REPUBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE BOGOTÁ

SALA TERCERA DE DECISIÓN LABORAL
JOSÉ WILLIAM GONZÁLEZ ZULUAGA
Magistrado Ponente

AUDIENCIA DE JUZGAMIENTO
Proceso: 11001310502420200040202

En Bogotá D.C., hoy diez (10) de marzo de dos mil veintitrés (2023), el suscrito se constituye en audiencia pública de Juzgamiento en asocio de los Dres. Diego Fernando Guerrero Osejo y Luís Carlos González Velásquez, con el fin de proferir sentencia.

TEMA: Permiso para despedir.

SENTENCIA

Procede la Sala a resolver el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante SATENA en contra de la sentencia proferida el 4 de marzo de 2022, por el Juzgado Veinticuatro (24) Laboral del Circuito de Bogotá, dentro del proceso de fuero sindical que promovió SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A. SATENA en contra de DIEGO GUILLERMO MEJIA RUIZ

ANTECEDENTES

EL SERVICIO AÉREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A. –SATENA., instauró proceso especial de fuero sindical- permiso para despedir, en contra de DIEGO GUILLERMO MEJIA RUIZ, en procura de que previa declaratoria que el día 22 de junio de 2019 incurrió en actos que constituyen justa causa de terminación del contrato de trabajo por parte del patrono, las cuales se encuentran consagradas en los numerales 4 y 6 del Artículo 62 del Código Sustantivo de Trabajo, subrogado por el D.L. 2351/65 art. 7.º; numerales 6 del artículo 86, 5, 7, 15 y 74 del artículo 87 del Reglamento Interno de Trabajo y como consecuencia, se autorice la terminación del contrato de trabajo, sin lugar a indemnización por justa causa y condena en costas.

Como fundamento material de sus pretensiones SATENA relató los hechos que se sintetizan así: que DIEGO GUILLERMO MEJIA RUIZ ingresó a laborar el 2 de marzo de 2012; que sus funciones iniciales fueron las de Piloto de la aeronave tipo Dornier –328.3 pero con otrosí No.3 del 13 de marzo de 2013 pasó a ser Piloto de la aeronave ATR 42/72; que se encuentra afiliado a las organizaciones sindicales denominadas Asociación Colombiana de Aviadores Civiles “ACDAC” y al Sindicato de los Trabajadores del Transporte Aéreo Colombiano, Servicios

Logística y Conexos "SINTRATAC"; que ACDAC y SINTRATAC son organizaciones sindicales de primer grado y de industria o por rama de actividad económica; que desde el 24 de abril de 2014 es miembro de la Comisión de Reclamos de ACDAC para SATENA (según comunicaciones P-181-14 del 25 de abril de 2014, P-157-16 del 17 de febrero de 2016 y P-427-20 del 09 de octubre de 2020) y desde el 19 de octubre de 2020 es miembro de la Junta Directiva de la Subdirectiva de Zipaquirá -Segundo Suplente respecto de SINTRATAC (según consta en comunicación del 20 de octubre de 2020) gozando así de fuero sindical; que el 22 de junio de 2019 incurrió en actos irregulares durante el cumplimiento del vuelo No. 8865 que cubría la ruta Bogotá-Ipiales en la aeronave ATR 42-500/600 con matrícula HK 5129 y número de FAC 1193, al permitir el ingreso a cabina de mando a un trabajador civil de la empresa, señor Álvaro Córdoba, quien abordó el vuelo en calidad de pasajero y le autorizó sentarse en la silla del Capitán de la aeronave cuando la aeronave se encontraba en vuelo de crucero, con el fin de tomarle una fotografía en vuelo; que tales hechos fueron conocidos el día 13 de septiembre de 2020 por parte del Coronel Álvaro Giovanny Mujica, Director Administrativo de SATENA, quien observó una fotografía publicada por el señor Álvaro Córdoba en Facebook, en donde se advierte que éste tenía las manos en los controles de vuelo de la aeronave y estaba sentado en la silla del comandante; que tal conducta se considera una práctica inapropiada que puede conllevar a materializar riesgos operacionales –accidente aéreo; que el Director de Operaciones de SATENA el 14 de septiembre de 2020, presentó informe en el que puso de presente a la Oficina de Seguridad dicho conocimiento que tuvo de la fotografía; que lo acontecido fue ratificado por el señor Córdoba en las comunicaciones de fechas 16 y 17 de septiembre de 2020, en donde manifiesta en forma clara y concisa, que el día 22 de junio de 2019, durante el vuelo No. 8865 que cubría la ruta Bogotá-Ipiales, fue invitado a la cabina de mando por el comandante de la aeronave, señor Diego Guillermo Mejía Ruiz permitiéndole que se sentara en la silla del piloto comandante para tomarle una foto con ocasión a su cumpleaños; que el 7 de octubre de 2020 el Departamento de Seguridad Operacional de SATENA, convocó a comité SMS - Safety Management System, con el fin de determinar si hubo o no violación a las normas aeronáuticas, citación que es una exigencia que hace la normatividad aérea conforme a lo establecido en el literal b numeral 219.005 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC); que ante dicho comité el Capitán Diego Guillermo Mejía Ruiz rindió explicaciones de lo ocurrido (ello consta en el acta No. 016 de 07 de octubre de 2020 páginas 21, 22 y 23) y el comité tomó la decisión al respecto; que con ocasión de tal decisión SATENA mediante correo electrónico del 22 de octubre de 2020, remitió al trabajador la comunicación SATPRE No.1255 de fecha 21 de octubre de 2020, a través dela cual se le formularon cargos; que el 29 de octubre de 2020 se llevó a cabo la diligencia virtual de descargos en la que el demandado, en coadyuvancia de las agremiaciones sindicales ACDAC y SINTRATAC, argumentaron que dicho procedimiento era de carácter disciplinario y estaba viciado de nulidad al no cumplir con los términos previstos en el Laudo Arbitral, petición a la que no se accedió; que quedó demostrado con la diligencia de descargos, que SATENA dio la oportunidad al trabajador de ejercer su derecho a la defensa y de contradicción, a fin de desvirtuar los hechos imputados que constituyen

faltas graves para dar por terminado el contrato de trabajo con justa causa y; que mediante comunicación SATPRE No.1321 de fecha 9 de noviembre de 2020, se le informó al trabajador que se configuró la justa causa para terminar el contrato laboral (Fls.3-9)

CONTESTACIÓN

El 14 de mayo de 2021 se dio por contestada la demanda por el demandado, quién a través de apoderado, dio contestación oponiéndose a todas las pretensiones de la demanda, en cuanto a los hechos los negó en su mayoría o manifestó no constarle, salvo los relacionados con la existencia del contrato de trabajo, el cargo, las funciones y su condición de aforado respecto de las organizaciones sindicales ACDAC y SINTRATAC; por último propuso como de fondo las excepciones de prescripción de la acción de levantamiento de fuero sindical, vulneraciones al derecho del debido proceso (aplicación de un despido sancionatorio en el caso concreto, vulneración al principio de legalidad, vulneración al principio de defensa y contradicción, vulneración al derecho a la intimidad con la práctica de prueba ilícita en contra del demandado y vulneración del artículo duodécimo del laudo arbitral entre SATENA y ACDAC), e inexistencia de una causa justa para dar por terminado el contrato de trabajo de la parte demandada. (14 CONTESTACION.pdf)

SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA

El Juzgado 24 Laboral del Circuito de Bogotá, mediante sentencia proferida el 4 de marzo de 2022, resolvió denegar la autorización de despedir al demandado, declaro probados los hechos sustento de la excepción de inexistencia de justa causa para dar por terminado el contrato de trabajo, relevándose del estudió de los demás medios exceptivos y condenó en costas a SATENA, por la suma de un salario mínimo legal mensual vigente.

RECURSO DE APELACIÓN

Inconforme con la anterior determinación, el apoderado de SATENA interpuso recurso de apelación en procura de que sea revocada y en su lugar se acceda a lo pretendido, toda vez que negar el levantamiento de fuero sindical bajo el supuesto de que no existe prohibición que incumba al piloto permitir el ingreso de un civil o tercero a la cabina de la aeronave y sentarse en el puesto, considerando todo lo contrario en virtud a dicho actuar, ya que está dentro de los reglamentos aeronáuticos de Colombia, y si bien el capitán puede permitir el ingreso de civiles a la cabina, no les es permitido sentarse en el puesto del piloto, ya que éste solamente puede abandonar su puesto dentro de la aeronave por necesidades fisiológicas con autorización, lo que no sucedió, aun cuando la aeronave estuviera en piloto automático, ello según el manual de políticas y normas, funciones y responsabilidades, debiendo los ocupantes de la aeronave, desde el momento en que se cierran las puertas de acceso hasta la apertura, estar sentados y con sus cinturones de seguridad, siendo el piloto responsable de la seguridad de sus pasajeros, la tripulación y la carga (4.18.1 y 4.18.1.6 de vuelos internacionales), coincidiendo todos los testigos que si bien está

permitido el ingreso a la cabina ello no comprende sentarse en la silla del piloto, por lo tanto, no se tuvo en cuenta el reglamento general aeronáutico de Colombia 4.18.2.3, 4.18.2.4 y el manual de operaciones de Satena o de las políticas del piloto 2.8.1, 6.9.4, reglamento interno de trabajo art. 87 ss. y las cláusulas del contrato de trabajo art. 86 No. 6 violación grave, artículo 58 y 60 C.S.T.

También dijo que, en cuanto al Laudo arbitral no fue allegado con la constancia de depósito correspondiente, sin que el Despacho pudiese pronunciarse al respecto, por último, que SATENA garantizo el derecho de defensa al trabajador y que hubo una exposición al riesgo lo cual constituye una falta grave.

No observándose causal de nulidad que invalide lo actuado se procede a resolver la alzada previa las siguientes…

CONSIDERACIONES

PROBLEMA JURÍDICO

El mismo se circunscribe a determinar si hay lugar al levantamiento del fuero sindical del que goza el demandado, y por consiguiente, si debe o no autorizarse a la demandante SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES SA SATENA para dar por finalizado el contrato de trabajo celebrado, con especial énfasis en la causal aducida por la empleadora y la valoración probatoria, ello en virtud del principio de consonancia contemplado en el artículo 66A del CPTSS.

DE LA EXISTENCIA DEL SINDICATO Y LA CALIDAD DE AFORADO DEL DEMANDADO

No es objeto de discusión en la alzada la existencia de la organización sindical "ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE AVIADORES CIVILES - ACDAC" como tampoco la calidad de aforado del demandado, por ser miembro de la Comisión Estatutaria de reclamos de dicha organización sindical desde el 24 de abril de 2014 y, como consecuencia, goza actualmente de la garantía de fuero sindical, lo cual se constata con la documental vista de folios 76, 97-100 y 157-159, garantía que también se predica de su condición de segundo suplente de la Subdirectiva de Zipaquirá del "SINDICATO DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE AÉREO COLOMBIANO SERVICIOS LOGÍSTICA Y CONEXOS - SINTRATAC", tal y como se aprecia en la documental que reposa de folios 153 - 156.

DE LA GARANTÍA DE FUERO SINDICAL

El fuero sindical es una garantía de rango constitucional que cobija a los trabajadores y a los empleados públicos que hagan parte de las directivas de los sindicatos, que sean sus miembros adherentes o fundadores de organizaciones sindicales, para permitirles cumplir libremente sus funciones en defensa de los intereses de la asociación, sin que por esto sean perseguidos o sean sujetos de represalias por parte de los empleadores. En virtud del fuero

sindical, los empleadores que quieran despedir empleados aforados, deberán invocar una justa causa previamente calificada por el juez laboral. Incluso en los procesos de reestructuración, será necesario solicitar dicha autorización previa.

Para los casos de despido, la protección no es absoluta, sino que ésta depende de que se configure una justa causa de terminación unilateral del contrato de trabajo, pero, se itera, esta debe ser previamente calificada en vía judicial.

DE LA JUSTA CAUSA PARA LA TERMINACIÓN DEL VÍNCULO CONTRACTUAL Y EL CONSIGUIENTE LEVANTAMIENTO DE LA GARANTÍA DE FUERO SINDICAL

En nuestra legislación, la acción de levantamiento de fuero sindical es el mecanismo dado al empleador, para que en el evento en que el trabajador aforado incurra en una conducta calificada como justa causa de despido, pueda acudir al Juez de trabajo para obtener el citado levantamiento, y la autorización para ejecutar la medida. Así, su objetivo es verificar la ocurrencia de la causa que alega el empleador, y el análisis de su legalidad o ilegalidad.

Según el artículo 410 del C.S.T., son justas causas para que el Juez autorice el despido de un trabajador amparado por fuero sindical, 1) La liquidación o clausura definitiva de la empresa o establecimiento y la suspensión total o parcial de actividades por parte del patrono durante más de ciento veinte (120) días, y 2) Las causales enumeradas en los artículos 62 y 63 del Código Sustantivo del Trabajo para dar por terminado el contrato.

A su vez, el artículo 62 estableció las causales de terminación del contrato de trabajo, entre las cuales, para el caso que nos ocupa, se destacan:

> *"*4. Todo daño material causado intencionalmente a los edificios, obras, maquinarias y materias primas, instrumentos y demás objetos relacionados con el trabajo, y toda grave negligencia que ponga en peligro la seguridad de las personas o de las cosas.
>
> *6. Cualquier violación grave de las obligaciones o prohibiciones especiales que incumben al trabajador de acuerdo con los artículos 58 y 60 del Código Sustantivo del Trabajo, o cualquier falta grave calificada como tal en pactos o convenciones colectivas, fallos arbitrales, contratos individuales o reglamentos."*

Así las cosas, se remite la Sala a las faltas imputadas al demandado consignadas detalladamente por la parte demandante en la carta de terminación vista de folios 175-194, para luego entrar a determinar si como lo afirma la censura en su recurso, las mismas se encuentran contempladas como justa causa en el contrato de trabajo, el reglamento interno de trabajo, la convención o la ley, encontrándose debidamente probadas.

En tal sentido, en la carta de terminación, identificada como SATPRE No. 1321 del 9 de noviembre de 2020, que obra de folios 175 a 194 (prueba 12_11_2020_15_30 28.pdf), la empleadora imputó al trabajador, *grosso modo*, lo siguiente:

> *" …8-Consecuente con todo lo anterior, una vez analizados todos los antecedentes y el material probatorio recaudado, el cual fue muy sutilmente controvertido por el trabajador dentro de la diligencia de descargos, se pudo determinar por parte del empleador, que el señor DIEGO GUILLERMO MEJIA RUIZ el día 22 de junio de 2019, desplegó conductas que constituyen una justa causa de terminación unilateral del contrato de trabajo, conforme a lo previsto en el Artículo 62, literal a) numerales 4 y 6 del Código Sustantivo del Trabajo, subrogado por el D.L. 2351/65 art. 7.º, Capitulo XVII del Reglamento Interno de Trabajo de SATENA, Artículo 86 numeral 6; Artículo 87 numerales 5, 7, 15 y 74 y Cláusula Octava, numeral 1), literal g). del Contrato de Trabajo suscrito con el trabajador.*
>
> *Dentro del análisis llevado a cabo sobre el material probatorio arrimado por el Departamento de Seguridad Operacional de SATENA, mediante escrito DSATDSG No. 049 de fecha 15de octubre de 2020, por sobre todo lo expuesto por el señor Capitán DIEGO GUILLERMO MEJIA RUIZ en su exposición libre y espontanea en su intervención en el Comité SMS llevado a cabo el 7 de octubre de 2020, según consta en el Acta No. 016 /2020 de esa fecha, así como en el informe rendido por el trabajador el 20 de septiembre de 2020, quedó demostrado sin mayor elucubración jurídica, que el señor Capitán DIEGO GUILLERMO MEJIA RUIZ en su condición de trabajador de SATENA, en cumplimiento de sus funciones como Piloto del equipo ATR 42-500/600 el día 22 de junio de 2019, llevó a cabo conductas que infringen y/o vulneran específicamente las consagradas en el numeral 1 del Artículo 58 del Código Sustantivo de Trabajo, Reglamento Interno de Trabajo, CAPITULO XIII, Artículos 68 numerales 1, 14 y 35; Artículo 69 numerales 5,12,22,47 y 75; Contrato de Trabajo No.2748 de 2012,Manual de funciones, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Manual General de Operación de SATENA -MGO y Manual de Gestión de Seguridad Operacional SATENA SAT-M65 versión 6 del 25 enero de 2017, conducta que no puede ser comprensible ni de recibo."*

Y más adelante se lee:

> *"…Los hechos irregulares se concretan en que, el día 22 de junio de 2019, el señor capitán DIEGO GUILLERMO MEJIA RUIZ, en cumplimiento de sus funciones como Piloto del Equipo ATR 42-500/600conforme a lo dispuesto en la orden de vuelo No. 173 del 22 de junio de 2019-registro de vuelo No. 176950 de la aeronave ATR con matrícula FAC 1193 de esa misma fecha, incurrió en actos irregulares durante el cumplimiento del vuelo No. 8865 que cubría la ruta*

BOGOTÁ-IPIALES en la aeronave ATR 42-500/600 con matrícula HK 5129 y número de FAC 1193, quien en su condición de Comandante de la aeronave, permitió el ingreso a cabina de mando a un trabajador civil de la empresa, señor ALVARO CORDOBA, quien abordó el vuelo en calidad de pasajero y le autorizó sentarse en la silla del Capitán de la aeronave cuando la aeronave se encontraba en vuelo de crucero, con el fin de tomarle una fotografía en vuelo, conducta a todas luces es reprochable y desatiende las instrucciones y/o directrices que en tal sentido ha impartido la Dirección de Operaciones Aéreas, acorde con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia –RAC, el Manual General de Operaciones de SATENA –MGO, entre otras, dado que, se vulneraron los protocolos de seguridad operacional en vuelo, primero al permitir el ingreso de un tercero que no tenía la condición y/o capacitación como tripulante, para que accediera hasta ese nivel de la cabina de mando, con el agravante, que le autorizó ocupar el puesto de capitán de vuelo y tomar los controles de vuelo, considerándose esto una práctica inapropiada que generó un riesgo operación al que podría haber terminado en un accidente aéreo.
En gracia de discusión, se resalta que en aviación prima la seguridad aérea, la cual se garantiza en un amplio porcentaje desde la órbita de la prevención, es decir, no generar riesgos que no deben tomarse salvo que la misma dinámica operacional así lo requieran, de lo cual podemos inferir, que el permitir que un civil ocupe la silla del capitán en pleno vuelo y pose sus manos sobre los controles de una aeronave, con la finalidad de tomar una fotografía, es una actuación totalmente irresponsable y reprochable dada la sensibilidad de este medio transporte y las exigencias que se tienen para el personal que ocupa los grados de piloto y copiloto, ahora, se debe tener en cuenta, que por regla general la normatividad aeronáutica prohíbe el ingreso de visitantes en cabina y aunque el capitán de vuelo tiene la potestad de autorizarlas bajo ciertos parámetros, en ningún momento la normatividad habla que el piloto pueda abandonar su silla para que personal civil la ocupe y puedan retratarse, acción que dista totalmente del significado de VISITA, lo que conlleva a recordar que lo que se transportan son vidas humanas y que muchos de los accidentes aéreos se han generado por pequeños errores o imprudencias que terminaron en tragedia.

Con todo y lo expuesto, se trae a colación que el señor Córdoba en las comunicaciones de fechas 16 y 17 de septiembre de 2020, manifiesta en forma clara y concisa, que el día 22 de junio de 2019 fue invitado a la cabina de mando por el comandante de la aeronave, en el vuelo BOGOTA- IPIALES, permitiendo que se sentara en la silla del piloto comandante para tomarle una foto y de acuerdo con el registro de pasajeros del vuelo 8865 del 22 de junio de 2019, se evidencia que el señor ALVARO CORDOBA abordó el referido vuelo. (…)".

En resumen, la conducta atribuida en la carta de terminación del contrato de trabajo como falta grave al Capitán de vuelo aquí demandado, consistió en que

éste permitió el ingreso de un tercero a la cabina de mando, a quien autorizó para que ocupara su puesto y tomara los controles cuando la aeronave se encontraba en vuelo de crucero, todo con el fin de tomarle una fotografía en vuelo; situación fáctica que ubicó la empresa dentro de las causas calificadas como grave que dan lugar a la terminación del contrato de trabajo con justa causa; y, en todo caso, como constitutiva de la vulneración de las siguientes normas y/o reglamentos:

*"-**DEL CODIGO SUSTANTIVO DEL TRABAJO**: "ART. 58 #1*

*-**DEL REGLAMENTO INTERNO DE TRABAJO**: CAPÍTULO XIII, ARTÍCULO 68 numerales 1, 14 y 35; y ARTÍCULO 69 numerales 5, 12, 22, 47 y 75.*

*-**DEL CONTRATO DE TRABAJO A TÉRMINO INDEFINIDO** No 2748 de 2012: Respecto a las funciones asignadas para desempeñar actividades como PILOTO del equipo ATR 42-500/600. FUNCIÓN GENERAL DEL CARGO, "PILOTO AL MANDO. su autoridad está especificada en varias regulaciones tanto nacionales (RAC Numerales 4.18.1/4.18.1.1, 4.18.1.2 y 4.18.1.5).*

*-**DE LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA** – RAC 4, Numeral 4.18.2.4. Operación de los Controles de Vuelo; RAC 4, numeral 4.18.1.4; RAC 4 numeral 4.18.2.3; RAC 91 numeral 91.570.*

*-**DEL MGO - MANUAL GENERAL DE OPERACIÓN DE SATENA.***

*-**DEL MANUAL DE POLÍTICAS Y NORMAS SAT - M08 REVISIÓN 14 DEL 25 DE JULIO DE 2017 DE SATENA**; 3.2.1 CAPÍTULO 2 - FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES; 2.8. FUNCIONES DE LA TRIPULACIÓN, 2.8.1 Piloto al mando, su autoridad está especificada en varias regulaciones tanto nacionales (R.A.C. Numerales 4.18.1 al 4.18.1.16) como internacionales (O.A.C.I. Anexo 6 Documento 9376). CAPÍTULO 6 - SUPERVISIÓN DE LAS OPERACIONES DE VUELO - 6.9.2. Ingreso a la cabina de mando. 6.9.4. Ingreso de visitantes a la Cabina.*

*- **DEL MANUAL DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL SATENA SAT-M65 VERSIÓN 6 DEL 25 ENERO DE 2017.** 3.2.2. CAPÍTULO 1 - POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL. 1.2 "POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL SATENA". CAPÍTULO 2 - FUNCIONES Y RESPONSABILIDAD DE SEGURIDAD OPERACIONAL. 2.11 RESPONSABILIDADES DE TODO EL PERSONAL.*

*-**DEL MANUAL DE FUNCIONES SAT-M02**. FUNCIONES PILOTO: Funciones durante el vuelo.".*

En tal sentido, comoquiera que la pasiva no negó la realización de la aludida

conducta, sino que dirigió su defensa a justificar la misma, esto es, a exponer las razones por las que aquella no presentó una situación peligrosa y por el contrario estaba muy bien planeada, en la medida que la empresa reprocha la valoración jurídica efectuada por la A quo al respecto, es por lo que se remite la Sala, en primer lugar, al ordenamiento legal invocado.

*__DEL REGLAMENTO INTERNO DE TRABAJO__

> ***"CAPÍTULO XVII JUSTAS CAUSAS DE TERMINACIÓN UNILATERAL DEL CONTRATO DE TRABAJO.***
>
> ***ARTÍCULO 86.-*** *Constituyen falta grave y por lo tanto son Justas causas para dar por terminado unilateralmente el contrato de trabajo las siguientes circunstancias: POR PARTE DEL PATRONO. (…)* ***6.*** *Cualquier violación grave de las obligaciones y prohibiciones especiales que incumben al trabajador, de acuerdo con los Artículos 58 y 60 del Código Sustantivo del Trabajo, o cualquier falta grave calificada como tal en pactos o convenciones colectivas, fallos arbitrales, contratos individuales o reglamentos.*
>
> ***ARTÍCULO 87.-*** *Para los efectos del Artículo 7º del Decreto 2351 de 1965, son también justas causas para dar por terminado el contrato de trabajo por parte de la Empresa, las siguientes faltas que se califican como GRAVES, además de las que tengan ese carácter en forma general: (…)* ***5.*** *Violación grave por parte del trabajador de las obligaciones contractuales o reglamentarias;* ***7.*** *Desacatar e incumplir los requisitos, normas y/o procedimientos establecidos en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC), el Manual General de Operaciones; el Manual General de Mantenimiento y demás reglamentaciones conexas o complementarias;* ***15.*** *Toda falta grave que implique violación de las obligaciones o prohibiciones de los trabajadores o prescripciones de orden establecidas en la Ley, reglamentos, convención colectiva, pacto o fallo arbitral, según el caso; y,* ***74.*** *Desatender las instrucciones o directrices emitidos por la Empresa o para la Empresa o de estricta aplicación y sus aeronaves, contenidas en manuales, procedimientos, órdenes Presidenciales, etc.".*
>
> ***CAPÍTULO XIII***
> ***OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES DE LOS TRABAJADORES DE SATENA***
>
> ***"ARTÍCULO 68.- De las obligaciones****. Son obligaciones de los trabajadores de SATENA:*
>
> *1. Respetar, cumplir y hacer cumplir la Constitución y las Leyes y los Reglamentos de la Empresa.*
> *14. Realizar personalmente la labor que le haya sido asignada, en los términos estipulados en el respectivo contrato de trabajado; observar los preceptos del presente Reglamento y acatar y cumplir las órdenes e instrucciones que, de modo particular, le impartan el Presidente o sus*

representantes, según el orden jerárquico establecido y observar la disciplina en el trabajo.
35. Acatar y cumplir los requisitos, las normas y/o procedimientos establecidos en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC), el Manual de Operaciones Aeronáuticas y demás reglamentaciones conexas o complementarias.

***ARTÍCULO 69**.- De las prohibiciones. Está prohibido a los trabajadores que presentan sus servicios en SATENA:*

5. Desarrollar actividades que pueden afectar la confianza del público hacia la Empresa o que pueden vulnerar la imagen o el prestigio de ésta.
12. Ejecutar cualquier acto que ponga en peligro su seguridad física, las de sus compañeros y superiores, la de terceras personas, las instalaciones, equipos, maquinaria y elementos de trabajo de propiedad de la Empresa.
22. Ejecutar acciones que perjudiquen a la Empresa en sus intereses económicos y buen nombre o imagen.
47. Ejecutar cualquier acto que ponga en peligro su seguridad, la de sus compañeros de trabajo, la de sus superiores o la de terceras personas o que amenacen o perjudiquen las aeronaves, las maquinarias, elementos, edificios, talleres o sitios de trabajo.
75. Desacatar e incumplir los requisitos, las normas y/o los procedimientos establecidos en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC), el Manual de Operaciones Aeronáuticas y demás reglamentaciones conexas o complementarias.".

***DEL CONTRATO DE TRABAJO**

***"CLAUSULA OCTAVA: JUSTAS CAUSAS DE TERMINACION DEL CONTRATO:** Son justas causas de terminación del presente contrato, lo establecido en el reglamento interno de trabajo, capitulo XVI artículo 95 Literal a), y las enumeradas en los artículos 62 y 63 del C.S.T., modificados por el artículo 7° del decreto 2351/65, especialmente las siguientes: 1) POR PARTE DEL PATRONO: (…) g) cualquier violación grave de las obligaciones o prohibiciones especiales que incumbe al trabajador de acuerdo con el reglamento u obligaciones impartidas o cualquier falta grave calificada como tal en este contrato de trabajo".*

* **DEL REGLAMENTO AERONAUTICO DE COLOMBIA -RAC 91**

"91.570. Miembros de la tripulación de vuelo en sus puestos de servicio.

(a)Los tripulantes de vuelo, en sus puestos de servicio, deberán cumplir lo siguiente:

(1) En el despegue, ascenso, descenso, aproximación y aterrizaje. Todos los miembros de la tripulación de vuelo que estén de servicio de vuelo en la cabina de pilotaje permanecerán en sus puestos.
(2) En ruta(crucero). Todos los miembros de la tripulación de vuelo que estén de servicio en la cabina de pilotaje permanecerán en sus puestos, a menos que su ausencia sea necesaria para la realización de cometidos relacionados con la utilización del avión, o por necesidades fisiológicas.
(3) Cinturones de seguridad. Todos los miembros de la tripulación de vuelo mantendrán abrochados sus cinturones de seguridad mientras estén en sus puestos.
(4) Arnés de seguridad. Cuando se dispone de arneses de seguridad:
(i) Cualquier miembro de la tripulación de vuelo que ocupe un asiento de piloto mantendrá abrochado el arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje.
(ii) Todos los otros miembros de la tripulación mantendrán abrochado su arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje, salvo que el arnés de hombro les impida desempeñar sus obligaciones, en cuyo caso podrán aflojarse, aunque el cinturón de seguridad deberá quedar ajustado.
Nota. –El arnés de seguridad incluye un cinturón de seguridad y los tirantes de hombro que pueden usarse separadamente.".

***DEL MANUAL DE GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL SATENA SAT M-65, 3.2.2. CAPITULO 1 - 1.2 y CAPITULO 2 -2.11**

"3.2 COMITÉ SMS
3.2.2. ROLES DE LOS MIEMBROS

a. La reunión es presidida por el Ejecutivo Responsable Presidente de SATENA
b. Como secretario asiste el Jefe del Departamento de Seguridad y podrá designar a un miembro del Departamento para efectuar el acta.
c. Los Oficiales de Seguridad Operacional presentan los formatos SAT F-95 correspondientes a los peligros identificados de evaluación extrema y alta y el estado de avance en la implementación de las acciones ulteriores aprobadas en los anteriores comités. Presenta los planes de acción propuestos para gestionar los peligros identificados.
d. Los demás miembros del comité son el Vicepresidente, Jefes de Dirección, Jefes Oficinas Asesoras quienes evalúan y aprueban los planes de acción propuestos por los grupos de acción.

"CAPÍTULO 1 - POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

1.2 "POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL SATENA".

Cuarto párrafo "Reconocemos que los errores son inherentes al ser humano y que el reporte oportuno de los mismos nos ofrece una oportunidad de cambio. Así mismo, rechazamos cualquier violación a nuestras políticas y estándares institucionales, los cuales consideramos inaceptables e implican la toma de acciones disciplinarias. Nos comprometemos a denunciar a través de los

procedimientos de Reporte Voluntario y Obligatorio cualquier conducta, condición y objeto que ponga en riesgo la seguridad."

CAPÍTULO 2 - FUNCIONES Y RESPONSABILIDAD DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

2.11 RESPONSABILIDADES DE TODO EL PERSONAL

Las responsabilidades de todo el personal involucrado en la operación de SATENA frente a la seguridad operacional están orientadas específicamente a asumir el rol de inspectores de seguridad en su lugar de trabajo identificando peligros y notificando oportunamente a través del Sistema de Reportes de Seguridad Operacional de acuerdo con la capacitación recibida.

Lo anterior se certifica mediante el compromiso con las funciones establecidas en el MANUAL DE FUNCIONES SAT-M02:

a. Reportar por escrito todo error, peligro y evento no deseado de Seguridad Operacional de acuerdo con los formatos vigentes.
b. Gestionar el riesgo a su nivel y capacidad de acuerdo a las directivas legales y normativas aplicables al sector.
c. Participar en las actividades generadas en los planes de acción para la gestión de la seguridad operacional.
d. Asistir y aprobar los cursos de acuerdo al Programa de Capacitación en Seguridad Operacional de SATENA."

***DEL MANUAL DE POLÍTICAS Y NORMAS SAT - M08 REVISIÓN 14 DEL 25 DE JULIO DE 2017 DE SATENA**;

"CAPÍTULO 2 - FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

2.8. FUNCIONES DE LA TRIPULACIÓN"

SATENA no puede requerir a un miembro de la tripulación de vuelo, y ningún miembro de la tripulación de vuelo puede efectuar ninguna función durante la fase crítica de vuelo que no sea la requerida para la operación segura de la aeronave.

Para el propósito de esta sección, fases críticas de vuelo incluyen todas las operaciones en tierra, carreteo, despegue y aterrizaje y todas otras operaciones de vuelo efectuadas por debajo de 10.000 pies, excepto en velocidad de crucero.

2.8.1 Piloto al mando

Posición del piloto al mando

El piloto al mando es el responsable de la seguridad de los pasajeros, tripulación y carga, que SATENA ha puesto a su cuidado durante el tiempo de vuelo y su autoridad está especificada en varias regulaciones tanto nacionales (R.A.C. Numerales 4.18.1 al 4.18.1.16) como internacionales (O.A.C.I. Anexo 6 Documento 9376) y ésta cubre:

• A los miembros de la tripulación bajo su mando o destacados en comisión.

• Todos los demás ocupantes de la aeronave desde el momento en que se cierran las puertas de acceso de la aeronave hasta su apertura.

CAPÍTULO 6 - SUPERVISIÓN DE LAS OPERACIONES DE VUELO

6.9.2. Ingreso a la cabina de mando

Además de la tripulación de vuelo en servicio pueden admitirse las siguientes personas a la cabina de pilotos cuando estén autorizadas por el director de operaciones o piloto al mando de la aeronave:

Instructores de vuelo o chequeadores, así como pilotos en calidad de observadores podrán ocupar la silla del observador ejerciendo funciones específicas.

Personal de mantenimiento en funciones específicas e inspectores de la U.A.E.A.C. en funciones igualmente específicas.

6.9.4. Ingreso De Visitantes A La Cabina. *El ingreso de visitantes a la cabina de mando está restringido, no obstante, bajo orden expresa del piloto al mando un visitante a la vez podría ser autorizado para visitar la cabina exclusivamente durante la fase de vuelo de crucero, con una permanencia no mayor a 10 minutos. Tal persona debe ser acompañada por un auxiliar de vuelo.".*

***DEL MANUAL DE FUNCIONES SAT M02 - ROL PILOTO/COPILOTO**

*"**6. FUNCIÓN GENERAL DEL CARGO:***

Cumplir con la programación de vuelo efectuada por la Dirección de Operaciones Aéreas, llevando a cabo las operaciones aéreas de manera efectiva, eficaz, eficiente y segura, a través de parámetros de estandarización y entrenamiento.

7. ***FUNCIONES ESPECÍFICAS:***

• PILOTO AL MANDO.

Posición del piloto al mando

El Piloto al mando es el responsable de la seguridad de los pasajeros, tripulación y carga, que SATENA ha puesto a su cuidado durante el tiempo de vuelo y su autoridad está especificada en varias regulaciones tanto nacionales (R.A.C. Numerales 4.18.1/ 4.18.1.1, 4.18.1.2 y 4.18.1.5) como internacionales (O.A.C.I. Anexo 6 Documento 9376) y ésta cubre:

• A los miembros de la tripulación bajo su mando o destacados en comisión.

• Así como a todos los demás ocupantes de la aeronave desde el momento en que se cierren las puertas de acceso de la aeronave hasta su apertura.

(…)

"… Funciones durante el vuelo

• Opera la aeronave de acuerdo a las regulaciones establecidas por el Manual General de Operaciones.

• Propende por la seguridad del vuelo, la navegación y comunicaciones durante el mismo, solicitando cualquier información adicional respecto a condiciones de tiempo, ruta o instalaciones que pueda considerar y a su vez informa acerca de cualquier condición adversa de tiempo o riesgo que pueda amenazar las operaciones de otras aeronaves.

• Establecer comunicación con el Centro de Control de Operaciones de SATENA, informando en cada trayecto de su posición, carga abordo y tiempo estimado de llegada al destino.

• Establecer comunicación con los pasajeros para manifestarles la satisfacción de la Empresa en poderlos transportar, así como información relativa al vuelo (puede delegarse al copiloto o primer oficial)

• Informar oportunamente a la Dirección de Operaciones Aéreas durante el vuelo acerca de cambios que puedan producirse en el plan de vuelo tales como, la desviación a un aeropuerto alterno o cualquier otra eventualidad.

• Seguir estrictamente las instrucciones dadas por el A.T.C. en caso de no poder cumplir con las instrucciones o requerirse una desviación que a su juicio mantenga los niveles de seguridad, deberá informar inmediatamente al control de tráfico aéreo.

• Cada vez que un motor de las aeronaves bimotor falle o cada vez que la rotación de un motor sea parada para evitar posible daño, el piloto

al mando debe aterrizar la aeronave en el aeropuerto conveniente más cercano en que un aterrizaje seguro puede ser efectuado.

• En caso de falla de motor o cualquiera otra que obligue a un aterrizaje inminente, el Piloto al mando debe notificar de ello al ATC.

• No permite la operación de los controles de la aeronave durante las fases críticas del vuelo a ningún tripulante sin su aprobación y en ningún caso a personas no calificadas como tales, a menos que sea un piloto autorizado por la Empresa o un piloto representante de la aeronáutica civil, ambos debidamente calificados en el equipo.

• En una situación de emergencia, que requiera decisión y acción inmediata, el Piloto al mando puede tomar cualquier acción que considere necesaria de acuerdo con las circunstancias. En tal caso él puede desviarse de los todos los procedimientos de operaciones descritos, mínimos de condiciones meteorológicas, Especificaciones de Operación, al extremo que él considere necesario para la seguridad.

• El Piloto al mando debe reportar cada parada de rotación de motor en vuelo a la estación de radio terrestre conveniente lo antes posible y mantendrá tal(es) estación(es) completamente informada(s) del progreso del vuelo.

• Si el piloto al mando aterriza en un aeropuerto que no sea el aeropuerto conveniente más cercano, (al completar el viaje), debe enviar un reporte por escrito al Jefe del Área de Operaciones Aéreas, explicando los motivos por los cuales tomó la decisión de utilizar dicho aeropuerto. El Jefe del Área de Operaciones Aéreas debe, dentro de diez (10) días calendario, después que el piloto retorne a su base principal enviar una copia de este reporte con sus comentarios a la U.A.E.A.C.

• El Piloto al mando se asegura que todas las irregularidades mecánicas que ocurran durante el tiempo de vuelo sean anotadas en el libro de mantenimiento de la aeronave al final de ese vuelo.

• Antes de cada vuelo, el Piloto al mando debe asegurarse de que cada irregularidad anotada en el libro al final del vuelo anterior, fue corregida (…)".

Ordenamiento en cita del que fácil es colegir que, como acertadamente lo concluyera la A quo, la conducta endilgada al trabajador como grave, no se encuentra contemplada como tal en ninguno de los documentos transcritos, y dado que no se allegaron al plenario los demás documentos contentivos de los preceptos invocados como vulnerados en la carta de terminación, tales como los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC 4, numerales 4.18.2.4, 4.18.1.4, 4.18.2.3; mal puede tenerse por demostrada en esta actuación la aludida gravedad tan sólo con la enunciación que de dichas normas se realizó.

Así las cosas, ante la procedencia de la calificación de gravedad de la presunta acción por parte del Juez del Trabajo, es dable advertir que en ningún despropósito incurrió la falladora de primera instancia cuando concluyó que, la conducta imputada al trabajador demandado no se encontraba enmarcada dentro de las justas causas previstas en los numerales 4 y 6 del Código Sustantivo del Trabajo, por la potísima razón que analizado el material probatorio en todo su conjunto, no se halla acreditado que el ingreso del visitante a la cabina de mando por parte del piloto, hubiese dado lugar a un actuar negligente que en realidad pusiera en riesgo o peligro la actividad del vuelo.

Y es que si bien es cierto la imagen fotográfica es demostrativa de la posición en la que se encontró el visitante al interior de la cabina, donde aparece sentado en la silla del piloto con sus manos en el timón de dirección, encontrándose la aeronave en pleno vuelo, por supuesto que la misma no puede ser valorada de manera aislada al resto de los demás elementos probatorios, en especial de la prueba declarativa, esta última fundamental para hallar el contexto en el que se produjeron los hechos en la realidad.

Así, en oposición a lo sostenido por la censura, ninguno de los testigos informó que al visitante se le hubiese permitido, siquiera por un segundo, "*la operación de los controles de la aeronave y menos aún durante las fases críticas del vuelo",* siendo todos y cada uno de ellos consistentes en que, para el momento del registro fotográfico, y sólo para tal propósito, el mismo simplemente colocó sus manos en el timón, control que según lo indicado, por cuando el avión se encontraba en fase de crucero. Es así como al respecto señalaron que;

Álvaro Córdoba manifestó que conoce al señor Diego Mejía desde que entro a la compañía como piloto, estaba asociado en el sindicato ASEMIL, que tiene conocimiento del suceso ocurrió ya que fue el quien subió la foto a la red social Facebook y se tomó la foto, que este suceso duro un minuto asegura o menos que se tomó la foto y al instante se puso de pie nuevamente, que para él no se incurrió en peligro alguno, que fue citado el 7 de octubre de 2020 a un SMS pero no asistió porque su esposa iba a tener una cirugía y tenía que asistirla para que le realizaran la diálisis, que él no es piloto, que la fotografía que le tomaron fue tomada por DIEGO MEJÍA, que si se sentó en el puesto del PILOTO y coloco las manos en el control, se encontraba acompañado del copilotó el señor teniente JEISON primer oficial, se publicó la fotografía antes de agosto de 2020, afirma que el vuelo estaba en "crucero" lo que significa que el vuelo se encontraba en piloto automático, está familiarizado por seguridad aérea, que la auxiliar de vuelo si se dio cuenta de que entro a la cabina de mando y que el capitán le advirtió que no podía tocar el control de mando; en ningún momento le dio autorización a SATENA para ingresar a sus redes sociales, que conoce al técnico JHON hace 12 años y a la auxiliar LINA RAMIREZ hace tres años, afirma que nunca le indicaron con que motivo era la reunión de SMS.

Jeison Manuel López (Piloto); dijo que fue trabajador de SATENA desde el 2017 hasta el 2020, que conoce al demandado y al anterior testigo el señor Álvaro Córdoba, que SATENA le pidió hacer un informe del hecho sucedido ya que era el copiloto en el vuelo, que él realizó dicho informe, que fue pedido por el departamento de seguridad y el jefe de esa oficina era el señor coronel Ocampo afirma que hay prohibiciones pero también existen excepciones como en la que solo el capitán puede entrar personas a la cabina, recuerda que esta excepción se encuentra en el manual de la compañía, afirma que el capitán DIEGO MEJIA conoce el manual porque todos los pilotos lo deben conocer, afirma que el avión puede ser maniobrado por piloto y copiloto salvo si existe una situación de emergencia, también que en ningún momento el capitán le dio la orden de quedar al mando porque el vuelo estaba en crucero (que es en piloto automático), afirma que si los rige el reglamento interno de la entidad, que donde hubiese ocurrido una emergencia para él hubiera sido difícil maniobrar el avión ya que hay funciones que solo las puede ejercer el piloto, afirma que de acuerdo a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia el demandado no puede permitir a otra persona que no sea un piloto dejar que tome la silla del mando de la aeronave pero no recuerda en cual articulo está indicada la norma, que no hizo el reporte inmediatamente correspondiente de esta situación porque estaba concentrado en su rol de copiloto, que el piloto automático (modo crucero) se puede desactivar de cinco modos según lo recuerda: oprimiendo un botón en la parte del frente de los pilotos, si se ejerce presión en el control de mando o en los pedales se puede desconectar. Recuerda que la fotografía fue a mediados del año 2020 y que lo convocaron a un comité SMS.

Julián Pinzón quien trabaja para Avianca y el demandante lo tacho, expresó que para SATENA está autorizado que se puedan transportar personas en la cabina de mando siempre y cuando el piloto tenga conocimiento de ello y lo permita según los reglamentos, que la norma no establece que los civiles no se puedan sentar en el mando del piloto o copiloto, le consta esta norma porque es el director de seguridad aérea y pertenece al consejo de seguridad aeronáutica, la juez pregunto directamente que si existe algún riesgo de que una persona se siente en el mando, a lo cual responde que no, siempre que no se manipule los controles de la aeronave y el copiloto este al mando de la aeronave, dice que hay tres maneras de desactivar el piloto automático, la primera es presionando un botón especifico que está al alcance de los pilotos, la otra manera es por un movimiento fuerte de los controles de vuelo y, la última forma, es desde un panel de control que se encuentra en la parte superior oprimiendo un botón, afirma que un vuelo de crucero es una fase del vuelo en el cual las cargas de trabajo se disminuyen notoriamente, es decir, que está en piloto automático, indicando frente a la pregunta del sistema flydata análisis, que es un sistema que emite y se hace un seguimiento en vivo, lo cual alerta de que algo no está correcto; precisando igualmente que la finalidad de un comité de SMS es una herramienta fundamental en caso de que exista un accidente o incidente, donde se deben describir las medidas para que en otro vuelo no vuelva a ocurrir, que es un sistema de calidad y no debe ser un programa para usarlo punitivamente como expresa la reglamentación, sino que es para prevenir que otros pilotos no cometan las mismas infracciones.

Coronel Johnny Subasich Ocampo, indicó que conoce al capitán DIEGO MEJIA y fue quién informó de la foto a la compañía porque la fotografía se la envió ALVARO MOJICA, que no iba en el vuelo, que es prohibido sentar a un civil en el mando, que se investigó a toda la tripulación, que sólo excepcionalmente se pueden entrar civiles a la cabina, que si se mueve muy duro el control o los pedales se desactivaría el modo piloto automático, y que el piloto sólo se puede mover para atender necesidades fisiológicas.

De lo anterior, se muestra insuficiente que con las declaraciones rendidas por los testigos se establezca una falta, cuando además no se encuentra tipificada, por lo que, no le es dable al Juez hacer cuestionamientos en cuanto al nivel de gravedad de una conducta.

Al tema, la máxima Corporación del Trabajo, expresó en sentencia del 19 de septiembre de 2001, radicación 15822, que: "S*obre esta facultad, la Corte Suprema de Justicia, en su Sala de Casación Laboral ha esbozado en múltiples fallos* ***que la calificación de la gravedad de la falta corresponde a los pactos, convenciones colectivas, fallos arbitrales, contratos individuales o reglamentos en los que se estipulan esas infracciones con dicho calificativo.*** *Por ello, cualquier incumplimiento que se establezca en aquéllos, implica una violación de lo dispuesto en esos actos, que si se califican de grave, constituye causa justa para fenecer el contrato;* ***no puede, el juez unipersonal o colegiado, entrar de nuevo a declarar la gravedad o no de la falta. Lo debe hacer, necesariamente, cuando la omisión imputada sea la violación de las obligaciones especiales y prohibiciones a que se refieren los artículos 58 y 60 del C.S. del T.*** *Lo importante es que el asalariado incurra en una de las faltas calificadas de graves por el reglamento interno de trabajo, sin importar si ella, produjo daño o beneficio para la entidad patronal".* (Negrilla fuera de texto)

Las anteriores consideraciones se muestran suficientes para concluir que las causales invocadas por la demandante SATENA S.A. para el despido del demandado Diego Guillermo Mejía Ruiz no están consagradas ni en reglamentos, ni en la ley como pretende hacerlo ver y mucho menos que con las pruebas practicadas en primera instancia se evidencie la exposición al riesgo alegada.

En cuanto, al argumento del apelante respecto a que la Juez Laboral no puede pronunciarse sobre Laudo arbitral cuando no fue allegada constancia de depósito correspondiente, una vez revisada la sentencia recurrida lo cierto es que dicho argumento no fue utilizado, ni base de la sentencia objeto de estudio por la Juez de primigenia.

COSTAS

En esta instancia a cargo de la parte recurrente ante el resultado desfavorable de su recurso. La condena en costas a cargo de la demandante en primera instancia se confirma.

En mérito de lo expuesto, la Sala Tercera de Decisión Laboral del Tribunal Superior de Bogotá, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley

RESUELVE

PRIMERO: CONFIRMAR la sentencia proferida proferida el 4 de marzo de 2022 por el Juzgado Veinticuatro (24) Laboral del Circuito de Bogotá, dentro del proceso especial de fuero sindical – permiso para despedir promovido por SERVICIO AÉREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A. - SATENA en contra de DIEGO GUILLERMO MEJÍA RUÍZ, conforme las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO: CONDENAR en costas de esta instancia a la demandante, incluyendo en ellas como agencias en derecho la suma de $2.000.000. Se confirman las de primera instancia.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JOSÉ WILLIAM GONZÁLEZ ZULUAGA
Magistrado Ponente

DIEGO FERNANDO GUERRERO OSEJO
Magistrado

LUIS CARLOS GONZALEZ VELASQUEZ