

T-480-93

Sentencia No. T-480/93

ACTO ADMINISTRATIVO/SUSPENSION PROVISIONAL/ACCION DE NULIDAD

La Resolución 1382 de 1993, expedida por el Director del Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, es un acto administrativo respecto del cual es posible intentar la acción de nulidad prevista en el Código Contencioso Administrativo y, si se considera que están dadas las condiciones exigidas en la ley, sería posible buscar la suspensión provisional de la totalidad o de parte de la misma.

ACCION DE TUTELA-Improcedencia/ACTO GENERAL

La acción de tutela no puede servir para atacar actos de carácter general, impersonal y abstracto, pues se trata de ámbitos diferentes que tienen en el ordenamiento jurídico también diversas regulaciones.

-Sala Quinta de Revisión-

Ref.: Expediente T-16735

Magistrado Ponente:

Dr. JOSE GREGORIO HERNANDEZ GALINDO

Aprobada en Santafé de Bogotá, D.C., mediante acta del veintiseis (26) de octubre de mil novecientos noventa y tres (1993).

Procede la Corte Constitucional, por intermedio de su Sala Quinta, a revisar el fallo proferido por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca el dieciocho (18) de junio de mil novecientos noventa y tres (1993) para resolver sobre la acción de tutela incoada.

I. INFORMACION PRELIMINAR

JOSE ANTONIO GALAN GOMEZ interpone acción de tutela para que se proteja su derecho a la vida e integridad personal, que considera amenazado por el DEPARTAMENTO

ADMINISTRATIVO DE AERONAUTICA CIVIL por los siguientes hechos:

- Por razones de su profesión debe con frecuencia utilizar el transporte aéreo, el cual es bastante inseguro por la falta de radioayudas y también como consecuencia de fallas mecánicas en las aeronaves.
- Pide que se suspenda transitoriamente la vigencia de los artículos 1 y 4 de la Resolución N° 1382 del 25 de febrero de 1993, expedida por el Director de la Aerocivil, ya que en ellos se dispone que los certificados de aeronavegabilidad expedidos por la autoridad aeronáutica tendrán vigencia indefinida, con lo cual se elimina el examen periódico de las aeronaves que garantizaba la seguridad de los usuarios.
- Dice que, a partir de la Resolución N° 1382 de 1993, el DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA AERONAUTICA CIVIL no volverá a examinar el estado de las aeronaves sino cuando se efectúen sobre ellas reparaciones “post accidente” y modificaciones mayores. Considera el actor que la forma correcta de proteger la vida de los pasajeros es revisando periódicamente los aparatos para prevenir accidentes y no después de ocurridos éstos.
- Se ejerce la acción de tutela en este caso como mecanismo transitorio para evitar un perjuicio irremediable, ya que de continuar vigente la disposición acusada, el actor considera que, en su calidad de permanente usuario del transporte aéreo, tendrá que subir en aviones o avionetas chatarra poniendo en grave riesgo su vida.

Concluye afirmando:

“Señores Magistrados: seáme permitido hacer comparación entre la revisión anual que efectúa el Departamento Administrativo de Tránsito y Transportes o las Secretarías de Tránsito sobre el estado mecánico de los vehículos de transporte terrestre, anualmente, con la revisión que periódicamente, anual o semestral, efectuaba en el pasado el Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil sobre el estado mecánico de las aeronaves. Tanto la primera como la segunda tienen el mismo objeto: la seguridad de los pasajeros por la verificación del buen estado de funcionamiento del vehículo, mediante la revisión. Pero las consecuencias de una falla mecánica de un vehículo en tierra son bien distintas de las que tiene la falla mecánica de una aeronave en el aire. La primera no es necesariamente fatal, en cambio la segunda es casi siempre fatal, mortal, aunque el mal estado de las naves siempre

pone en peligro la vida de los pasajeros. Por ello es que las normas de seguridad aérea son mucho más numerosas y exigentes que las de seguridad terrestre vehicular.

Practicamente, a partir del primero de mayo de 1993, el DAAC no inspeccionará preventivamente las aeronaves, y con esto abandona el Estado su obligación de proteger la vida de las personas. No habrá pues seguridad para la vida de los pasajeros. A esta omisión se suma el mal estado de la infraestructura aeronáutica.

Pero como si todo lo anterior fuera poco, la Resolución #1382 de 1993 expedida por el Director del Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, mediante la cual se toman semejantes absurdas medidas, se fundamenta en normas derogadas expresamente. En efecto, la mentada Resolución #1382 de febrero 25 de 1993 se fundamenta en las atribuciones conferidas al Director del DAAC, entre otras por el Decreto 2332 de 1977 y la Ley 3 de 1977, los cuales fueron derogados por el Decreto Ley 2171 de 1992”.

A la demanda el actor acompaña tiquetes de avión expedidos a su nombre por varias compañías y copia de la Resolución 1382 de 1993 expedida por el Director del Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, cuyo texto es el siguiente:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE AERONAUTICA CIVIL

RESOLUCION NUMERO 1382 de 25 de FEBRERO DE 1993

El Director del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil en ejercicio de sus facultades legales y en especial las que le confiere el artículo 1782 del Código de Comercio, la Ley 3a. de 1977 y el Decreto 2332 de 1977,

RESUELVE:

ARTICULO 1o. Modifícase el numeral 4.8.6 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, el cual quedará así:

EXPEDICION DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

“Los certificados de aeronavegabilidad se expedirán a las aeronaves con ocasión de su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional o cuando se efectuen modificaciones

mayores, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en este Manual”.

PARAGRAFO: Modificación mayor es toda aquella que altera, total o parcialmente, las especificaciones técnicas de una aeronave establecidas en el certificado tipo de la misma.

Se reexpedirá el certificado de aeronavegabilidad por reparaciones mayores post accidente y por modificaciones mayores de la aeronave, para lo cual se debe adjuntar copia de la documentación técnica pertinente (“STC o equivalente), aprobada por la autoridad aeronáutica del país que la expide, acompañada de certificación del representante legal de la empresa o taller aeroáutico y de técnico con licencia AIT que se encuentre vinculado laboralmente con el mismo.

ARTICULO 2o. Modifícase el numeral 4.8.7 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, el cual quedará así:

“4.8.7. INFORMACION REQUERIDA PARA EL OTORGAMIENTO DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

Para la expedición del certificado de aeronavegabilidad, el explotador deberá presentar ante la División de Control Técnico de la Aeronáutica Civil, o en la oficina que haga sus veces, la siguiente documentación:

- a.) Solicitud escrita, firmada por el explotador de la aeronave, que incluya el número de matrícula de la misma, marca, modelo, número de serie, anexando fotografías recientes con los colores y distintivos aprobados por la autoridad aeronáutica.
- b.) Copia auténtica de la declaración en aduana, referente a la importación de la aeronave, o de los componentes importados cuando se trate de una aeronave ensamblada o producida en el país.
- c.) Certificación del representante legal de la empresa o taller aeronáutico y de técnico con licencia de sistemas electrónicos (TESE), que se encuentre vinculado laboralmente con el mismo, sobre la operatividad de los equipos de comunicación y ayudas a la navegación.
- d.) Registro estadístico del mantenimiento de la aeronave, motores, hélices o rotores y

otros componentes (Log Books).

e.) Certificación del representante legal de la empresa o taller aeronáutico y de técnico con licencia AIT que se encuentre vinculado laboralmente con el mismo, en el cual conste que la aeronave se encuentra en perfecto estado de aeronavegabilidad y cumple con las directivas técnicas, boletines, cartas de servicio y manual de mantenimiento, publicadas por el fabricante y autoridades aeráuticas.

f.) Certificación del representante legal de la empresa o taller aeronáutico y de técnico con licencia AIT que se encuentre vinculado laboralmente con el mismo, del peso y balance de la aeronave, con la lista de equipo fijo instalado e instrucciones de cargue, cumpliendo con los manuales publicados por el fabricante.

g.) Si la aeronave llega por primera vez al país, nueva o usada, adjuntar el certificado de aeronavegabilidad para exportación del país de origen de la matrícula inmediatamente anterior.

h.) Cuando la aeronave sea de una marca o modelo no registrado previamente en Colombia, anexar copia de los manuales de operación, vuelo, mantenimiento, reparaciones estructurales y catálogos de partes.

i.) Póliza de seguros vigente de acuerdo con el tipo de operación de la aeronave, de conformidad con lo establecido en el Código de Comercio y el Manual de Reglamentos Aeronáuticos.

j.) Si se trata de una empresa de transporte público, copia del contrato de mantenimiento debidamente autenticado y timbrado, cuando contrate este último con terceros”.

PARAGRAFO 1o. : El explotador de la aeronave debe estar a paz y salvo con la autoridad aeronáutica.

PARAGRAFO 2o. : La División de Control Técnico o la oficina que haga sus veces, verificará que esté vigente el permiso de operación de la empresa respectiva y que el equipo de que trate se encuentre incluido en el mismo.

ARTICULO 3o. Modifícase el numeral 4.8.8 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, el cual quedará así:

“4.8.8. MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Ninguna aeronave podrá ser operada a menos que tenga vigente su certificado de aeronavegabilidad. Los explotadores están obligados a operarlas ajustados a:

- a.) Los manuales de mantenimiento y operación publicados por los respectivos fabricantes.
- b.) El cumplimiento de los boletines y cartas de servicio que correspondan por tipo y modelo, de acuerdo con las publicaciones del fabricante y autoridad aeronáutica competente.
- c.) Las directivas técnicas de aeronavegabilidad aplicables, expedidas por la autoridad aeronáutica del país de origen de la aeronave, o las que pueda expedir la autoridad aeronáutica.
- d.) Las limitaciones establecidas en su manual de vuelo.
- e.) Los requisitos administrativos establecidos por la autoridad aeronáutica, a saber:
 - Póliza de seguros vigente, de acuerdo con el tipo de operación de la aeronave de conformidad con lo establecido en el Código de Comercio y el Manual de Reglamentos Aeronáuticos. La misma deberá ser presentada por el explotador en la División de Control Técnico o en la oficina que haga sus veces.
 - Estar a paz y salvo, el explotador, con el FAN o con la entidad que haga sus veces.
 - Mantener, el explotador, en la oficina de Registro Aeronáutico el Contrato de explotación vigente (cuando haya lugar a ello).
 - Si se trata de una empresa de transporte público, el explotador debe tener permiso de operación vigente y mantener en la División de Control Técnico o en la oficina que haga sus veces, copia del contrato de mantenimiento vigente, debidamente autenticado y timbrado cuando contrate este último con terceros”.

- Mantener actualizada, con una frecuencia mínima anual, la certificación a que se refiere el literal “e” del numeral 4.8.7 de la presente resolución.

PARAGRAFO : Cuando cualquiera de las condiciones señaladas anteriormente deje de cumplirse, la aeronave se suspende de vuelo automáticamente.

ARTICULO 4o. Modifícase el numeral 4.8.9 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, el cual quedará así:

“4.8.9 VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD

Los certificados de aeronavegabilidad expedidos por la autoridad aeronáutica, tendrán vigencia indefinida. Cuando la aeronave deje de cumplir los requisitos necesarios para su operación (4.8.7 y 4.8.8) el certificado se suspenderá hasta cuando se resuelvan las circunstancias de incumplimiento. El explotador deberá presentar a la autoridad aeronáutica la información requerida para levantar la suspensión”.

PARAGRAFO : El certificado se cancelará en caso de que la aeronave sufra accidente que produzca su destrucción total o por cancelación de la matrícula de la misma.

“4.8.13 EXPEDICION DE CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD PARA AERONAVES FABRICADAS O ENSAMBLADAS EN EL PAIS.

4.8.13.1 AERONAVES FABRICADAS EN EL PAIS:

La autoridad aeronáutica expedirá certificados de aeronavegabilidad a aeronaves que se construyan en Colombia, previo cumplimiento de las normas establecidas en la Parte Novena del Manual de Reglamentos Aeronáuticos y demás requisitos establecidos en el numeral 4.8.7., en lo pertinente.

4.8.13.2 AERONAVES ENSAMBLADAS EN EL PAIS:

La autoridad aeronáutica expedirá certificados de aeronavegabilidad a las aeronaves que se ensamblen en Colombia, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

1.) El ensamblador entregará a la Aeronáutica Civil, o a la entidad que haga sus veces, una certificación relativa a la ejecución de los trabajos realizados durante el ensamble, los que

deben ajustarse de manera estricta a la información técnica necesaria para la clase, tipo y modelo de aeronave. De igual manera, deberá presentar constancia de los resultados obtenidos en los vuelos y pruebas exigidos por el fabricante y autoridades aeronáuticas.

2.) El ensamblador presentará certificado tipo de la aeronave expedido por la autoridad aeronáutica del país de origen, con sus respectivos anexos.

3.) Los planos y demás documentos relacionados con el ensamblaje deberán estar disponibles en todo momento para las verificaciones que se estimen convenientes por parte de la autoridad aeronáutica.

4.) El interesado presentará el correspondiente certificado de aeronavegabilidad para exportación, de la aeronave (estructura) y plantas motrices a ensamblar, expedido por la autoridad aeronáutica del país de fabricación, en el que se incluyan las especificaciones o certificados sobre el tipo de avión, helicóptero, motores, hélices, rotores, nombre del fabricante, modelo y los correspondientes números de series, con la anotación de si son nuevos o usados y las observaciones pertinentes (Resolución 5824 de septiembre 3/80).

5.) Cumplir con los demás requisitos pertinentes establecidos en el numeral 4.8.7 de la presente resolución.”.

ARTICULO 6o. Modifícase el numeral 4.8.14 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, el cual quedará así:

“4.8.14 MODELO DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

Los certificados de aeronavegabilidad contendrán la información que aparece en el modelo que se inserta como anexo 1 a la presente Resolución”.

ARTICULO 7o. Modifícase el numeral 4.8.16 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, el cual quedará así:

“4.8.16 INSPECCION TECNICA:

Las inspecciones técnicas de las aeronaves serán efectuadas por los talleres y empresas, de acuerdo con los siguientes criterios:

4.8.16.1 La empresa o taller que expida las certificaciones a que se refiere el numeral 4.8.7, deberá tener permiso de operación o funcionamiento vigente, sujetándose a las normas técnicas que para tales efectos se encuentran establecidas.

4.8.16.2 La empresa o taller solamente podrá efectuar y certificar aquellos trabajos de mantenimiento para los cuales esté autorizada de acuerdo con la respectiva clasificación y según los términos consignados en el correspondiente permiso de operación o funcionamiento. para la realización de los mismos, debe disponer de equipos, materiales, elementos adecuados y personal debidamente licenciado.

4.8.16.3 Los representantes legales de las empresas o talleres, así como los técnicos con licencia AIT, que expidan los certificados referidos en el numeral 4.8.7 responderán ante la autoridad aeronáutica por su idoneidad y el cumplimiento de todas las obligaciones legales que les impone el ser titulares de las licencias respectivas. En caso de incumplimiento o violación de esta obligación se impondrán las sanciones establecidas en el Manual de Reglamentos aeronáuticos.

4.8.16.4 La división de control técnico o la oficina que haga sus veces, conjuntamente con la división de seguridad aérea, elaborará de oficio, programas de inspección a las aeronaves, empresas y talleres autorizados; así mismo, efectuará evaluaciones sobre su idoneidad a las personas titulares de licencias de Técnico AIT, para verificar que se esté dando estricto cumplimiento a las normas y condiciones exigidas.

4.8.16.5 El mantenimiento de la aeronavegabilidad será responsabilidad del explotador de la respectiva aeronave. Este deberá dar estricto cumplimiento al Manual de Reglamentos Aeronáuticos, con el fin de salvaguardar la seguridad aérea”.

ARTICULO 8o. La presente resolución rige a partir del 1o. de mayo de 1993, deroga los numerales 4.8.12 y 4.8.15 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos y las normas que le sean contrarias.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE.

Dada en Santafé de Bogotá, a los 25 días de febrero de 1993

(Siguen firmas)

II. DECISION JUDICIAL

Correspondió al Tribunal Administrativo de Cundinamarca -Sección Primera- resolver sobre la acción de tutela instaurada. En fallo del dieciocho (18) de junio de mil novecientos noventa y tres (1993), el Tribunal la rechazó por las siguientes razones:

- Al tenor de lo previsto en el artículo 6º, numeral 5º, del Decreto 2591 de 1991, la tutela es improcedente cuando se trate de actos de carácter general, impersonal y abstracto.
- Dado que el actor informa que está formulando también demanda de nulidad contra el acto administrativo en cuestión, la Sala decide no entrar en consideraciones adicionales en torno al ejercicio de la acción ordinaria de nulidad, procedimiento idóneo para controvertir la legalidad de la actuación administrativa, ni tampoco sobre el mecanismo de la suspensión provisional previsto en el Código Contencioso Administrativo.

III. CONSIDERACIONES DE LA CORTE CONSTITUCIONAL

1. Competencia

La Corte Constitucional es competente para efectuar la revisión del fallo que antecede, según lo dispuesto en los artículos 86 y 241-9 de la Constitución Política y en el Decreto 2591 de 1991.

Existencia de otros medios de defensa judicial. Improcedencia de la acción de tutela para atacar actos administrativos de carácter general y abstracto

La acción de tutela, como lo tiene dicho esta Corte, es el medio judicial para la protección de los derechos fundamentales violados o amenazados cuando en el ordenamiento jurídico no existe otro procedimiento eficaz orientado al mismo fin.

La Sala Plena de la Corte Constitucional, en sentencia C-543 del 1º de octubre de 1992 expresó:

“...la tutela no puede converger con vías judiciales diversas por cuanto no es un mecanismo que sea factible de elegir según la discrecionalidad del interesado, para esquivar el que de modo específico ha regulado la ley...”.

Es claro que la acción de tutela es un medio judicial subsidiario, que no tiene por fin reemplazar procedimientos ya previstos en la legislación para hacer valer los propios derechos.

Ese carácter tiene relación con el fin atribuido al mecanismo por la Constitución, esto es, con la protección cierta e inmediata de los derechos constitucionales fundamentales.

Así, pues, la tutela tiene un objeto jurídico específico que no puede extenderse a fines ya contemplados por el legislador, también dentro del campo de la protección de los derechos, para los cuales él mismo ha reservado procedimientos o formas judiciales definidas igualmente como medios de defensa.

La acción de tutela está circunscrita así, directamente por la Constitución, a salvaguardar la efectividad de los derechos fundamentales cuando el ordenamiento jurídico no ofrece al afectado ninguna otra vía judicial de amparo, pues si ésto último ocurre y el medio correspondiente es idóneo para tal efecto, ninguna razón tiene la aplicación del procedimiento excepcional y supletorio plasmado en el artículo 86 de la Carta. Por ello habrá de reiterar la Corte lo siguiente:

“Es la tutela un mecanismo concebido para la protección inmediata de los derechos fundamentales constitucionales cuando, en el caso concreto de una persona, la acción u omisión de cualquier autoridad pública o de particulares, en esta última hipótesis en los casos que determine la ley, tales derechos resulten vulnerados o amenazados sin que exista otro medio de defensa judicial o, aún existiendo, si la tutela es usada como medio transitorio de inmediata aplicación para evitar un perjuicio irremediable. Se trata, entonces, de un instrumento jurídico confiado por la Constitución a los jueces, cuya justificación y propósito consisten en brindar a la persona la posibilidad de acudir sin mayores requerimientos de índole formal y en la certeza de que obtendrá oportuna resolución, a la protección directa e inmediata del Estado, a objeto de que, en su caso, consideradas sus circunstancias específicas y a falta de otros medios, se haga justicia frente a situaciones de hecho que representen quebranto o amenaza de sus derechos fundamentales, logrando así que se cumpla uno de los fines esenciales del Estado, consistente en garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución (art. 2º Const. Pol.)”.

(...)

“En otros términos, la acción de tutela no ha sido concebida para provocar la iniciación de procesos alternativos o sustitutivos de los ordinarios, o especiales, ni para modificar las reglas que fijan los diversos ámbitos de competencias de los jueces, ni para crear instancias adicionales a las existentes, ni para otorgar a los litigantes la opción de rescatar pleitos ya perdidos, sino que tiene el propósito claro y definido, estricto y específico, que el propio artículo 86 de la Constitución indica, que no es otro diferente de brindar a la persona protección inmediata y subsidiaria para asegurarle el respeto efectivo de los derechos fundamentales que la Carta le reconoce”. (Cfr. Corte Constitucional. Sala Tercera de Revisión. Fallo T-01 del 3 de abril de 1992).

La Resolución 1382 de 1993, expedida por el Director del Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, es un acto administrativo respecto del cual es posible intentar la acción de nulidad prevista en el Código Contencioso Administrativo y, si se considera que están dadas las condiciones exigidas en la ley, sería posible buscar la suspensión provisional de la totalidad o de parte de la misma.

Los enunciados son medios de defensa judicial aptos para alcanzar el fin que persigue el accionante en el presente caso, luego no cabía la acción de tutela con el mismo objeto.

Ni siquiera era posible concederla como mecanismo transitorio orientado a evitar un perjuicio irremediable, pues por una parte no puede afirmarse que la vigencia de la Resolución cause por sí misma un daño y, por otra, aunque así se aceptara, procedería la suspensión provisional que impediría su aplicación.

Pero, además, se trata de un acto administrativo de carácter general y abstracto.

Ya la Corte Constitucional, en Sentencia T-203 del 26 de mayo del presente año había destacado que la acción de tutela no puede interponerse con el objeto de obtener que se prive de sus efectos a un acto impersonal proferido por la administración, aún en el caso de que en el texto del mismo se hiciera mención de personas o empresas por sus nombres propios, a título de ejemplo, pues lo esencial en la clasificación de un acto como particular o general no son las referencias que en él se hagan sino su contenido, en cuanto aplicable a toda una colectividad o a alguien en concreto.

A juicio de la Corte, el acto general, por esencia, afecta a un número indeterminado de

personas, pues se profiere para producir consecuencias que la administración calcula y evalúa con la mira puesta en la comunidad y no en el caso específico de uno u otro de sus miembros.

A la inversa, la acción de tutela busca proteger en concreto y de manera directa a la persona lesionada o amenazada en sus derechos fundamentales, mediante una orden judicial que únicamente surte efectos en relación con el caso del peticionario, frente a una autoridad determinada y de manera particular por razón del acto u omisión causante del daño o amenaza. Por eso el análisis del juzgador debe efectuarse en concreto, en relación con las circunstancias del solicitante y en el estricto marco de los hechos por él alegados o probados en el curso del procedimiento sumario que debe adelantarse (Decreto 2591 de 1991).

Si se atiende, entonces, al propósito y al sentido de la acción de tutela, se encuentra que de ningún modo ella puede servir para atacar actos de carácter general, impersonal y abstracto, pues se trata de ámbitos diferentes que tienen en el ordenamiento jurídico también diversas regulaciones.

Obsérvese, por otra parte, que cuando la autoridad profiere un acto impersonal, por definición no recae sobre un individuo determinado y, por tanto, ninguno de los componentes de la generalidad a la cual se aplica puede alegar que se buscó vulnerar derecho alguno suyo.

Así, pues, siendo de la clase mencionada el acto objeto de la acción en este caso, debe darse aplicación al artículo 6º -numeral 5º- del Decreto 2591 de 1991.

Habrà de confirmarse el fallo de instancia pero advierte la Corte que esta decisión no implica en modo alguno que exista pronunciamiento de fondo de la Corporación en relación con el tema de la seguridad aérea, pues al respecto existen otros procesos en revisión.

DECISION

Con fundamento en las consideraciones precedentes, la Sala Quinta de Revisión de la Corte Constitucional, administrando justicia en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

Primero: CONFIRMAR el fallo del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera,

proferido el dieciocho (18) de junio de mil novecientos noventa y tres (1993) al resolver sobre la acción de tutela instaurada por JOSE ANTONIO GALAN GOMEZ.

Segundo: Por Secretaría líbrese la comunicación de que trata el artículo 36 del Decreto 2591 de 1991.

Cópiese, notifíquese, publíquese, insértese en la Gaceta de la Corte Constitucional y cúmplase.

JOSE GREGORIO HERNANDEZ GALINDO

Magistrado Ponente

Presidente de la Sala

HERNANDO HERRERA VERGARA

ALEJANDRO MARTINEZ CABALLERO

Magistrado

Magistrado

HERNAN ALEJANDRO OLANO GARCIA

Secretario General (E)