



**MINISTERIO DE DEFENSA
NACIONAL**



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

ESTADO NO. 21

No.	Expediente	Clase de Proceso	Partes	Fecha Auto	Fecha Inicial	Actuación	Cuaderno
1	13012023-003	Sinistro Marítimo INCENDIO	AN "LEILA"	10/08/2023	19/04/2023	Auto por el cual se resuelve la solicitud de aclaración del Auto de 07 de junio de 2023	2

De conformidad con lo previsto en el artículo 295° del Código General del Proceso, se fija el presente Estado Electrónico de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, hoy once (11) de agosto de dos mil veintitrés (2023) a las 8:00 AM y se desfija el once (11) de agosto a las 5:00 PM, el cual puede ser visible al público ingresando a la página web de DIMAR, en el enlace <https://www.dimar.mil.co/notificaciones/Estados%20electr%C3%B3nicos>


CPS. ISABELLA RIVERA MÁRMOL
Secretaria Sustanciadora.

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Barranquilla, 10 de agosto de 2023

Referencia: 13012023003

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Incendio – Auto que se pronuncia sobre solicitud de aclaración

ANTECEDENTES

Que, mediante Auto del 7 de junio de 2023, este Despacho resolvió continuar con la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de incendio a bordo del AN “LEILA” que originó unos daños a PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A.

Que, el día 14 de junio de 2023 el Doctor CARLOS EDUARDO BERMUDEZ MUÑOZ, en su calidad de apoderado de PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A., presentó solicitud de aclaración del auto del 7 de junio de 2023. Igualmente, el doctor CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, en su calidad de apoderado de los Capitanes de los remolcadores “RM BOREAS” y “RM FREY”, y la doctora MARIA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS, en su calidad de apoderada de la empresa SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S., presentaron recurso de reposición y en subsidio de apelación contra el Auto del 7 de junio de 2023.

Que, mediante Auto del 12 de julio, esta Capitanía de Puerto resolvió los recursos de reposición interpuestos por las partes y, en consecuencia, ordenó remitir el expediente al señor Director General Marítimo para dar trámite a los recursos de apelación interpuestos contra este.

Que, a través de auto del 27 de julio de 2023, el Director General Marítimo devuelve el expediente a esta Capitanía de Puerto con el fin de corregir el trámite procesal y realizar las actuaciones adecuadas correspondientes a la solicitud de aclaración presentada por el Doctor CARLOS EDUARDO BERMUDEZ MUÑOZ, en su calidad de apoderado de PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A. y, posteriormente, resolver los recursos de reposición presentados por la empresa SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S., de los Capitanes de los remolcadores “RM BOREAS” y “RM FREY”, y PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A., de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 302 del Código General del Proceso *-Ley 1564 DE 2012-*.

ARGUMENTOS SOLICITUD DE ACLARACIÓN

El doctor **CARLOS EDUARDO BERMUDEZ MUÑOZ**, en su calidad de Apoderado de **PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A.**, identificada con Nit. No. 819.007.201-7, presentó escrito del cual se extrae de manera resumida, lo siguiente:

“(...) En el presente caso, la solicitud de aclaración se funda en dos aspectos que, por resultar indefinidos o contradictorios, dan lugar a dudas y que deben ser aclarados por la Capitanía, tal como se expone enseguida:

- A. En primer lugar, la providencia del 7 de junio de 2023 al pronunciarse sobre la solicitud elevada en el memorial del 17 de mayo de 2023 no determinó con claridad cuáles serán las competencias que ejercerá la Capitanía del Puerto al ordenar que se continúe con el trámite radicado 13012023-003

En efecto, el 17 de mayo de 2023 radicamos un memorial explicando que “... la responsabilidad que puede surgir como consecuencia del siniestro entre los vinculados al proceso es de naturaleza contractual. De manera que **la DIMAR no tiene competencia para resolver las pretensiones que los interesados planteen en este proceso.** En el caso específico de mi representada la autoridad marítima no podría resolver las pretensiones tiene con respecto a MAPESA por el cumplimiento de los deberes secundarios de conducta, ni tampoco aquellas que podría tener contra SAAM con ocasión de la ejecución del contrato de asistencia y salvamento como tercero relativo respecto del contrato celebrado entre MAPESA y PSP ...”

De esta forma, solicitamos a la Capitanía que reconociera su falta de competencia para ejercer las facultades jurisdiccionales excepcionales que le fueron asignadas, en vista de que la responsabilidad que puede emerger del siniestro objeto del proceso sería de orden contractual. Sin perjuicio de lo anterior, también manifestamos que “... la DIMAR debe continuar adelantando la investigación con el propósito de verificar el cumplimiento de las normas que regulan las actividades marítimas y la marina mercante, para efectos de determinar si se imponen o no las sanciones previstas en la ley ...”; es decir, en ejercicio de las funciones administrativas.

(...)

Con fundamento en lo anterior, la Capitanía decidió en el artículo 1 de la parte resolutive de la providencia “... CONTINUAR con la investigación jurisdiccional No. 13012023003 ...”; omitiendo precisar si dicha investigación se tramitará como un proceso administrativo sancionatorio o, por el contrario, si, además del poder sancionatorio de la Capitanía se decidirá sobre la responsabilidad civil extracontractual de los intervinientes.

La postura de la Capitanía genera incertidumbre, puesto que en el desarrollo de la providencia sugiere que la investigación se surtirá en ejercicio de sus funciones administrativas, al decir que tiene competencia para investigar siniestros marítimos, “independientemente de que exista o no algún tipo de relación contractual”, puesto que solamente en el ejercicio de funciones administrativas es que las relaciones contractuales devienen irrelevantes. Caso contrario, de ejercer sus funciones jurisdiccionales, la Capitanía debería determinar cuál es su fundamento, teniendo en cuenta que el ejercicio de estas funciones se limita únicamente a los hechos relacionados con la responsabilidad extracontractual.

La incertidumbre generada por la Capitanía afecta la delimitación del alcance del proceso y, por ende, impide que se eleven todas las pretensiones que pueden ser reclamadas por el mismo. En ese orden de ideas, la intención de PSP es reclamar

los daños sufridos con ocasión del siniestro, demandando la responsabilidad civil contractual, tanto de Mapesa como de SAAM, para lo cual resulta esencial que la Capitanía defina si va a pronunciarse sobre ese aspecto.

La indeterminación sobre el objeto del proceso también implica una serie de riesgos, en el escenario en el cual la Capitanía continúe con el trámite y que, en paralelo, se inicie un proceso en la jurisdicción ordinaria fundamentado en la responsabilidad civil contractual que PSP reclamará a SAAM y Mapesa, puesto que mientras que el asunto no se decida, podría ser oponible la excepción de pleito pendiente, conforme lo prevé el numeral 8 del artículo 100 del C.G.P. Además, también se corre el riesgo de que se profieran fallos contradictorios.

- B.** En segundo lugar, la providencia del 7 de junio de 2023 dispuso, en el artículo 2 del resuelve de la página 11, que se trataba de un **auto**; sin embargo, en el artículo 3 del resuelve de la misma providencia se calificó como una **sentencia** de primera instancia y, por tanto, se ordenó notificarla en los términos del artículo 46 del Decreto Ley 2324 de 1984. Esta contradicción también ofrece motivos de duda, puesto que la determinación sobre el tipo de actuación define el estado actual del proceso y los eventuales recursos a que hubiera lugar (...)” (Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BARRANQUILLA

De conformidad con lo establecido en el artículo 132 del Código General del Proceso, el control de legalidad tiene como propósito “*corregir o sanear los vicios que configuren nulidades u otras irregularidades del proceso (...)*” (Cursiva fuera de texto)

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil - en sentencia AC2643-2021 del 30 de junio de 2021, manifestó lo siguiente:

“(...) 2. Sobre la naturaleza de esa figura, la Corte ha dicho que es eminente procesal y su finalidad es «sanear o corregir vicios en el procedimiento, y no discutir el sentido de las decisiones que se adopten por el juzgador dentro del juicio. Además, ese precepto deja claro que el control de legalidad lo es, sin perjuicio de los recursos extraordinarios de revisión y casación, que están sometidos a un trámite y causales específicos» (CSJ AC1752- 2021, 12 mayo).

Lo anterior ya había sido ratificado por otro pronunciamiento de esta Sala, en el cual se dijo que: «Tanto la norma anterior como la nueva, fijaron el mecanismo del control luego agotarse ‘cada etapa del proceso’, esto es, antes de pasar de una etapa a otra, y con el exclusivo fin de corregir o sanear los vicios o defectos que puedan configurar ‘nulidades’ o irregularidades en el trámite del proceso, de sus etapas; pero no para que luego de proferida la sentencia, las partes puedan acudir a esa herramienta a cuestionar esta última, cuando les sea adversa, por cuestiones de fondo, y que se profiera un nuevo fallo a su favor, vale decir, que se vuelva a interpretar y decidir la controversia. Tan exorbitante aspiración conllevaría a una velada revocatoria de la sentencia por el mismo juez que la profirió, para volverla a dictar en el sentido preferido por quien quedó inconforme» (CSJ AC315-2018, 31 Ene.) (...)” (Cursiva fuera de texto)

Así las cosas, y teniendo en cuenta lo mencionado en auto de 27 de julio de 2023, proferido por el Señor Director General Marítimo, en el cual se indica que “*resulta necesario que previo a ello el Capitán de Puerto corrija el trámite procesal y realice las*

actuaciones adecuadas correspondientes a las solicitudes y recursos presentados por los apoderados”, SE DEJA SIN VALOR NI EFECTO el auto del 12 de julio de 2023, y, en consecuencia, este Despacho procederá a pronunciarse sobre la solicitud de aclaración.

Ahora bien, el Apoderado de PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A. manifiesta que “la Capitanía decidió en el artículo 1 de la parte resolutive de la providencia “... CONTINUAR con la investigación jurisdiccional No. 13012023003 ...”; omitiendo precisar si dicha investigación se tramitará como un proceso administrativo sancionatorio o, por el contrario, si, además del poder sancionatorio de la Capitanía se decidirá sobre la responsabilidad civil extracontractual de los intervinientes”. (Cursiva fuera de texto)

Al respecto, este Despacho en auto de 7 de junio de 2023, concluyó lo siguiente:

“(…) Despacho tiene las competencias legales para determinar las circunstancias de tiempo, lugar y modo en las cuales se produjo el siniestro marítimo de incendio en la retroexcavadora a bordo del AN “LEILA”, determinar el/los responsable/es por la ocurrencia del siniestro marítimo, y también, determinar el avalúo de los posibles daños ocasionados a PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A., independientemente que exista o no algún tipo de relación contractual con la empresa “SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.”, en calidad de Armador de los remolcadores “RM BOREAS” y “RM FREY”.

(...) Así las cosas, este Despacho determina seguir adelante con la investigación jurisdiccional este Despacho determina seguir adelante con la investigación jurisdiccional No. 13012023003 por siniestro marítimo de incendio a bordo del artefacto naval LEILA, que originó unos daños a PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A. (...)” (Cursiva fuera de texto)

Por otra parte, el doctor CARLOS EDUARDO BERMUDEZ MUÑOZ, declara que “la providencia del 7 de junio de 2023 dispuso, en el artículo 2 del resuelve de la página 11, que se trataba de un auto; sin embargo, en el artículo 3 del resuelve de la misma providencia se calificó como una sentencia de primera instancia y, por tanto, se ordenó notificarla en los términos del artículo 46 del Decreto Ley 2324 de 1984” (Cursiva fuera de texto). En relación con este argumento, se tiene que en auto del 7 de junio de 2023 en su artículo 1° se resolvió “CONTINUAR con la investigación jurisdiccional No. 13012023003 (...)”. Ahora bien, en aras de dilucidar el sentido del artículo 3 de la mencionada providencia, este Despacho **ACLARA** que corresponde a un **auto de trámite y no a una sentencia de primera instancia**.

Al respecto, el artículo 285 de la Ley 1564 de 2012 - Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones – dispone que “(...) La sentencia no es revocable ni reformable por el juez que la pronunció. Sin embargo, podrá ser aclarada, de oficio o a solicitud de parte, cuando contenga conceptos o frases que ofrezcan verdadero motivo de duda, siempre que estén contenidas en la parte resolutive de la sentencia o influyan en ella.

En las mismas circunstancias procederá la aclaración de auto. La aclaración procederá de oficio o a petición de parte formulada dentro del término de ejecutoria de la providencia.

La providencia que resuelva sobre la aclaración no admite recursos, pero dentro de su ejecutoria podrán interponerse los que procedan contra la providencia objeto de aclaración (...)” (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Relacionado a lo anterior, el artículo 302 ibidem establece lo siguiente:

“(...) Las providencias proferidas en audiencia adquieren ejecutoria una vez notificadas, cuando no sean impugnadas o no admitan recursos.

No obstante, cuando se pida aclaración o complementación de una providencia, solo quedará ejecutoriada una vez resuelta la solicitud (...)” (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil - en sentencia No. AC5696-2021 con Radicación No. 11001-02-03-000-2021-01580-00 del 30 de noviembre de 2021, ha manifestado que *“(...) De acuerdo con dicha norma, la aclaración resulta procedente cuando lo resolutivo de una providencia, o su motivación fundamental, son ambiguas, confusas o insondables, de modo tal que obstaculicen la cabal comprensión de los alcances de la decisión judicial, o de los argumentos que soportan esa resolución, según el caso.*

Sobre el particular, se ha insistido en que:

«(...) la aclaración (...) procede cuando se incluyan conceptos o frases que ofrezcan verdadero motivo de duda, bien porque se encuentren en la parte resolutive, ora porque influyan en ella, aserción que pone en evidencia la necesidad de verificar la presencia de algunos requisitos (...): (i) petición o pronunciamiento de oficio en el término de ejecutoria; (ii) presencia de conceptos o frases equívocas; y (iii) ambigüedad en la resolución o que el equívoco se determine desde la motivación.

La figura supone la intención del legislador de conjurar la imposibilidad de cumplimiento de una providencia por ininteligibilidad de lo que ella dispone, e implica que tan sólo sucede cuando la frase o el concepto, tomados en conjunto con el cuerpo del fallo, puedan interpretarse en sentidos diversos o generen “verdadero motivo de duda”, según textualmente expresa la norma» (CSJ AC4594-2018, 22 oct.; reiterada en CSJ AC5534-2018, 19 dic.)” (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Por lo anteriormente expuesto, este Despacho debe advertir que, no resulta procedente la primera solicitud de aclaración presentada por el Apoderado de PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A., toda vez que, mediante auto del 7 de junio de 2023, esta Capitanía de Puerto, fue clara en establecer la continuación del proceso jurisdiccional No. 13012023003 por Siniestro Marítimo de “Incendio” a bordo del AN “LEILA” que originó unos daños a la Instalación Portuaria PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A., es decir que, dentro de este, no se señalaron frases ambiguas o dudosas que figuraren en la parte resolutive una necesidad de un nuevo pronunciamiento.

Ahora bien, este Despacho debe aclarar lo dispuesto en el artículo 3° del auto del 7 de junio de 2023, en el sentido de establecer que no se trata de una sentencia, sino, de un auto de trámite, tal como se indicó en incisos anteriores.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Capitán de Puerto de Barranquilla,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. ACLARAR el artículo 3° del auto de 7 de junio de 2023, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 3º. NOTIFIQUESE el contenido del presente auto a las partes y demás interesados”

ARTÍCULO SEGUNDO. DEJAR SIN VALOR NI EFECTO el auto del 12 de julio de 2023, proferido por este Despacho, conforme a lo dispuesto en auto de fecha 27 de julio del 2023, suscrito por el Director General Marítimo.

ARTÍCULO TERCERO. Una vez ejecutoriado el presente Auto, se dará aplicación a lo dispuesto en el artículo 302 del Código General del Proceso *-Ley 1564 DE 2012-*.

ARTÍCULO CUARTO. NOTIFIQUESE el contenido del presente auto a los apoderados de las partes y demás interesados.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



Capitán de Navío **JESÚS ANDRÉS ZAMBRANO PINZÓN.**
Capitán de Puerto de Barranquilla.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento queda verificada en el sitio www.servicio.mmp.gov.co.
Identificador: 5804 telv buan 6HD+ NB4J BqUS 4WV=