



República de Colombia
Corte Suprema de Justicia

Sala de Casación Penal
Sala de Decisión de Tutelas n.º 3

DIEGO EUGENIO CORREDOR BELTRÁN

Magistrado ponente

STP11908-2021

Radicación n.º 118633

Acta 225.

Bogotá, D.C., dos (2) de septiembre de dos mil veintiuno (2021).

ASUNTO

Decide la Sala la impugnación interpuesta por el apoderado especial de **SBS Seguros Colombia S.A.**, frente a la decisión proferida el 21 de julio del año en curso, por la **Sala de Casación Laboral**, por medio de la cual, negó la demanda de tutela interpuesta para la protección de los derechos fundamentales al debido proceso e igualdad, presuntamente vulnerados por la **Sala de Casación Civil**.

Trámite que se hizo extensivo a la Dirección General Marítima -DIMAR- a la Sala Civil del Tribunal Superior de Bogotá, la Capitanía de Puerto de Santa Marta, C.I. PRODECO S.A. y a los terceros interesados: Ángel Custodio

Acosta Carbono, Adela Carranza García, Walber García Carbono, Cristóbal Carbono Rodríguez, Algemira Carbono Villobos, Carmelina García Carbono, Libardo Mendoza Sánchez, Sandro Roble Maldonado, Wilman Ariza López, Isaac Rodríguez Maldonado, Henry Guerrero Robles, Luis Ahumada Ariza, Esther Montaña Carbono, Juan José Carbono Robles, Luis Alberto Pérez Álvarez, Jerónimo Carbono Castro, Fidel Viloría Yanes, Cicer Urieles Lasso, Andrés Rodríguez Ahumada, Agustín Hernández, William Mancilla Fernández, Erika Acosta Jiménez, Pedro Acosta Manga, Esteban Carbono Gómez, Raúl Robles, Geltrudis Cabello Ariza Y Yuset Alberto Toledo Díaz, representados por el Dr. Juan Carlos Ramos Santamaría; el Capitán Carlos Alberto Anzola Martínez; Seguros Generales Suramericana S.A., la Gobernación del Magdalena, la Asociación de Mujeres Comercializadoras de Tajadera, y demás intervinientes dentro del proceso jurisdiccional por el siniestro marítimo 1401-2003-005.

ANTECEDENTES

Los sucesos y pretensiones que motivaron la solicitud de amparo fueron reseñados por el *A quo* constitucional, de la forma como sigue:

“La accionante, a través de apoderado, instauró acción de tutela con el propósito de obtener la protección de sus derechos fundamentales al debido proceso e igualdad, que considera vulnerados, inicialmente, por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, al declarar inadmisibile el recurso extraordinario de casación en el asunto de la referencia y, en segundo lugar, por la Dirección General Marítima, ya que carece de jurisdicción y competencia para decidir controversias derivadas del contrato de

seguros, máxime que SBS Seguros Colombia S.A., fue liberada de toda responsabilidad en la sentencia de 21 de marzo de 2014, mediante la cual se fulminó condena en abstracto exclusivamente en contra de C.I. PRODECO S.A. y fue ratificada mediante auto de 27 de febrero de 2015.

Como situación fáctica esgrimió, que el 4 de agosto de 2003, se presentó un incidente marítimo en el Puerto de C.I. Prodeco S.A., relacionado con una colisión entre la Barcaza Santa Marta 442, remolcada por la Nave Bahaire, ambos equipos náuticos de propiedad de Prodeco y la Motonave Alma Ata; que con ocasión del suceso de marras se presentó un vertimiento de fuel oil en aguas marinas, lo que condujo a que C.I. Prodeco activara un plan de contingencias debidamente aprobado por el Ministerio del Medio Ambiente; que entre Prodeco como tomador y AIG Seguros Colombia S.A., (hoy SBS Seguros Colombia S.A.) y Royal & Sun Alliance Seguros Colombia S.A.) se concertó contrato de seguros que las partes instrumentaron mediante la póliza para casco marítimo y maquinaria No. 20001, dentro de la cual se dio cobertura al Remolcador Bahaire y a la Barcaza 442, y por ello, se dio una suma dineraria a los terceros afectados; que pese a ello, un grupo de pescadores representados por el abogado Juan Carlos Ramos Santamaría, presentaron demanda de responsabilidad civil extracontractual con el propósito de obtener una indemnización por daños y perjuicios.

El asunto fue decidido en primera instancia por el Capitán de Puerto de Santa Marta, quien profirió fallo el 20 de octubre de 2010, declarando que el siniestro marítimo ocurrió por culpa del Capitán Carlos Anzola Martínez, y que el señor A. Bulent Yilmaz capitán de la Motonave Alma Ata, violó disposiciones de la legislación marítima, por lo que les impuso las sanciones respectivas, pero en lo tocante con la responsabilidad civil, los exoneró.

Por apelación, la Dirección General Marítima – DIMAR en decisión del 21 de marzo de 2014, revocó la decisión de primer grado y, en su lugar, declaró responsables del siniestro marítimo de contaminación y abordaje entre la Barcaza 442 de propiedad de la firma C.I. Prodeco S.A. y la motonave Alma Ata de bandera Turca, agenciada por la agencia marítima Intership Agency E.U., al señor Carlos Anzola Martínez, capitán del remolcador Bahaire y a la empresa C.I. Prodeco S.A. en calidad de armador de la Barcaza 442 y del citado remolcador y, en consecuencia, los condenó en abstracto al pago de los perjuicios materiales (daño emergente y lucro cesante), así como de los perjuicios morales objetivados a los demandantes, más los materiales ocasionados a la motonave Alma Ata, los cuales debían ser liquidados mediante incidente; que en todo caso, en dicha decisión nada se dijo sobre el llamamiento en garantía formulado a las coaseguradoras Royal Sun & Alliance Seguros Colombia S.A. y

SBS Seguros Colombia S.A., por ende, se debía concluir que en contra de las aseguradoras no se fulminó condena alguna.

El incidente de regulación de perjuicios se tramitó ante la Capitanía de Puerto de Santa Marta, quien mediante decisión de 20 de enero de 2017, fulminó condenas contra Carlos Alberto Anzola Martínez capitán del remolcador Bahaire y la sociedad C.I. PRODECO S.A., y en favor de los demandantes por daño emergente, lucro cesante y perjuicios morales, cuya cuantía ascendió a cinco mil quinientos cincuenta y dos millones cuatrocientos noventa y cinco mil novecientos cuarenta y seis pesos m/cte (\$5.552.495.946), así mismo declaró que las sociedades “Royal & Sun Alliance Seguros (COLOMBIA S.A.)”, y “A.I.G. Colombia Seguros Generales S.A.”, estaban llamadas a responder por cuanto existía un vínculo y/o relación contractual con la sociedad C.I. Prodeco S.A., por las condenas en concreto, sin exceder los límites establecidos en las pólizas 20121 y 2001; que ante esa decisión, las aseguradoras interpusieron recurso de apelación, y en forma simultánea, reclamaron apertura de incidente de nulidad, invocando como causales la falta de jurisdicción y competencia reconocida por la DIMAR, y por haberse procedido contra providencia debidamente ejecutoriada, en razón a que la DIMAR había desvinculado a las dos compañías de seguros o las había exonerado de cualquier responsabilidad; que mediante auto de 14 de febrero de 2017, la Capitanía de Puerto concedió los recursos de apelación y rechazó por improcedente las solicitudes de nulidad propuestas por las aseguradoras.

Ante la imposibilidad de acceder a los mecanismos de impugnación, SBS presentó acción de tutela en contra de la Dirección General Marítima y la Capitanía de Puerto de Santa Marta, la cual fue resuelta en primera instancia por la Sala Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, quien, mediante fallo del 3 de octubre de 2017, amparó el derecho al debido proceso y, como consecuencia, ordenó a la Dirección General Marítima dar trámite al recurso de apelación que adhesivamente interpuso la accionante – SBS Seguros de Colombia S.A. (antes AIG Seguros Colombia S.A.) – en contra de la decisión proferida el 20 de enero de 2017, mediante la cual, la Capitanía del Puerto de Santa Marta, resolvió el incidente de liquidación de perjuicios dentro del expediente 401- 2003-005, decisión que pese a ser impugnada por la DIMAR, fue confirmada el 16 de noviembre de 2017, por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia; que en virtud de lo anterior, la Dirección General Marítima, mediante auto de 2 de febrero de 2018, resolvió el recurso de apelación interpuesto por la aseguradora, pero con total deficiencia de motivación.

Indicó, que en forma paralela al anterior trámite, el 20 de junio de 2017, SBS interpuso formalmente recurso de casación contra la sentencia proferida por la Dirección General Marítima, lo cual

también ejerció C.I. Prodeco S.A. y Seguros Generales Suramericana S.A.; que mediante auto de 16 de febrero de 2018, el Director General Marítimo concedió los recursos de casación, pero negó por improcedente la solicitud de fijación de caución para suspender los efectos de la providencia recurrida; no obstante, por decisión de tutela emitida por la Sala Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá del 4 de abril de 2018, y confirmada por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, el 10 de mayo de 2018, fue posible la medida, logrando que el expediente fuera enviado al alto Tribunal; que pese a ello, la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, el 16 de marzo de 2020, decidió inadmitir los recursos de casación interpuestos por las sociedades C.I. Prodeco S.A., SBS Seguros Colombia y Seguros Generales Suramericana S.A., contra la providencia de fecha 16 de febrero de 2018 de la Dirección General Marítima (DIMAR), ya que tal providencia, supuestamente no era susceptible del recurso extraordinario; que contra la anterior decisión se interpuso recurso de reposición, pero con ponencia de la H. Magistrada Hilda González Neira, el 26 de mayo de 2021, la Corte decidió no reponer el auto de 16 de marzo de 2020”.

FALLO RECURRIDO

La Sala de Casación Laboral, negó el amparo deprecado al estimar que la decisión cuestionada se encontraba cimentada en criterios de razonabilidad, compatibles con la interpretación armónica y coherente frente a la normatividad que regulaba el debate jurídico sometido a consideración de la Corporación accionada y de la Dirección General Marítima- DIMAR.

DE LA IMPUGNACIÓN

Fue presentada oportunamente por el apoderado especial de **SBS Seguros Colombia S.A.**, quien sustenta su disenso en los siguientes puntos:

Señaló estar en desacuerdo con la decisión de inadmisión del recurso de casación por parte de la Sala de Casación Civil, ya que, *“no resulta comprensible que procesos similares al que se surtió ante la DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA, pero que fueron tramitados ante los Juzgados del Circuito y el Tribunal Superior de Santa Marta, sí fueran susceptibles de recurso de casación”*, más cuando la Dirección General Marítima, ha excedido su jurisdicción y competencia al resolver disputas provenientes de un contrato de seguros.

Por tal circunstancia, insiste, se está ante una violación de su derecho al debido proceso e igualdad, al cercenársele la oportunidad de acudir al recurso de casación o al de revisión, vulnerando con esto, su derecho a una eficaz administración de justicia.

De otra parte, indicó que, el *a-quo* obvió referirse al defecto orgánico que se denota ocurrió en la presente actuación, ya que la Dirección Nacional Marítima, carecía de competencia para entrar a dirimir los litigios que se suscitaban en las relaciones contractuales de seguros, pues su atribución se circunscribe a conocer de siniestros marítimos, más no a dilucidar controversias entre asegurados y aseguradoras, tal como fue *“inferido”* por la Corte Constitucional, en la *“sentencia C-212/94 de 28 de abril de 1994, cuando se declaró inexecutable parte del art. 27 del Decreto 2324 de 1984, precisamente por la vaguedad y falta de precisión que exige el art. 116 de la Constitución Política cuando permite atribuir funciones jurisdiccionales a autoridades administrativas. Y en ninguna parte del Decreto 2324 de 1984 se otorgó en forma expresa y precisa a las*

autoridades marítimas y portuarias la jurisdicción y competencia para dirimir controversias originadas en los contratos de seguros”.

Adicionalmente, a su entender se configuró un defecto procedimental absoluto, pues a la empresa de seguros, no se le profirió condena alguna, por lo cual, no debía condenársele en el incidente de regulación de perjuicios.

De la misma manera, refirió que la Sala de Casación Laboral, erró al afirmar: *“... no es cierto que la sentencia que emitió la DIMAR el 21 de marzo de 2014, haya exonerado a la compañía aseguradora, pues no existe ninguna consideración de la autoridad marítima que haya indicado expresamente, que el organismo llamado en garantía era ajeno a la controversia, o que por esta razón no tenía ningún compromiso con los demandantes.*

Lo anterior, debido a que en la sentencia condenatoria del 21 de marzo de 2014, por la cual se *“declaró responsables del siniestro marítimo de contaminación y abordaje entre la Barcaza 442 de propiedad de la firma C.I. PRODECO S.A. y la Motonave Alma Ata de bandera turca, agenciada por la Agencia marítima intership Agency E.U., al señor Carlos Anzola Martínez, capitán del remolcador Bahaire y a la empresa C.I. Prodeco S.A., en calidad de armador de la Barcaza 442 y del citado remolcador, y en consecuencia los condenó en abstracto al pago de los perjuicios materiales...”*, en ningún momento condeno en perjuicios a la aseguradora, y al ser una sentencia declarativa, se debe expresar quienes son los responsables y frente a quienes se profirió la condena.

Así mismo, resalta que en el momento en que el condenado CI PRODECO, solicitó complementar y adicionar

la sentencia para decidir sobre los llamamientos en garantía, la misma DIMAR, resolvió negar tal postulación, ya que era un aspecto que debía definir el juez competente.

En relación, a los argumentos expuestos en primera instancia, por la Sala de Casación Laboral, para negar la protección fundamental invocada, al sostener que su poderdante hubiera participado en el trámite de incidente de liquidación de perjuicios, señaló que si bien es cierto el Dr. Carlos Alberto Ropain, para ese entonces apoderado de AIG SEGUROS COLOMBIA S.A. (hoy SBS SEGUROS COLOMBIA S.A.), actuó en la mencionada actuación, lo fue solamente en el aspecto de señalar que no se había proferido condena en contra de la aseguradora, así mismo, para señalar que debido a la legitimación que le asistía y con el fin que PRODECO iniciara el incidente ante la jurisdicción competente.

Finalmente, expuso, que la Sala de Casación Laboral, no realizó un estudio adecuado sobre los defectos fácticos y la falta de motivación alegadas en la presente acción Constitucional, debido a que no se analizaron las “*pólizas mediante las cuales se había instrumentado el contrato de seguros y específicamente sobre las causales de exclusión de responsabilidad consignadas en la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, Labores, Predios y Operaciones No. 20121*”, donde se había excluido la cobertura de responsabilidad civil marítima, pues a ese tipo de responsabilidades les corresponden su cubrimiento una póliza de casco o de riesgo marítimos.

Por lo anterior expuesto, solicitó revocar el fallo de primera instancia y, en su lugar, amparar la protección de los derechos fundamentales invocados.

CONSIDERACIONES

De conformidad con lo establecido en el artículo 2º del Decreto 1983 de 2017, que modificó el Decreto 1069 de 2015, en concordancia con el canon 44 del Reglamento General de la Corte Suprema de Justicia, es competente esta Sala para conocer la impugnación contra la providencia emitida por la homóloga de Casación Laboral.

El problema jurídico se contrae a resolver la impugnación presentada por el apoderado especial de **SBS Seguros Colombia S.A**, contra el fallo proferido el 21 de julio del presente año, por la Sala de Casación Laboral, mediante el cual negó la tutela interpuesta en protección de sus derechos fundamentales al debido proceso y a la igualdad, presuntamente vulnerados por la Sala de Casación Civil, la Dirección General Marítima -DIMAR- y la Capitanía del Puerto de Santa Marta.

Se partirá por puntualiza que, la acción de tutela se dirige contra: **i)** la postura de la Sala de Casación Civil que inadmitió el recurso de casación interpuesto por la parte hoy accionante frente a la sentencia de segunda instancia emitida por la Dirección General Marítima -DIMAR-, dentro

del incidente de liquidación de perjuicios donde resultó condenada y **ii)** las sentencias emitidas dentro del citado incidente de liquidación de perjuicios, en primera instancia por parte de la Capitanía del Puerto de Santa Marta y en segunda, por la citada Dirección General.

Comoquiera que dichos escenarios constitucionales ameritan análisis disímiles, se analizarán de manera separada.

De lo accionado contra la Sala de Casación Civil

La máxima autoridad de la jurisdicción Constitucional ha sostenido, de manera insistente (primero en la sentencia C-590 del 8 de junio de 2005 y luego en las decisiones T-332, T-780 y T-212 de 2006, entre otras), que este instrumento de defensa tiene un carácter estrictamente subsidiario y como tal no constituye un medio alternativo para impugnar o censurar las determinaciones dentro de un proceso judicial o administrativo.

Excepcionalmente, esta herramienta puede ejercitarse para la protección de derechos fundamentales que resultan violados cuando se actúa y resuelve de manera arbitraria o caprichosa; o en aquellos eventos en los cuales las providencias son expedidas fuera del ámbito funcional, en forma contraria a la ley; esto es, si se configuran las llamadas causales de procedibilidad, o en el supuesto que el mecanismo pertinente, previamente instituido, sea

claramente ineficaz, suceso en el que procede como dispositivo transitorio, con el fin de evitar un perjuicio irremediable.

A juicio del impugnante, la Sala de Casación Civil, violó sus garantías superiores, al inadmitir el recurso extraordinario de casación, mediante providencia del 16 de marzo de 2020, decisión que fue objeto de reposición, sin embargo, mediante decisión del 26 de mayo de 2021, la Homologa Sala Civil decidió no reponer el auto fustigado, y en consecuencia confirmó la decisión emitida con anterioridad.

Pues bien, teniendo en cuenta el carácter subsidiario y residual que gobierna este instrumento, encuentra esta Colegiatura que la presente postulación de amparo deviene improcedente, al considerar que este medio no supone una instancia del proceso ordinario, ni fue instaurado como una jurisdicción paralela, tampoco es la sede a la que se acude en última opción cuando los resultados, después de surtirse el trámite respectivo, son insatisfactorios para una de las partes. De ahí que se afirme que la tutela no es adicional o complementaria, ya que su esencia es de ser única vía de protección que se brinda al presunto afectado en sus derechos fundamentales.

Cabe recordar que el juez constitucional no debe inmiscuirse en los asuntos asignados funcionalmente al

natural y, en especial, si la injerencia tiene que ver con el modo en el que valoró el tema a su cargo, e interpretó y aplicó la normatividad, pues lo contrario sería quebrantar su autonomía e independencia. Excepcionalmente, cuando las providencias se apartan abruptamente del ordenamiento y resuelven con arbitrariedad, o son producto de negligencia extrema, es que se habilita esa intervención.

Analizada la determinación cuestionada, se verifica que, dentro de la determinación proferida por la Sala de Casación Civil, se analizó el tema propuesto en esta tutela, y se concluyó que la casación interpuesta por la aseguradora **SBS Seguros Colombia S.A.**, resultaba inviable, pues, la competencia para la investigación y juzgamiento de daños producidos por accidentes o siniestros marítimos, fue asignada exclusivamente, a las Capitanías de Puerto y a la Dirección General Marítima y Portuaria; de manera que, los recursos procedentes contra decisiones emitidas en ese marco son el de reposición, apelación y el grado de consulta, los cuales deberán reunir los requisitos del canon 52 del Código Contencioso Administrativo para su admisibilidad, so pena de rechazo (art. 56).

Puntualmente, la Sala de Casación Civil, señaló:

“Ninguna discusión ofrece la atribución de funciones jurisdiccionales a las Capitanías de Puerto y a la Dirección General Marítima y Portuaria, cuando se trata de investigar accidentes entre naves o artefactos navales, pues así se desprende de la normativa especial en cita y los pronunciamientos de la Corte Constitucional, el Consejo de Estado, el Tribunal Superior de Bogotá y esta Corporación, traídos a colación por las opugnadoras; sin embargo, ello no es razón para predicar la

admisibilidad del recurso de casación contra las decisiones proferidas en ese particular escenario.

Lo anterior, porque es palmaria la especialidad, singularidad y autonomía del procedimiento legal diseñado para el adelantamiento y definición de ese tipo de sucesos, dada la necesidad de garantizar que las autoridades a quienes se confía su definición, ostenten conocimientos específicos y experiencia técnica sobre la materia, además de dirimir con prontitud los conflictos de esa naturaleza, en atención a los deberes adquiridos con la comunidad internacional, al ratificar los Convenios para Prevenir la Contaminación por Buques (1973), modificado el Protocolo de 1978 (Ley 12 de 1981), y sobre Responsabilidad Civil por Derrames de Hidrocarburos, enmendado por el Protocolo de 1992 (Ley 523 de 1999)¹.

De ahí que, al declarar la exequibilidad de algunas normas del Decreto Ley 2324 de 1984, la Corte Constitucional enfatizara en que no de otra manera podría «Colombia cumplir estos convenios internacionales si no fuera por la atribución de competencias especiales en la materia a un organismo cuyas actividades y experiencia le permiten fallar con mayor conocimiento de causa como es el caso de la Dirección General Marítima y Portuaria» (Se destaca).

3.2. En efecto, el artículo 25 del memorado compendio determina que: “[l]as investigaciones por accidentes o siniestros marítimos que involucren naves o artefactos navales, o plataformas o estructuras marinas, se adelantarán y fallarán por el procedimiento de que tratan las disposiciones siguientes (...)”; a su turno, el artículo 27 ídem, preceptúa: “[p]ara la investigación y fallo de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de jurisdicción establecida por el artículo 2º del presente Decreto serán competentes el respectivo Capitán de Puerto en Primera Instancia y el Director General Marítimo y Portuario en Segunda. Igualmente serán competentes para investigar y fallar accidentes o siniestros ocurridos fuera de las áreas de jurisdicción de la Dirección General Marítima y Portuaria, cuando el primer puerto de recalada sea colombiano”.

¹ Así lo puntualizó la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994: “(...) en varios convenios internacionales el Estado colombiano ha asumido la obligación de prevenir y reprimir la contaminación del medio marino. A nivel mundial se tienen, por ejemplo, el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación del agua de mar por hidrocarburos, celebrado en 1969 y adicionado mediante Protocolo suscrito en 1976; el Convenio internacional para prevenir la contaminación del mar por buques (MARPOL), pactado en 1973 y adicionado mediante Protocolo en 1978; y el Convenio Internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, celebrado en 1974 y adicionado mediante Protocolo en 1978. A nivel regional pueden mencionarse el Convenio para la protección del medio marino y áreas marinas costeras del Pacífico Suroeste de 1981; el Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación marina por petróleo y otros factores nocivos en casos de accidente, celebrado en 1981 y adicionado mediante Protocolo de 1983; y el Convenio para la protección y ordenamiento del medio marino y zona costera del Gran Caribe de 1981, así como el Protocolo de cooperación para combatir los derrames de hidrocarburos, suscrito en 1983 (...)”.

En el mismo sentido, el canon 35 ejúsdem, impone al Capitán de Puerto investigar, de oficio o a petición de parte el incidente, debiendo iniciar las pesquisas “dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de Puerto”.

Asimismo, el canon 50 indica que “[e]l Capitán de Puerto deberá producir su fallo dentro de los seis (6) meses siguientes contados a partir del auto por medio del cual se declara abierta la investigación. Si el fallo se produjere después de este término, este hecho no constituirá causal de nulidad, pero acarreará las sanciones disciplinarias que fueren del caso”.

En lo concerniente a los recursos procedentes contra las decisiones emitidas en esta especial tramitación, el Capítulo IV es diáfano al consagrar que “[c]ontra las providencias o fallos que dicte el Capitán de Puerto existen los recursos de reposición y apelación” (art. 52), los cuales deberán reunir los requisitos del canon 52 del Código Contencioso Administrativo para su admisibilidad, so pena de rechazo (art. 56) y establece el grado de consulta, ante la DIMAR, contra los fallos “de primera instancia en los que se determine el avalúo de daños por un valor igual o mayor a 150 salarios mínimos legales mensuales vigentes, (...) cuando no se interponga oportunamente el recurso de apelación. La decisión de los fallos consultados se hará de plano, sin que sea necesario escuchar a las partes interesadas (...)”.

3.3. Dentro del régimen especial para la investigación y juzgamiento de daños producidos por accidentes o siniestros marítimos, cuya competencia fue asignada, exclusivamente, a las Capitanías de Puerto y a la Dirección General Marítima y Portuaria, no se contempló la procedibilidad de recursos extraordinarios, y no es dable, por vía de interpretación judicial, reformar dicha preceptiva.

Es cierto, como lo postulan las recurrentes, el Código General del Proceso es aplicable a las actuaciones de las autoridades administrativas cuando ejercen funciones jurisdiccionales (art. 1º), pero tal remisión normativa solo es viable en lo no regulado “expresamente en otras leyes”, hipótesis que no corresponde a la del presente asunto, porque el juicio en el cual se profirió el fallo que se pretende rebatir por vía de casación, cuenta con lineamientos precisos en los cuales no se encuentra consagrado tal medio de censura; luego, deviene intrascendente la alegación de Suramericana S.A. respecto de la atribución de competencia prevista en el numeral 1º del artículo 30 adjetivo, pues existe norma expresa en el Decreto Ley 2324 de 1984, que la radica, de forma exclusiva, en los precitados organismos especiales (art. 27).

Tampoco ofrece discusión la regla establecida en el parágrafo 3º del artículo 24 del ordenamiento procedimental, utilizada por S.B.S. Seguros S.A. para soportar su remedio horizontal; empero, precisamente, el deber de tramitar “los procesos a través de las mismas vías procesales previstas en la ley para los jueces”, evidencia que los procesos de que trata dicho canon no son equiparables con el de investigación de accidentes o siniestros marítimos, por cuanto no podría exigírsele a las Capitanías de Puerto ni a la DIMAR, ceñirse al estatuto procedimental, cuando el tantas veces citado Decreto Ley 2324, edificó particulares ritualidades para adelantar esta última clase de litigios.

Cada ordenamiento establece formas, términos y lapsos divergentes para la evacuación del respectivo pleito y, tratándose de los contemplados en el citado artículo 24, el legislador previó, de manera expresa, que “las apelaciones de providencias proferidas por las autoridades administrativas en primera instancia en ejercicio de funciones jurisdiccionales se resolverán por la autoridad judicial superior funcional del juez que hubiese sido competente en caso de haberse tramitado la primera instancia ante un juez y la providencia fuere apelable” (inciso segundo, parágrafo 3º, art. 24 C.G.P.).

Lo anterior resulta lógico, pues las actuaciones son adelantadas bajo los mismos derroteros; no obstante, como no ocurre lo mismo en materia de accidentes marítimos, no es acertado asimilar uno y otro procedimiento, lo cual explica que el Decreto Ley 2324 fijara el conocimiento de la segunda instancia en la DIMAR y no en un juez o tribunal de la República.

Lo decidido, entonces, descansa sobre criterios de interpretación razonable y es fruto de un serio y completo análisis de la normatividad que regula el tema.

De tal suerte, la actual inconformidad no vislumbra la vulneración de garantías, sino la insistencia en una pretensión que fue válidamente atendida en la instancia respectiva, aspecto que conlleva a negar el amparo deprecado, como esta Corporación lo ha expresado en sentencias anteriores, entre otras, CSJ STP, - 23 ene. 2014, rad 71366, CSJ STP 11 feb. 2016, rad. 84062 y CSJ STP 28 sep. 2017, rad. 94293.

El razonamiento de la Sala demandada no puede controvertirse en el marco de la acción de tutela, cuando de manera alguna se percibe ilegítimo, caprichoso o irracional. Entendiendo, como se debe, que la misma no es una herramienta jurídica adicional, que en este evento se convertiría prácticamente en una tercera instancia, no es adecuado plantear por esta senda la incursión en causales de procedibilidad, originadas en la supuesta arbitrariedad en la interpretación de las disposiciones aplicables al asunto, o en el seguimiento de los lineamientos jurisprudenciales sobre el caso debatido.

En ese sentido, lo que se advierte es que la accionante en este caso pretende habilitar una instancia más y revivir una discusión jurídica saldada en el proceso, alterando con ello la esencia de la acción de amparo constitucional, pese a que se ha insistido que no se trata de un mecanismo adicional ni alternativo para censurar el raciocinio jurídico, ni el trámite impartido al asunto, ni la convicción a la que pudiesen arribar los funcionarios competentes después de analizar la normatividad aplicable al asunto.

En suma, desde dicha perspectiva, como lo concluyó el *A-quo*, la decisión de inadmitir el recurso extraordinario de casación promovido por la hoy accionante, se derivó del ejercicio de los principios de independencia y sujeción exclusiva a la ley, que disciplinan la actividad de los jueces ordinarios, previstos en los artículos 228 y 230 de la Carta Política.

Ahora, si el accionante considera que, la normatividad que regula la investigación y juzgamiento de daños producidos en accidentes o siniestros marítimos vulnera postulados constitucionales, porque no habilita el recurso de casación contra la sentencia de segunda instancia emita en esos asuntos, lo cierto es que, no es la acción de tutela el mecanismo para proponer y zanjar ese tipo de debates, sino que debe hacerse a través de las acciones de inconstitucionalidad previstas para ello.

De lo accionado contra la Dirección General Marítima -DIMAR- y la Capitanía del Puerto de Santa Marta.

Frente a dichas autoridades, la parte accionante centra su disenso en que: **i)** carecían de competencia y jurisdicción para dirimir controversias originadas en contratos de seguros, y por tanto, el llamado de la aseguradora en garantía fue ineficaz; **ii)** no tuvieron en cuenta que, las coaseguradoras fueron desvinculadas del proceso, pues en la sentencia que resolvió sobre la investigación del siniestro marítimo no las relacionó como responsables, sin embargo, terminó condenándolas al pago de perjuicios y **iii)** incurrieron en una indebida motivación, pues no tuvieron en cuenta la existencia de una cláusula en el contrato de seguros suscrito con CI Prodeco S.A., que la excluía la responsabilidad marítima.

Esta Corporación ha sido reiterativa en señalar que los conflictos jurídicos deben ser, en principio, definidos por las vías ordinarias y extraordinarias - administrativas o jurisdiccionales - y sólo ante la ausencia de dichos senderos o cuando las mismas no son idóneas para evitar la ocurrencia de un perjuicio irremediable, resulta admisible acudir a este mecanismo preferente.

A su vez, el carácter residual de la tutela impone al interesado desplegar todo su actuar dirigido a poner en marcha los recursos de defensa ofrecidos por el ordenamiento jurídico, en aras de obtener la protección de sus garantías constitucionales.

Tal imperativo pone de relieve que, para acudir a esta institución, el peticionario debe haber obrado con diligencia en los referidos procedimientos y procesos, pero también que la falta injustificada de agotamiento de los litigios legales deviene en la improcedencia del instrumento establecido en el artículo 86 Superior.

Es decir, si existiendo el medio judicial de defensa, el suplicante deja de asistir a él y, además, pudiendo evitarlo, permite que éste caduque, no podrá posteriormente impetrar la acción de tutela en procura de lograr la guarda de un derecho elemental (CSJ STP17170-2019, 5 dic. 2019, rad. 107851; CSJ STP15631-2019, 18 nov. 2019, rad. 107515; CSI STP15615-2019, 7 nov. 2019, rad. 107344).

Pues bien, frente al caso en concreto, la Sala encuentra que no se cumple el presupuesto de la subsidiariedad, bajo la arista de que quien acude a la acción de tutela, haya debatido los aspectos que hoy trae a colación, al interior del asunto frente al cual hoy funda su disenso.

En concreto, a partir de la lectura de las decisiones allegadas, en especial, las aportadas a la demanda de tutela, se advierte que, la mayoría de los aspectos que hoy destaca en la demanda de tutela, debieron ser debatidos a través del recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia que resolvió el incidente de liquidación de perjuicios.

Sin embargo, del contenido de la sentencia del 2 de febrero de 2018, emitida por la Dirección Marítima, en especial del numeral V), se advierte que solo uno de los temas allí propuestos guarda homogeneidad con las inconformidades que se ventilan en esta acción de tutela, esto es, el relacionado con que haya resultado condenada, siendo que en la sentencia que definió el siniestro ninguna responsabilidad se les atribuyó.

Los otros dos postulados de la impugnación presentada en ese momento estuvieron relacionados con que se hayan dado por probados perjuicios que, en su criterio, no lo estaban y el desacuerdo con el valor de la liquidación de perjuicios.

Es decir, en estricto sentido, en los recursos ningún cuestionamiento se formuló frente a temas tales como, la falta de competencia para dirimir controversias originadas en los contratos de seguros y la indebida motivación de la responsabilidad que les asistía de cara al contrato de seguro suscrito con C.I Prodeco S.A., que hoy reclaman por vía de tutela.

Lo que, también desvirtúa la afirmación de que, la Dirección General Marítima no realizó análisis sobre, si de acuerdo con los contratos de seguros estaban obligadas a asumir el pago, pues, lo cierto es que, las limitaciones de la póliza y los detalles que ahora refiere por vía de la acción de tutela, no hicieron parte de la apelación promovida por **SBS Seguros Colombia S.A.**

Incluso, de acuerdo con el contenido de la sentencia de primera instancia emitida el 20 de enero de 2017, por la Capitanía de Puerto de Santa Marta en el incidente de liquidación de perjuicios, en concreto, el numeral 3° del acápite de *“escritos presentado por las partes en el cual se describió el traslado del incidente de liquidación de perjuicios”*, se evidencia que, la aseguradora hoy accionante, no presentó ninguna alegación relacionada con la exclusión de responsabilidad civil por cuenta de la existencia de alguna exclusión del contrato de póliza que ameritara algún análisis adicional del que llevó a cabo.

Por el contrario, la alegación en ese trámite, se centró en que, al no haber sido condenada en la sentencia donde se investigó el siniestro marítimo, no existía razón para incluirla como condenada en el incidente de reparación, en la invalidez de las pruebas aportadas por la parte demandante por la ausencia de firma en el memorial donde se aportaron y dos alegatos relacionados con el tipo de perjuicios reclamados.

Luego, no es posible, por vía de tutela, ahondar en temas que, debieron debatirse al interior de la actuación dispuesta para ello y pretenderse a través de un trámite célere y preferente como la acción de tutela, resolver los nuevos cuestionamientos que surgieron luego de finalizado el trámite ante la autoridad competente.

Ahora, en cuanto, al tema frente al cual, sí se han formuló reparos en el incidente de liquidación de perjuicios, relacionados con que haya resultado condenada, siendo que en la sentencia que definió el siniestro, no le atribuyó ninguna responsabilidad, se partirá por señalar que, desde el momento mismo en que se resolvió la solicitud de aclaración o adición de la sentencia de segunda instancia del 21 de marzo de 2014 que CI PRODECO presentó, la Dirección General Marítima anticipó que, la responsabilidad económica se definiría en el incidente de liquidación de perjuicios, al que serían convocadas las aseguradoras.

Ello en la medida que, precisamente, el fundamento de la solicitud de aclaración estuvo enmarcada en la inquietud de CI PRODECO por el hecho de que, no se hubiese impuesto condena a las sociedades con quienes suscribió contratos de seguros.

Es decir, no es que, la Dirección General Marítima hubiese hecho caso omiso a la solicitud que elevó CI PRODECO en relación con la solicitud de aclaración por la no vinculación de las aseguradoras en la declaratoria de responsabilidad, sino que, desde ese momento se puntualizó que uno era el proceso declarativo de responsabilidad y otro el incidente de *liquidación de perjuicios*, al que serían convocadas las llamadas en garantía, tales como las aseguradoras.

Respuesta que, posteriormente, la Capitanía de Puerto de Santa Marta reiteró y desarrolló en la sentencia del 20 de enero de 2017. Análisis que fundó en la Consulta No 1605 de 2004 de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, según la cual, la competencia asignada a las Capitanías de Puerto y a la Dirección General Marítima en primera y segunda instancia, respectivamente, para resolver controversias derivadas de siniestros o accidentes marítimos, *“no solo es para determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que le cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)”*.

Finalmente, la Dirección General Marítima en la decisión de segunda instancia del 2 de febrero de 2018, contrario a lo señalado por la parte actora, de manera clara y jurídicamente entendible, retomó los argumentos con los que dio contestación a la solicitud de adición antes referida y los expuestos por la Capitanía en primera instancia, para concluir finalmente, que la condena a la aseguradora hoy accionante y las demás involucradas devenía de la figura del *llamamiento en garantía*, a la que, desde el principio, fueron convocadas.

En el anterior contexto, en relación con las decisiones que involucran a la Dirección General Marítima –DIMAR- y la Capitanía del Puerto de Santa Marta, no se evidencia ninguna irregularidad que ameriten la intervención del juez de tutela.

En conclusión, se confirmará la decisión adoptada por la Sala de Casación Laboral.

En mérito de lo expuesto, la **Sala de Casación Penal de la Corte Suprema de Justicia – Sala de Tutelas N° 3**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

Primero: Confirmar el fallo impugnado, emitido por la Sala de Casación Laboral.

Segundo: Ejecutoriada esta decisión, remítase el expediente a la Corte Constitucional para su eventual revisión.

Notifíquese y cúmplase.

DIEGO EUGENIO CORREDOR BELTRÁN

GERSON CHAVERRA CASTRO

EYDER PATIÑO CABRERA

Nubia Yolanda Nova García
Secretaria