor total a pagar mensual, una vez finalizado el mes calendario, CHEVRON deberá suministrar un informe referente a las ventas efectivamente realizadas dentro del mes finalizado, calculando la cantidad que debe abonar a CASYP. CASYP basado en la información suministrada por Chevron emitirá la factura, la cual será cancelada por Chevron dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha de emisión. CASYP autoriza a CHEVRON a facturar en línea separada al producto el valor de la tarifa por uso de pista, según este último lo considere conveniente. Chevron deberá pagar la tarifa por uso de pista dentro de los diez (10) días calendarios siguientes al mes inmediatamente anterior y cuyo valor facturado fue la base para calcular el 1%.

Como se demostró, este contrato fue objeto de modificación mediante varios instrumentos, entre ellos, el otrosí No. 03 del 24 de diciembre de 2010, por medio del cual la tarifa de acceso a la pista pasó a establecerse por una suma en pesos sobre cada galón de combustible vendido, asunto por el cual el concesionario CASYP debió enfrentar proceso administrativo sancionatorio que concluyó con la Resolución No. 76724 de 2014 proferida por el Superintendente de Industria y Comercio, por medio de la cual se declaró que CASYP violó la libre competencia por haber actuado en contravención de lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959, al implementar una práctica, procedimiento o sistema tendiente a la fijación de un precio inequitativo para el cargo no regulado de fee de acceso a pista para proveedores de combustible en el Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés.

La imposición de esta sanción de ninguna manera se tradujo en la imposibilidad de cobrar un *fee* de acceso. Ello es tan claro que la Superintendencia de Industria y Comercio en el acto administrativo ya mencionado, indicó:

Esta conclusión, obliga a la Superintendencia a ordenar a **CASYP** la re-determinación de su *fee* de acceso a pista siguiendo las consideraciones señaladas en la parte motiva de esta Resolución, una vez la misma se encuentre en firme. En el interregno entre la firmeza de la presente

Resolución y el establecimiento del nuevo *fee* de acceso a pista, el concesionario deberá cobrar el *fee* que se encontraba en operación con anterioridad a la configuración de la conducta anticompetitiva, es decir, el vigente con anterioridad al Otrosí No. 3 al contrato de acceso a pista suscrito el 24 de diciembre de 2010, esto es, el equivalente al uno por ciento (1%) de las ventas mensuales de combustible de aviación en el Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés.²⁰

Es así que para esta Sala es claro que la entidad convocante tenía y tiene todo el derecho de procurar recuperar los valores causados por el uso de la infraestructura aeroportuaria por parte de Chevron.

Luego, es del caso que la Corporación se ocupe de analizar las razones por las cuales se dejó de pagar el *fee* por el acceso a la pista.

Según se relata por la propia Aerocivil, ello tuvo su causa porque el Dr. Germán Javier Palomino Hernández, en su condición de "Delegado del Director General de la UAE Aeronáutica Civil" eliminó la cláusula cuarta antes transcrita, decisión que comunicó al contratista mediante oficio No. 1317 del 17 de febrero de 2015, visible a folios 47 a 49 del expediente. Al respecto, indicó:

"... se elimina el valor por concepto de tarifa de acceso a la plataforma del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés, Isla, dentro del término previsto en el citado contrato, esto es, 30 días a partir de la recepción del presente documento", con base en unos antecedentes que no explican la decisión adoptada".

Luego, mediante oficio No. 1301 del 18 de febrero de 2015, el mismo servidor *Delegado*, dando alcance a la comunicación 1317, manifestó a Chevron, "*...en ejercicio de la cláusula cuarta del otrosí No. 3 del mencionado contrato (...) solicitamos a usted si están de acuerdo que la eliminación del pago por concepto de la tarifa de acceso a la plataforma, conforme a los fundamentos expuestos en dicha comunicación, sea aplicado a partir del 18 de febrero de 2015.*

Frente a dichas comunicaciones, CHEVRON, por oficio del 20 de febrero de ese mismo año señaló "*(...) le manifestamos de manera inequívoca que estamos de acuerdo en acatar su decisión de eliminar el cargo por concepto de tarifa de acceso a la plataforma en el aeropuerto ADZ, razón por la cual no habrá lugar al pago de concepto alguno por parte de Chevron, bajo el*

²⁰ Ver folio 59 del expediente.

entendido que ustedes decidieron eliminarlo a partir del 18 de febrero de 2015".

En este punto resulta relevante determinar si se puede modificar o eliminar una cláusula contractual mediante oficio de una de las partes, cuestión que solo puede ser respondida negativamente cuando de contratos estatales se trate, como en el caso que nos ocupa.

En efecto, siendo la UAE de Aeronáutica Civil una entidad especializada de carácter técnico adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, es de aquellas a las cuales le es aplicable la Ley 80 de 1993 y demás normas que la modifican, disposiciones conforme a las cuales el contrato estatal es solemne, es decir, que debe constar por escrito, en instrumento suscrito por ambas partes en el cual queden consignados los derechos y obligaciones de los cocontratantes.

En el asunto que nos ocupa, se anunció acerca de una modificación contractual mediante un oficio, actuación que no puede ser prohijada por esta Sala porque la pretendida *modificación* desnaturalizaba por completo el contrato, siendo necesario enfatizar que en la cláusula cuarta del contrato de acceso a pista se pacta la contraprestación a favor de la administración, razón suficiente para inferir que de su existencia dependen características inherentes al contrato como la conmutatividad, la onerosidad, entre otras.

Adicionalmente, un oficio que *elimina* la cláusula cuarta del contrato, no puede ser entendido como una modificación al mismo, bajo el principio de que las cosas se deshacen como se hacen. En esa medida, era necesario un acuerdo por escrito entre los contratantes para modificar el contrato existente.

Ahora bien, el artículo 16 de la Ley 80 de 1993 prevé la modificación unilateral en tratándose de contratos estatales, con especiales características como las que se transcriben a continuación, cuyos supuestos fácticos no ocurrieron en el presente caso:

ARTÍCULO 16. DE LA MODIFICACIÓN UNILATERAL. Si durante la ejecución del contrato y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se deba satisfacer con él, fuere necesario introducir variaciones en el contrato y previamente las partes no llegan al acuerdo respectivo, la entidad en acto administrativo debidamente motivado, lo modificará mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios.

Si las modificaciones alteran el valor del contrato en un veinte por ciento (20%) o más del valor inicial, el contratista podrá renunciar a la continuación de la ejecución. En este evento, se ordenará la liquidación del contrato y la entidad adoptará de manera inmediata las medidas que fueren necesarias para garantizar la terminación del objeto del mismo.

De otra parte, si en gracia de discusión se aceptara procedente la modificación del contrato No. 22 de 2007, a través del oficio No. 1317 del 17 de febrero de 2017, deberá concluirse que el funcionario que procedió de esta manera no tenía competencia para ello.

La delegación en virtud de la cual el Dr. Palomino Hernández suscribió el oficio en comento, contenida en la Resolución No. 351 del 13 de febrero de 2015 "*Por la cual se hace una delegación en el Director Regional Aeronáutico Atlántico*"²¹ sólo lo faculta para "*recibir el acta de entrega de los bienes e infraestructura*" de los aeropuertos locales y no para decidir respecto de los valores a pagar por concepto de la tarifa de acceso a la plataforma.

Además de lo expuesto, esta conciliación resulta lesiva para el patrimonio público por cuanto no se halla razón para que la Aerocivil deje de cobrar valores para el periodo comprendido entre el 17 de febrero de 2015 al 14 de septiembre de 2016, que fueron efectivamente causados ya que se hizo uso de la infraestructura aeroportuaria por parte de Chevron y existe un contrato que lo respalda, reiterando que la eliminación del cobro vacía de contenido el contrato No. 22 de 2007 al dejarlo sin contraprestación.

Al respecto, el Consejo de Estado ha manifestado:

"La procedencia de la conciliación se encuentra limitada por el hecho de que la misma no sea lesiva de los intereses patrimoniales del Estado, de allí que resulte necesario examinar los medio de prueba que sustenten la obligación reclamada, por ende, la aceptación voluntaria de las obligaciones por parte de los agentes del Estado no es suficiente para la validez del acuerdo conciliatorio, comoquiera que este debe fundarse en pruebas que den al juez la claridad suficiente de la existencia de la obligación, en forma tal que se tenga certeza que el patrimonio público no se verá lesionado"²²

²¹ Ver fls. 51 y 52

²² Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, radicación No. 08001-236-31-000-2010-000713-01 (40901), 28 de julio de 2011, C.P. Enrique Gil Botero.

4.6. CONCLUSIONES

Conforme a las consideraciones que preceden, la Sala y atendiendo la jurisprudencia que pacíficamente ha sostenido que la conciliación administrativa debe tener soporte probatorio suficiente para su aprobación, lo que significa que en el examen de viabilidad y razonabilidad de la conciliación, el papel de la jurisdicción no se limita a la del simple espectador. No. Debe dar cuenta de la legalidad y del acervo probatorio aportado por cuanto con ello se está poniendo fin a un litigio.

En el caso que nos ocupa, la Sala constató que el acervo probatorio es débil e insuficiente; además como se explicó el acuerdo desconoce la ley y es lesivo para el patrimonio público, por lo que esta Corporación lo improbará.

Adicionalmente, se ordenará la inmediata compulsación de copias a la Procuraduría General de la Nación y a la Contraloría General de la República a fin de que se de curso a las investigaciones a que haya lugar, conforme a la competencia de cada una de ellas.

Por lo expuesto, **EL TRIBUNAL CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DE SAN ANDRÉS, PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA** administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

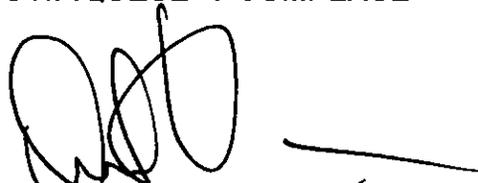
RESUELVE:

PRIMERO: IMPROBAR el acuerdo conciliatorio celebrado entre la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL y CHEVRON PETROLEUM COMPANY, contenido en el acta suscrita el veintisiete (27) de abril de dos mil dieciocho (2018), ante la Procuraduría 54 Judicial II de Familia de San Andrés, Isla.

SEGUNDO: ORDENAR la inmediata compulsación de copias a la Procuraduría General de la Nación y a la Contraloría General de la República a fin de que se de curso a las investigaciones a que haya lugar, conforme a la competencia de cada una de ellas.

TERCERO: Una vez ejecutoriada esta providencia, **DEVUÉLVANSE** los anexos a la parte interesada sin necesidad de desglose, y **ARCHIVENSE** las demás diligencias por la Secretaria de esta Corporación.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



NOEMI CARREÑO CORPUS

Magistrada



JOSÉ MARÍA MOW HERRERA

Magistrado



JESÚS G. GUERRERO GONZALEZ

Magistrado