

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 23 JUN 2016

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Grado
Jurisdiccional de Consulta.
Número de expediente: 18012010003

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 28 de marzo de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de hundimiento de la Draga MISS ANGEL, ocurrido el día 18 de febrero de 2010, en jurisdicción de dicha Capitanía de Puerto, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante auto del 12 de marzo de 2010, el capitán de Puerto de Turbo ordenó apertura de investigación, por el presunto siniestro marítimo de hundimiento de la draga AMERICA N°1, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijando fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. A través de sentencia del 28 de marzo de 2012, el Capitán de Puerto de Turbo exoneró de responsabilidad por el siniestro marítimo de hundimiento de la Draga MISS ANGEL, al señor OLIER JARABA ORESTER, en Calidad de Capitán de la citada motonave.

De otro lado, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante y en consecuencia impuso a título de sanción, multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

3. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión de primera instancia, éstos no fueron presentados, motivo por el cual el Capitán de Puerto de Turbo, remitió a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos, ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con las pruebas obrantes en el expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

- El siniestro tuvo lugar el día 18 de febrero, aproximadamente a las 18:00 horas, en el sector de Bocas del Atrato.
- Las condiciones de mar y viento eran adversas, se presentó un oleaje que sobrepasaba la cubierta del remolcador, inundando las bodegas de lastre y el cuarto de máquinas.
- La situación se trató de controlar con el uso de cuatro (4) motobombas, pero fue infructuoso, pues la draga finalmente se hundió, quedando sólo una parte de ella en la superficie.

ANÁLISIS TÉCNICO

Del informe pericial rendido por el Perito Marítimo LUIS GUILLERMO VANEGAS SILVA, se extrae lo siguiente:

- En cuanto a las condiciones meteorológicas: Para la época del siniestro se presentaban en el Caribe los vientos alisios y especialmente en el mes de febrero la intensidad es mayor, y para la semana de los hechos las condiciones meteorológicas habían empeorado considerablemente.
- Respecto a las condiciones de navegabilidad de la nave: La Draga se encontraba en buenas condiciones de navegabilidad, pues se le habían realizado recientemente mantenimiento al motor y cambio de la cortadora.

162

- Referente a la idoneidad de la tripulación: Indicó que de las personas a bordo sólo cuatro (4) contaban con permiso de tripulantes expedido por la Inspección Fluvial de Turbo.
- En cuanto a la maniobra: Manifiesta que la draga estaba en el lugar para iniciar los trabajos de dragados del canal, se presentaban fuertes vientos procedentes del sur y se cortó una de las anclas para dejar la nave con proa al viento, pero se frustró la maniobra debido a que la bodega se empezó a llenar de agua y se procedió a operar las motobombas portátiles, sin que se tuviera éxito, quedando la draga enterrada y sujeta por los portones.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, se hace necesario analizar si las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Turbo, con observancia del debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

De acuerdo con el auto de apertura de investigación jurisdiccional del 12 de marzo de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Turbo, la investigación se abrió en contra del señor ORESTER OLIER JARABA, en Calidad de Capitán de la Draga AMERICA N° 1°, por la ocurrencia del presunto siniestro marítimo de hundimiento. (fol. 1)

A través del citado auto, se ordenó escuchar en audiencia pública al Armador y al Capitán de la Draga AMERICA N°1, así mismo, la práctica de un dictamen técnico pericial con el fin de evaluar los la causa del siniestro y los daños sufridos por la Draga AMERICAN° 1.

No obstante, del folio 9 al 16 del expediente obran las declaraciones juradas rendidas por los señores OLIER JARABA ORESTES, en calidad de Capitán de la Draga MISS ANGEL, ALIRIO DE JESUS PIEDRAHITA, como Jefe de mantenimiento de máquinas a bordo de la nave MISS ANGEL, y de EMILSON BLANDO, como marino de la Draga MISS ANGEL.

Seguidamente, con fecha 12 de marzo de 2010, el Capitán de Puerto de Turbo hace el nombramiento del perito naval LUIS GUILLERMO VANEGAS, a fin de que realice el informe técnico correspondiente para determinar la causa del hundimiento de la Draga AMERICA N° 1. (fol. 17-18)

El día 15 de marzo de 2010, se llevó a cabo la posesión del perito marítimo LUIS GUILLERMO VANEGAS, en los términos del auto de nombramiento del 12 de marzo de la misma anualidad. (fol. 19)

Con fecha 31 de marzo de 2010, se recibió el informe pericial rendido por el señor LUIS GUILLERMO VANEGAS, sin embargo este se realizó a la Draga de nombre MISS ANGEL y no a la Draga AMERINA N° 1, como había sido ordenado en el auto de apertura y en el de nombramiento de perito. (fol. 20-22)

Así mismo, al revisar los documentos anexos al citado informe técnico, se observa que las fotografías no corresponden a la Draga MISS ANGEL, sino que el nombre escrito en el costado de la nave que aparece semi sumergida es AMERICA N°1. (fol.24)

De igual manera, los certificados y documentos que se allegaron a la investigación corresponden a la nave MISS ANGEL.

Finalmente, mediante decisión del 28 de marzo de 2012, el Capitán de Puerto de Turbo exoneró de responsabilidad al señor OLIER JARABA ORESTES, Capitán de la Draga MISS ANGEL, por la ocurrencia del siniestro marítimo de hundimiento de dicha nave. (fol. 52-57)

Visto lo anterior, el Despacho considera necesario hacer las siguientes precisiones:

De acuerdo con el artículo 305 del Código de Procedimiento Civil (vigente para la época de los hechos), hoy artículo 281 del Código General del Proceso, el principio de congruencia se define de la siguiente manera:

“Congruencias. La sentencia deberá estar en consonancia con los hechos y las pretensiones aducidos en la demanda y en las demás oportunidades que este Código contempla, y con las excepciones que aparezcan probadas y hubieren sido alegadas si así lo exige la ley”.

De ello se infiere que debe existir una correlación entre los hechos que dieron inicio a la investigación, las pruebas legal y oportunamente allegadas al expediente y lo que finalmente se decide.

Sobre el particular la Corte Constitucional¹ ha indicado lo siguiente:

“(…) 3.3. Así, la incongruencia que es capaz de tornar en de vía de hecho la acción del juez (reflejada en una providencia), es sólo aquella que "subvierte completamente los términos de referencia que sirvieron al desarrollo del proceso, generando una alteración

¹ Corte Constitucional Sentencia T-152/13, Magistrado ponente: ALEXEI JULIO ESTRADA, Bogotá D.C., veinte (20) de marzo de dos mil trece (2013).

144

sustancial, dentro de la respectiva jurisdicción, que quiebra irremediablemente el principio de contradicción y del derecho de defensa" [10]. De esta forma, cuando se realice un juicio sobre la actividad del juez, para establecer si la violación del principio de congruencia constituye o no una vía de hecho, se deberá tener en cuenta (1.) la naturaleza de las pretensiones hechas -lo pedido- y el campo de aplicación de los derechos en juego; (2.) si la sentencia o providencia judicial recae sobre materias no demandadas, debatidas o probadas en el proceso; y, (3.) si el proceso conservó, desde su apertura hasta su culminación, un espacio abierto y participativo para las partes en contienda, de modo que se asegure la existencia del debate y de la contradicción -que le son consustanciales y que son el presupuesto de una sentencia justa- sobre una base de lealtad y de pleno conocimiento de sus extremos fundamentales

Estos criterios de análisis deben llevar a la conclusión de que la disparidad entre lo pedido, lo debatido y lo probado es protuberante, i.e., carente de justificación objetiva y relativa a materias medulares objeto del proceso. De lo contrario, el grado y el tipo de desajuste entre la sentencia y lo pedido, lo debatido y lo probado en el proceso, será insuficiente para que se configure una vía de hecho judicial, así pueda existir una irregularidad dentro del proceso (...)"

Así las cosas, la congruencia no sólo se predica de la decisión, sino de la totalidad del procedimiento, esto es, que el auto de apertura corresponda a los hechos que han sido conocidos, que las pruebas ordenadas resulten pertinentes, conducentes y necesarias para probar los hechos sobre los que recae la investigación y que la decisión final este acorde con lo probado en la etapa investigativa, lo contrario, supondría no sólo una violación al principio de congruencia sino también al debido proceso.

De acuerdo con lo anterior, la transgresión del principio de congruencia implica por sustracción de materia una violación al debido proceso, pues vulnera, entre otros, el principio de seguridad jurídica, el derecho de defensa y de contradicción.

En el caso bajo examen, se evidencia la vulneración al principio de congruencia, dado que desde la apertura hasta la culminación de la presente investigación, no se logró establecer en grado de certeza la identificación real de la nave que sufrió el siniestro marítimo de hundimiento, es decir, no se tiene la certeza del objeto de la litis.

Consecuente con lo anterior y considerando que el proceso que nos ocupa fue iniciado por el presunto hundimiento de la Draga AMERICA N°1 y que sin que mediara auto de aclaración o modificación, se instruyó la investigación del naufragio de la nave MISS ANGEL, decidiéndose finalmente la responsabilidad por éstos últimos hechos, se configura una violación el principio de congruencia.

Por lo cual, en aras de salvaguardar los principios de seguridad jurídica y debido proceso, se revocará la decisión de primera instancia y se ordenará el archivo de la investigación.

162

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR la decisión del 28 de marzo del 2012, a través de la cual el Capitán de Puerto de Turbo exoneró de responsabilidad al señor OLIER JARABA ORESTES, identificado con Cedula de Ciudadanía N° 3.799.713 de Cartagena, en calidad de Capitán de la nave MISS ANGEL, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2º.- ARCHIVAR la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de hundimiento, identificada con el N° 18012010003 de la Capitanía de Puerto de Turbo, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido de la presente decisión al señor OLIER JARABA ORESTES, identificado con Cedula de Ciudadanía N° 3.799.713 de Cartagena, y demás interesados, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Turbo, para que una vez quede en firme la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 23 JUN 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo