LEGIS | LEGISmóvil
La actualidad jurídica en el momento en que ocurre

CONSEJO DE ESTADO
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
SECCIÓN TERCERA
SUBSECCIÓN C

Consejero ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA

Bogotá, D.C., veintitrés (23) de enero de dos mil quince (2015)

Radicación número: 76001233100019970325 1 01 (20.507)
Actor: Joseph Mora Van Wichen y otros
Demandado: Nación - Ministerio de Defensa Nacional y otros
Asunto: Acción de Reparación Directa (Sentencia)

Decide **NUEVAMENTE** la Sala el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia del 15 de diciembre de 2000[1], proferida por el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, mediante la cual se dispuso "*negar las pretensiones de la demanda"***,** en cumplimiento de lo dispuesto por la Corte Constitucional en sentencia de unificación No. 768 de 16 de octubre de 2014, la Corte Constitucional.

Al efecto la Sala ha dispuesto el siguiente orden:

ANTECEDENTES

1. La demanda.
1.2 Pretensiones
1.3 Hechos:
2. Actuación procesal en primera instancia.
3. Sentencia de primera instancia (Fl. 1119 – 1141 Cdn.6).
4. Recurso de Apelación (Fl. 1155 – 1174 Cdn.6).
5. Actuación en segunda instancia.
6. Actuación en cumplimiento de Tutela

---

[1] Fl. 119 – 1141 Cdn.6

CONSIDERACIONES

1. Presupuestos Procesales

1.1 Competencia

1.2 Legitimación en la Causa

1.2.1 Por Activa, temporalidad o ex-temporalidad del material probatorio y fallo de Tutela proferido por la Honorable Corte Constitucional mediante sentencia SU – 768 de 16 de octubre de 2014 y auto de ajuste convencional y constitucional.

1.2.2 Legitimación en la Causa por Pasiva – Representación Judicial de la Nación

1.3 Caducidad de la Acción

1.3.1 Caducidad frente a la Rama Judicial

1.3.2 Caducidad frente al Ministerio de Defensa – DIMAR – Capitanía de Puerto

1.4 Valor probatorio de los recortes de prensa

2. Presupuestos de la Responsabilidad Extracontractual del Estado

2.1 Daño antijurídico

2.2 La imputación de la responsabilidad y su motivación

3. Caso concreto

3.1 Situación fáctica general en la que se desarrolló el conflicto que generó la intervención de las autoridades judiciales y administrativas, cuya actuación se demanda

3.1.1.1 Testimonios

3.1.1.2 Existencia de otros procesos judiciales en contra de Pacific Coasting S.A. – Joseph Mora Van Wichen

3.1.1.2.1 Proceso adelantado ante el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura:

3.1.1.2.2 Proceso adelantado ante el Juzgado Segundo Civil Municipal de Buenaventura

3.1.1.2.3 Proceso adelantado ante el Juzgado Segundo Civil de Circuito de Buenaventura

3.2.1 Régimen Jurídico aplicable a la responsabilidad de la administración de justicia en el caso concreto

3.2.2 Medios probatorios – Hechos probados

3.2.3 Valoración jurídica – Responsabilidad de la administración de justicia

3.2.3.1 El juzgado admitió como representante de la sociedad demandada al capitán de la motonave Zeetor - Juan Montes de Oca Beltran, quien al parecer de la parte actora no tenía tal calidad.

3.2.3.2 El juzgado omitió estudiar "*cuidadosamente*" el título ejecutivo

3.2.3.3 La motonave era una motonave extranjera, por lo que la parte actora considera improcedente su embargo judicial

3.2.3.4 El juzgado no se percató de que el embargo por él decretado se hallara inscrito por la Capitanía de Puerto

3.2.3.5 El juzgado no previó que la relación laboral que dio lugar al proceso judicial "*se configuró de junio de 1990 hasta julio de 1991"* y el Zeetor no había estado en Buenaventura antes del 2 de enero de 1992.

3.2.3.6 El juzgado no observó lo dispuesto por el artículo 23 constitucional – Derecho de Petición, cuando "*el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, se hace presente en el proceso el día 14 de julio de 1992"* para solicitar el depósito de la motonave y, adicionalmente, inadmitió *ab initio* su nombramiento como depositario de la motonave embargada, negándole la posibilidad de entrar en contacto con la nave, cuando "*todos sabían que él era el representante de la sociedad demandada"*

3.2.3.7 El juzgado se tomó 7 meses para resolver las excepciones propuestas por la parte demandada, cuando los demás trámites adelantados dentro del proceso habían sido muchos más rápidos

3.2.3.8 El juzgado adoptó decisiones erradas que fueron confirmadas por la segunda instancia, al tiempo que, adoptó otras que fueron revocadas por su superior jerárquico

3.2.3.9 La falta de idoneidad de los secuestres y la responsabilidad de los mismos por el deterioro de la motonave.

3.3 Responsabilidad de la administración por la actuación (activa u omisiva) de la Capitanía de Puerto

3.3.1 Medios Probatorios – hechos probados

3.3.2 Valoración jurídica – Responsabilidad del Ministerio de Defensa – DIMAR – Capitanía de Puerto de Buenaventura

3.3.2.1 El gerente de la compañía de agencia marítima – NAVIEROS DE OCCIDENTE, era íntimo amigo del capitán de puerto, por ser oficiales navales de

la Armada Colombiana, eventualidad que hizo que éste último entrará con su autoridad a intervenir en las relaciones de la motonave, para que se le reconocieran unos créditos a dicha agencia.

3.3.2.2 La Capitanía de puerto ante la solicitud de la autorización de zarpe elevada insistentemente por la PACIFIC COASTING S.A., le negó desde enero 20 de 1992, alegando que la motonave tenía deudas pendientes con COLPUERTOS, situación que no era cierta, (…) No obstante esto temerariamente la capitanía de puerto negó el zarpe.

3.3.2.3 Al ciudadano belga JOSEPH MORA VAN WICHEN, se le desconocieron sus facultades de representación de la PACIFIC COASTING S.A., de parte de la Capitanía e incluso, cuando destituyó al capitán de la motonave ZEETOR, JUAN MONTES DE LA OCA.

3.3.2.4 Para detener definitivamente la ZEETOR en Buenaventura, EL Capitán de Puerto – Ernesto Hernández Palomino, imprimió su firma en los documentos expedidos por el capitán de la nave – Juan Alberto Montes de Oca para certificar las deudas laborales y así iniciar los procesos adelantados en contra de la sociedad Pacific Coasting S.A. entre esos el correspondiente al filipino Reinaldo Escultero, donde tuvo lugar el embargo de la motonave.

3.3.2.5 Extralimitación de funciones del capitán de puerto en verdadero abuso de autoridad, cuando intervino sobre el ejercicio del cargo de secuestre ante el Juzgado para impedir que JOSEPH MORA VAN WICHEN, fuera designado depositario de la nave ZEETOR.

ANTECEDENTES

1. La demanda.

1 Fue presentada el 30 de enero de 1997 por Joseph Mora Van Wichen, en nombre propio y en representación de la sociedad panameña Pacific Coasting S.A., mediante apoderado judicial y en ejercicio de la acción de reparación directa prevista en el artículo 86 del C.C.A., para que se declarara responsable administrativa y patrimonialmente a la Nación – Ministerio de Defensa Nacional – Ministerio de Justicia y del Derecho – Consejo Superior de la Judicatura de los daños y perjuicios de carácter moral y material que él y su representada sufrieron, con motivo de las irregularidades presentadas por la Capitanía del Puerto de Buenaventura y las actuaciones del Juzgado 2 Laboral del Circuito de Buenaventura.

1.2 Como consecuencia de la anterior declaración se solicitó condenar a la Nación – Ministerio de Defensa Nacional – Ministerio de Justicia y del Derecho – Consejo Superior de la Judicatura a pagar:

> *"PRETENSIONES*
>
> *EN REFERENCIA CON EL DEMANDANTE PACIFIC COASTING S.A.*
>
> *1. Que la Nación – Ministerio de Justicia y/o Consejo Superior de la Judicatura, y la Nación – Ministerio de Defensa Nacional, son administrativa y extracontractualmente responsables por los daños directos e indirectos y perjuicios ocasionados a la compañía panameña PACIFIC COASTING S.A., originados en el trámite de la Capitanía de Puerto de Buenaventura en su contra y el comportamiento defectuoso e ineficiente en el diligenciamiento del Proceso Ejecutivo Laboral gestionado por el Juzgado 2 Laboral del Circuito de Buenaventura a instancia de REYNALDO ESCULTERO, apoderado por el abogado CARLOS AUGUSTO ROLDAN YACUP.*
>
> *2. Que en consecuencia a la declaración primera se condene a pagar conforme resulte probado en el proceso los daños y perjuicios recibidos por la PACIFIC COASTING S.A., en la proporción que juzgue esa corporación para los demandados aunados como la Nación colombiana.*
>
> *A. Los daños y perjuicios materiales correspondientes al: LUCRO CESANTE representado en los dineros que la firma dejó de percibir durante los tres años que ha estado inmovilizada en el puerto de Buenaventura sin llevar a cabo ningún viaje propio de su función, debido a la inmovilización de la nave ZEETOR que fue objeto*

objeto (sic) en el proceso Ejecutivo Laboral adelantado en el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura.

La condena por daño emergente aumentada en cuanto pueda perderse la motonave ZEETOR irremediablemente en el transcurso del proceso, toda vez que su estado material presenta averías severas que pueden ocasionar su naufragio en cualquier momento, por consiguiente por este concepto se pedirá el valor del barco conforme los avalúos que se solicitara. En este mismo sentido la condena por daño emergente aumentada en caso de perderse el buque en los procesos ejecutivos que se siguen contra la PACIFIC COASTING y/o JOSEPH MORA VAN WICHEN por obligaciones adquiridas para mantener la flotabilidad del barco. Igualmente podrá perderse por remate de la nave, por las obligaciones que ha debido constituir JOSEPH MORA VAN WICHEN y/o PACIFIC COASTING S.A. para subsistir y mantenerla a flote.

C. Que se declare que los demandados deberán reconocer a favor del actor, interés moratorio a una tasa del doble del interés bancario corrientes (sic) si oportunamente y dentro de los términos legales no se da cumplimiento al fallo condenatorio.

D. Que se paguen las costas del proceso al demandante.

CON REFERENCIA AL DEMANDANTE JOSEPH MORA VAN WICHEN:

1. Que la Nación – Ministerio de Justicia y/o Consejo Superior de la Judicatura, y la Nación – Ministerio de Defensa Nacional, son administrativa y extracontractualmente responsables por los daños ocasionados al ciudadano belga JOSEPH MORAL VAN WICHEN, en virtud de las actuaciones defectuosas e ineficientes tanto de la Capitanía del Puerto de Buenaventura, como del Juzgado Segundo Laboral del Circuito de esa ciudad, en el Proceso Ejecutivo Laboral promovido por REYNALDO ESCULTERO contra la PACIFIC COASTING S.A.

2. Que se pague como consecuencia de la declaración anterior al señor JOSEPH MORA VAN WICHEN como persona natural en la proporción que considere esa corporación pero aunados como nación colombiana:

A. Que reconozcan y paguen por parte de la Nación – Ministerio de Justicia y/o Consejo Superior de la Judicatura, y la Nación – Ministerio de Defensa Nacional, los daños y perjuicios materiales directos e indirectos causados al señor JOSEPH MORA VAN WICHEN en su condición de persona natural de acuerdo a los valores correspondientes al LUCRO CESANTE, por los dineros dejados de percibir como salarios en su condición de Representante Legal de PACIFIC COASTING S.A.; el DAÑO EMERGENTE por lo menos el salario mínimo vigente desde la fecha de su comparecencia al proceso ejecutivo hasta la fecha en que se reciba el pago; además, que se le cubran los gastos de habitación y alimentación durante todo el tiempo que ha permanecido en Buenaventura; los del pago por los mismos conceptos durante la estadía de 3 tripulantes durante tres (3) meses en el mismo puerto; los del dineros invertido en el combustible de la motonave, y los correspondientes al as deudas que debe cancelar en el Perú a su regreso por concepto de obligaciones dejadas de cumplir en ese país.

B. Los daños y perjuicios morales que le ha producido la angustia de afrontar en tierra extraña como extranjero que es, las peripecias procesales de toda índole, además de los traumatismos psíquicos y emocionales del alejamiento de su familia que le han ocasionado, el abandono de su hogar y la pérdida del mismo, la pérdida

de su Good Will como naviero y persona de bien, y el de su empresa como transportadora naviera. Estas afectaciones morales le pido sean resarcidas en DOS MIL GRAMOS DE SORO FINO, que es el doble del mínimo, teniendo en cuenta la duplicidad del origen de sus afectaciones emocionales, conforme resulte rasado en el proceso.

C. Que se declare que los demandados deberán reconocer en favor del actor, interés moratorios (sic) a una tasa del doble del interés bancarios corrientes (sic) si oportunamente y dentro de los términos legales no se da cumplimiento al fallo condenatorio.

D. Que los demandados paguen las costas del proceso.

PETICIONES SUBSIDIARIAS

A. Que se declare que la Nación – Ministerio de Justicia y/o Consejo Superior de la Judicatura y la Nación – Ministerio de Defensa Nacional, son responsables de los daños y perjuicios ocasionados a la PACIFIC COASTING S.A. por las averías sufridas por la motonave ZEETOR.

B. En consecuencia se ordene que la Nación – Ministerio de Justicia y/o Consejo Superior de la Judicatura y la Nación – Ministerio de Defensa Nacional, a su costa se hagan las reparaciones indispensables para dejar la motonave en las mismas condiciones de navegabilidad y transporte que tenía dicha nave antes de su inmovilidad. A este efecto se ordena que La Nación - Ministerio de Justicia y/o Consejo Superior de la Judicatura y la Nación – Ministerio de Defensa Nacional, extienda un aval ante los astilleros que indique el demandante y que dichas reparaciones sean supervisadas por un inspector de la LLOYDS de Londres.

C. Que se pague por parte de la Nación Ministerio de Justicia y/o Consejo Superior de la Judicatura y la Nación – Ministerio de Defensa Nacional, los dineros correspondientes a los perjuicios materiales directos e indirectos sufridos por el LUCRO CESANTE que generó la inactividad de la motonave, a la firma PACIFIC COASTING S.A., y al señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, conforme a los records de transporte que tiene la compañía perjudicada sobre la actividad de la motonave ZEETOR durante los últimos dieciocho meses antes de su inmovilización, por las autoridades colombianas, conforme al dictado de perito con referencia a las utilidades que a valor presente en el momento del pago, se perciba por dicha actividad de transporte.

1.3 Como fundamento de las pretensiones, el actor expuso *in extenso*, los siguientes hechos:

"HECHOS
INTRODUCCIÓN

Los sucesos que determinaron las acciones oficiales colombianas para inmovilizar la embarcación ZEETOR en el Puerto de Buenaventura, fue originada en actuaciones de dos oficinas:

a) El Capitán de Puerto de Buenaventura, empleado público de la dirección Marítima, ente adscrito al Ministerio de Defensa Nacional, quien haciendo mal uso

de sus facultades que le asigna el Código de Comercio Colombiano, recogiendo las normas de los tratados de Montevideo de 1889, adoptadas por la Ley 40 de 1933 y el Tratado de 1940, también de Montevideo, con su firma dio procedibilidad a una falfa liquidación de acreencias laborales, amen que intervino activamente para facultar este embargo negando el zarpe de la nave.

b) El Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura que por su obligación de sopesar el título ejecutivo esgrimido en todo su valor jurídico no lo hizo a pesar de las persistentes reiteraciones sobre ausencia de elementos configurativos del mismo y sobre todos, como consecuencia del análisis sobre que el Estado Colombiano no tenía soberanía para juzgar ese tipo de acreencias laborales por determinaciones legales de los tratados internacionales suscritos por el país a su Derecho Interno e igualmente por el tránsito lento, defectuoso e ineficiente que le dio al proceso, conjuntamente con una Sala de Decisión Laboral del Tribunal de Cali, conformada por la doctora Socorro Cadavid de Giraldo.

Con la inmovilización de la motonave ZEETOR se causó un daño antijurídico y según las voces del artículo 90 de la Constitución Política Colombiana deriva este daño en responsabilidad objetiva para reparar patrimonialmente estuvo detenida en Buenaventura casi por cuatro (4) años, al igual que el señor Mora Van Wichen, a quien se le confinó en ese puerto colombiano.

RELACIÓN FACTICA

1. La motonave ZEETOR nave de carga general, matriculada en el puerto hondureño de San Lorenzo y con patente definitiva de navegación No. 1-0322948, expedida en Tegucigalpa D.C., el 23 de agosto de 1989 por el señor Comandante de la Fuerza Naval de Honduras, arribó a Buenaventura a finales del año 1991 llevando un cargamento con ese destino, con tan mala suerte que su agente naviero, "NAVIEROS DE OCCIDENTE LTDA", le incumplió los tratos con el cargamento y el pago de los fletes en debida forma, ya que los cobró al dueño de la carga, pero no los transfirió debidamente a la PAFICIC COASTING S.A. Este hecho se trae a colación porque el gerente de la compañía de agencia marítima mencionada era íntimo amigo del capitán de puerto, por ser oficiales navales de la Armada Colombiana, eventualidad que hizo que éste último entrará con su autoridad a intervenir en las relaciones de la motonave, para que se le reconocieran unos créditos a dicha agencia.

La Capitanía de puerto ante la solicitud de la autorización de zarpe elevada insistentemente por la PACIFIC COASTING S.A., le negó desde enero 20 de 1992, alegando que la motonave tenía deudas pendientes con COLPUERTOS, situación que no era cierta, sin embargo, la agencia naviera intento (sic) instaurar demandas civiles con las facturas proformas que expedía dicho ente público que por supuesto, por no ser un título emanado del deudor, no podía prosperar. No obstante esto temerariamente la capitanía de puerto negó el zarpe.

3. La insistencia de detener la motonave a toda costa llegó hasta el punto que al ciudadano belga JOSEPH MORA VAN WICHEN, se le desconoció sus facultades de representación de la PACIFIC COASTING S.A., de parte de la Capitanía e incluso, cuando destituyó al capitán de la motonave ZEETOR, JUAN MONTES DE LA OCA, en primera instancia se le negó tal facultad, no obstante ser el armador del buque.

4. Para detener definitivamente la ZEETOR en Buenaventura se alentó al capitán de la motonave ZEETOR, señor JUAN MONTES DE OCA, para que hiciera

liquidaciones de crédito laborales a favor de tripulantes, algunas de ellas después de que estaba destituido como capitán del buque y lo relevante de este hecho es que el capitán de puerto, señor ERNESTO HERNÁNDEZ PALOMINO, capitán de navío ®, impuso su firma en éstas relaciones, homologando el crédito y lo peor de todo sin referencia a sus obligaciones legales al respecto, principalmente que es una conducta reglada por la ley ya que este tipo de intervención del capitán de puerto tenía que hacerse, por lo menos con vista al ROL de tripulación, toda vez que éste informa sobre el lugar donde se hace el enganche, lex loci contractus, y por consiguiente, si tiene jurisdicción la ley colombiana o no. El anterior principio está contenido en las normas de los tratados adoptados por Colombia sobre navegación marítima por consiguiente han debido ser aplicados por las autoridades aquí enjuiciadas.

5. Una de las relaciones firmadas fue la de un tripulante de nombre REYNALDO ESCULTERO, de nacionalidad filipina que de conformidad con el ROL de tripulantes del buque ZEETOR y otras constancias procesales, empezando por el mismo documento presentado como título ejecutivo de los que se desprende incuestionablemente que no había arribado a la ciudad de Buenaventura con la motonave, documento que fue esgrimido como título ejecutivo en el Juzgado 2 Laboral del Circuito y que sirvió de fundamento para el proceso que culminó con la inmovilización del barco, por casi cuatro (4) años, en forma ilegal.

6. Hay constancias procesales donde aparece la extralimitación de funciones del capitán de puerto en verdadero abuso de autoridad, cuando intervino sobre el ejercicio del cargo de secuestre ante el Juzgado para impedir que JOSEPH MORA VAN WICHEN, fuera designado depositario de la nave ZEETOR, buscando que el Despacho Judicial prohibiera tal nombramiento aduciendo toda clase de afrentas contra el nombre del citado Armador, que obra en el proceso y en donde reclama enfáticamente por esa disposición de la secuestre.

7. El tres (3) de abril de 1992 el señor REYNALDO ESCULTERO por medio de su apoderado judicial, doctor CARLOS AUGUSTO ROLDAN YACUP, fundamentada en un documento fechado el 12 de marzo de 1992 por medio del cual el señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA en su calidad de Capitán de la motonave ZEETOR, hacía constar que el señor ESCULTERO trabajó en la mencionada motonave desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991, adeudándosele la suma de DIEZ Y NUEVE MIL SETECIENTOS TREINTA (US$19.730.oo) DÓLARES AMERICANOS, más MIL SEISCIENTOS (US$1.600.oo) DÓLARES AMERICANOS correspondiente al mes de vacaciones, comprometiendo el Capitán a la firma PACIFIC COASTING S.A., a pagar dichas sumas de dinero en el transcurso de seis (6) meses contados a partir de la fecha, sin respetar la voluntad de las partes que convinieron darle exigibilidad a dicho crédito seis (6) meses después de sus suscripción; dicho título fue presentado no obstante lo anterior, para su recaudo judicial antes de su vencimiento. Tampoco se fijó el juzgado en que este título no era en realidad tal, pues no era auténtico y ni siquiera reunía la calidad de prueba sumaria como prescribe la ley al caracterizar estos documentos; menos se pensó en la extraterritorialidad de la juridiccion (sic) en que incurrió el juzgado erróneamente sobre un pacto laboral donde la ley colombiana no tenía imperio.

8. Con base en la demanda y en el documento presentado como título ejecutivo el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, decretó el día 2 de abril de 1992 el embargo de la motonave ZEETOR de bandera hondureña actualmente fondeado en la Bahía de Buenaventura "… la motonave en mención tiene como representante legal a su Capitán JUAN ALBERTO MONTES DE OCA".

No obstante que en la demanda, un anexo se abonaba que el Armador JOSEPH MORA VAN WICHEN, se encontraba en el Hotel Felipe II del Puerto, amen que también estaba Felipe II del Puerto, amen que también estaba el agente naviero inexplicablemente, al Capitán le fue notificada la demanda ejecutiva el 20 de abril de 1992 y constituyó mandatario judicial quien solicitó la revocatoria del acto admisorio de la demanda el 21 de mayo de 1992, petición que fue negada por el despacho, por extemporánea y por no haberse presentado como excepción los argumentos del recurso.

Hasta este punto tenemos:

A. El juzgado omitió el estudiar cuidadosamente la demanda y el título con desacato a sus deberes para cumplir con la obligación de establecer los hechos para así acatar el mandato constitucional de aplicar una pronta y debida justicia. Esta omisión desencadenó una serie de situaciones laborales durante un lapso de tres (3) años que ha tenido como consecuencia el causar graves perjuicios materiales y morales a mis representados, como se verá a continuación.

B. El Capitán JUAN ALBERTO MONTES DE OCA era sólo el capitán de la motonave ZEETOR y no el representante de la demandada PACIFIC COASTING S.A., no lo dice así el artículo 1050 del Código de Comercio.

C. La motonave ZEETOR ERA UNA NAVE EXTRANJERA DE BANDERA HONDUREÑA.

D. El mismo escrito en que consta la relación laboral dice de Escultero que ésta se configuró de junio de 1990 hasta julio de 1991, y tenemos que, de acuerdo a las constancias expedidas por la Capitanía del puerto y que acompañaron a la demanda, la nave arribó a Buenaventura el 2 de enero de 1992. Luego era imperativo que el Despacho, oficiosamente tomara las medidas pertinentes, para dilucidar una situación en la que no se especificaba claramente el lugar donde se originó el contrato para trabajar en una nave de bandera extranjera, sobre todo que jamás durante la existencia de dicho contrato, el demandado laboró en territorio colombiano.

9. El secuestro de la motonave se llevó a cabo el once (11) de mayo de 1992, notificándose por estado el 26 de junio del mismo año el auto que ordena el avalúo del bien embargado y secuestrado, para lo cual se posesionan los peritos los días 14 y 21 de 121992. El señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, se hace presente en el proceso el día 14 de julio de 1992 y en su calidad de representante legal de la PACIFIC COASTING S.A., presenta un escrito fundamentado en el DERECHO DE PETICIÓN solicitando a la Señora Juez que permita se embarquen tripulantes ingenieros para efectuar mantenimiento al a nave y solicita que se le dé la misma en custodia, mientras se emiten los fallos correspondientes, acompañando a este escrito el certificado de Existencia y Representación Legal de la empresa demandada.

Esta petición no es atendida por el despacho porque el señor MORA VAN WICHEN no es parte en el proceso, contra el deber del juez de velar por la integridad del buque como bien trabado dentro del juicio.

El derecho de petición consagrado en el Art. 23 de nuestra Constitución Política, debe ser contestado al peticionario dentro del término legal fijado para ello. Al señor MORA VAN WICHEN se le debió contestar concediéndole o negándoles su

petición respetando así el derecho que él invocaba, situación ésta muy diferente al hecho de ser o no parte en el proceso.

De otro lado, al recibir el certificado de Existencia y Representación Legal de la PACIFIC COASTING S.A., la señora Juez debió enterarse, forzosamente de que el representante de la PACIFIC COASTING S.A., era el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN y no el capitán MONTES DE OCA, a quien se había notificado de la demanda en su calidad de tal. Nuevamente se configura aquí la omisión de la obligación de actuar oficiosamente para aplicar los principios procesales de economía y celeridad, decretando oficiosamente la nulidad de lo actuado sin esperar a que el 4 de septiembre de 1992 el señor MORA VAN WICHEN por medio de apoderado, propusiera incidente de nulidad de lo actuado por indebida representación de la demandada y falta de notificación legal del mandamiento ejecutivo.

El juzgado decreta la nulidad, en primera instancia pero el Tribunal considera ante apelación del demandante, que no existió vicio anotado por el juzgado de conocimiento y revoca esa nulidad para simplemente mandar que se notifique el proceso en el estado que se encuentra; por consiguiente el Juzgado Segundo Laboral del Circuito, ordena la notificación al señor MORA VAN WICHEN como representante legal de la PACIFIC COASTING S.A., lo cual se efectúa el 22 de abril de 1993. Esta medida del Ad-quem es notoriamente contra evidente con todas las constancias procesales en donde se informaba sobre la presencia del Armador en Buenaventura, además del agente naviero y radica en el capital (sic) de la motonave, atribuciones que no tiene según la ley, cuando un buque está fondeado en puerto.

El 6 de mayo de 1993 se proponen por parte de la demandada las siguientes excepciones:

a. Ausencia de auto o documento que sirva de recaudo ejecutivo.
b. Ilegalidad de personería por activa, y
a. AUSENCIA DE COMPETENCIA TERRITORIAL PARA CONOCER DEL PROCESO
Es importante anotar que por su parte el capitán MONTES DE OCA, instauró un Proceso de orden Ejecutivo Laboral, por las mismas razones de ESCULTERO y con base en constancia expedida por él mismo, que correspondió al juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura, el cual, en audiencias especiales del 30 de septiembre de 1992 – para otro demandante el señor LUCIANO ANDRÉS CASTILLO CARMONA y el 5 de noviembre del mismo año para MONTES DE OCA-, ordena el rechazo de la demanda, la cancelación de las medidas cautelares y la nulidad de todo lo actuado dentro de dichos procesos por FALTA DE COMPETENCIA TERRITORIAL.

10. Para resolver sobre las excepciones propuestas en mayo de 1993, el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura se toma siete (7) meses, pues sólo en diciembre 15 de ese año las declara no probadas, después de haber suspendido las audiencias fijadas para ellos en las siguientes fechas, sin explicar el fundamento de esas suspensiones: jueves 8 de junio de 1993 a las 2:00 de la tarde, jueves 26 de agosto de 1993 a las 5:00 de la tarde y 19 de octubre de 1993 a las 5:00 de la tarde.

Esta mora injustificada e inexcusable se lleva de calle los términos legales que son de perentorio cumplimiento, sobre todo si se tienen en cuenta que la situación procesal a definirse era definitiva parta (sic) la demanda y con este retardo se le

hace más gravosa su situación y se le causan perjuicios gravísimos a ella y a su representante legal como persona natural.

Contrasta todo el tiempo que se toma el juzgado del conocimiento para tomas esta decisión, siete (7) meses, con la celeridad inusitada para en cinco (5) meses, a partir de la admisión de la demanda el 3 de abril de 1992, tomó las otras decisiones, así: El juzgado ordenó el embargo y secuestro de la motonave el día 10 de abril de 1992, la liquidación del crédito y el avalúo de la motonave se ordena el 26 de junio de 1992 y el 1 de agosto de 1992, los peritos avalúan la motonave en la pírrica suma de CIENTO OCHENTA MILLONES ($180.000.000.oo) DE PESOS el 13 de agosto de 1992, tomando todo lo anterior, se repite, un término de cinco (5) meses. Los errores en que incurre el juzgado son confirmados por la magistrada Socorro Cadavid de Giraldo en sus intervenciones de segunda instancia, en la Sala de Decisión Laboral del Tribunal de Cali. Como bien podrá observar el Consejo de Estado, las tesis que ésta magistrada ponente expresó no tienen el sentido jurídico necesario ni la sustentación legal que ha debido tener en cuenta y de esa manera sostiene la sentencia que falló las excepciones y ordena continuar con la ejecución. Anteriormente, había reconocido que el capitán de la ZEETOR, no tenía personería suficiente, según la ley para representar a la PACIFIC COASTING S.A., en el proceso.

11. Ante la irregular actuación del juzgado y siendo evidente el hecho de que no existían garantías procesales para la parte demandada, su abogado decide solicitar la suspensión del proceso con base en la prejudicialidad, ya que ha instaurado proceso penal en contra del demandante y otros, por fraude procesal, con la esperanza de que el fallo penal cambie la situación del ejecutivo laboral para su cliente.

Esta solicitud no es despachada favorablemente por el juzgado del conocimiento y la Sala Laboral del Honorable Tribunal de Cali, revoca esa decisión y concede la suspensión del proceso.

12. Es en este punto del proceso en donde por petición expresa de la Embajada de Bélgica en Bogotá, la Procuraduría General de la Nación el 1º de septiembre de 1994, solicita que se decrete la nulidad de todo lo actuado por falta de COMPETENCIA TERRITORIAL, con argumentos y documentación sobre legislación nacional e internacional al respecto, que llevan a la Sala Laboral a tomar esa decisión en Audiencia No. 073 de marzo 8 de 1995, distado por la Sala de Decisión donde figuró la magistrada ponente MALELY CHAVES MEJÍA y no la doctora CADAVID DE GIRALDO.

13. Prueba la preocupación sobre el estado y abandono de la nave, la acción del señor MORA VAN WICHEN que instauró una acción de tutela en el Juzgado Segundo Penal del Circuito, negada el día 6 de julio de 1992, conminando al señor LAURENTINO POSSO MURILLO9 secuestre designado por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito para que se pusiera en contacto con el señor MORA VAN WICHEN y llegara a un acuerdo sin lesionar los derechos de los trabajadores y si hubieran recursos disponibles, solucionar los daños que estaba sufriendo la motonave ZEETOR inmovilizada en los esteros de agua dulce del puerto de Buenaventura, lo cual no fue acatado por el citado señor POSSO MURILLO.

14. En vista de lo anterior, el señor MORA VAN WICHEN trató varias veces de abordar la nave, motivo por el cual le fue instaurado un denuncio penal el día 5 de mayo de 1992 por el señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA quien lo acusa del

hurto de un bote con motor fuera de borda marca YAMAHA, avaluado aproximadamente en DOS MILLONES DE PESOS ($2.000.000.oo) MCTE.

Todas éstas situaciones de intervenciones ante las autoridades, todas generadas por el proceso judicial que le correspondió asumir a JOSEPH MORA VAN WICHEN y luego la custodia indirecta desde tierra para evitar que saquearan el barco, hizo que peste no pudiese abandonar el país, pretendiendo de esta manera proteger su patrimonio y realizar las reclamaciones por los daños a él causado, de manera que sus negocios en el Perú y su familia fueron abandonados al no poder hacer presencia física en el lugar de su domicilio , es decir en la ciudad de Lima.

15. Tenemos pues que desde el 5 de mayo de 1992 hasta el 13 de abril de 1994 el señor MORA VAN WICHEN no pudo Salir de Colombia. En nuestro país obviamente el señor MORA VAN WICHEN no podía trabajar y por lo tanto no tenía ingresos de ninguna naturaleza, sin embargo, debía enfrentar los gastos correspondientes a manutención y alojamiento, en Buenaventura, los cuales le han sido prestados por el Hotel del Mar desde agosto 25 de 1992 hasta junio 18 de 1993 y representan una gruesa suma de dinero. El hotel Felipe II, no obstante la deuda existente ha continuado permitiendo que el señor MORA VAN WICHEN se aloje en el hotel hasta la fecha, con la promesa que se le cancelarán todos los dineros adeudados una vez se regularice la situación económica del señor MORA VAN WICHEN.

16. Mis representados, para arreglar elementos del buque ZEETOR, se comprometieron en obligaciones que no ha podido cubrir, de allí que el doctor ALEJANDRO LONDOÑO LONDOÑO les ha instaurado dos demandas de las que conoce el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura, por los siguientes conceptos:

a) Por el no pago de una letra de DOCE MILLONES DE PESOS ($12.000.000.oo) MCTE, a favor del señor JAIME ARTURO MILLAN BELTRAN, girada el 18 de noviembre de 1992, dinero éste que fue utilizado por el señor MORA VAN WICHEN para efectuar mantenimiento de la motonave pago de parte de honorarios profesionales y otros gastos. Este proceso fue conciliado entre las partes, en la suma de VEINTICINCO MILLONES DE PESOS ($25.000.000.oo) MCTE, los cuales no pudo pagar el señor MORA VAN WICHWN y se reanudo el proceso.

b) Un proceso ejecutivo con base en una letra de cambio por valor de DIEZ Y OCHO MILLONES DE PESOS ($18.000.000.oo) MCTE, a favor de los abogados HUMBERTO EUCLIDES ENRÍQUEZ y ADOLFINA DIUSA, por concepto de pago de honorarios profesionales, la cual fue endosada al doctor ALEJANDRO LONDOÑO LONDOÑO. Este proceso ya fue fallado en primera instancia en contra de mis patrocinados.

17. El no poder regresar al Perú, lugar de su residencia, le significó al señor JOSEPH MORA VAN WICHEN:

a) Que al transcurrir el tiempo su esposa le diera por muerto.
b) Que al dejar su hijo de ocho (8) meses de nacido y que ahora debe contar con alrededor de cuatro (4) años de edad, lo cual implica que no lo conoce, no ha disfrutado de su hijo durante todos estos años y lo mismo ocurre con el niño, quien se ha visto privado del amor, la compañía y la educación paterna.

c) Que su hija mayor que contrajo tuberculosis, no haya tenido a su lado a su padre para contar no sólo con su amor y apoyo moral, sino con la ayuda económica que de haberla tenido, habría impedido que se le enviara a cada de sus tíos para que éstos la cuidaran y le dieran el tratamiento adecuado.

d) Que finalmente, la esposa cansada de las afugias (sic) derivadas de la situación del barco y de su esposo en Buenaventura, decidiera dar por terminado el matrimonio, una vez se enteró que el señor MORA VAN WICHEN aún vivía.

e) El banco hizo efectiva la hipoteca que pesaba sobre el inmueble que habitaba la familia MORA VAN WICHEN, al incumplirse las amortizaciones mensuales, y por lo tanto, el inmueble fue rematado. Infortunadamente a la fecha de la presentación de este escrito no han llegado a mis manos los documentos solicitados para acreditar dicha situación.

f) El señor MORA VAN WICHEN, igualmente se vió (sic) obligado a incumplir las obligaciones contraídas a raíz del giro normal de sus negocios, por lo cual no sólo se le conminó al pago sino que se le demandó judicialmente por la firma NEGOCIOS NAVIEROS S.A., en Perú.

18. El agente del Ministerio Público designado por la Procuraduría General de la Nación constató que en el Juzgado Primero Laboral del Circuito se había declarado la nulidad de las actuaciones en contra de la PACIFIC COASTING S.A. en los procesos ejecutivos homologados por la Capitanía de Puerto por la razón, "carencia absoluta de jurisdicción". En el Juzgado 2 Laboral del Circuito se encontró un proceso archivado, el de ROGER ELISEO GALVEZ VARGAS. Y por intervención del agente se declaró la nulidad por carencia absoluta de jurisdicción en el de MIGUEL ÁNGEL MINA BELLID y el de REYNALDO ESCULTRO, en éste último entendiendo la Sala de Decisión que se había cometido un trámite erróneo y defectuoso a la demanda elevada por REYNALDO ESCULTERO, decidió pronunciar la nulidad de lo actuado en providencia de fecha 8 de marzo de 1994, pero su efecto solo se concretó en mayo 25 de 1995. Esta orden del Superior tuvo su expresión en el juzgado de conocimiento mediante Auto por el cual rechazó la demanda. Para entonces este buque fondeado desde 31 de diciembre de 1991, estaba derruido y a la fecha el señor MORA VAN WICHEN viene intentando mantenerlo a flote a la espera de que el Estado Colombiano reconozca las indemnizaciones que corresponden a los procederes dañinos de sus agentes."

2. Actuación procesal en primera instancia.

2.1 El Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca admitió la demanda mediante providencia del 24 de febrero de 1997 (Fl. 548 Cdn.Ppal), la cual fue notificada en debida forma a las entidades demandadas (Fls. 551, 562 y 563 Cdn.Ppal.).

2.2 Las entidades demandadas contestaron la demanda en la oportunidad legal, mediante escrito en el cual expusieron:

2.2.1 El Ministerio de Defensa (Fl. 606 – 610 Cdn.Ppal) sostuvo que los hechos deberían probarse. Asimismo, dijo que la afirmación del demandante en cuanto a la negación temeraria del zarpe, por parte del capitán del Puerto de Buenaventura, es infundada por cuanto no existe solicitud de zarpe ni constancia de la negación a la autorización del mismo y que la orden de no dar zarpe emanó de los Juzgados 1º y 2º Laboral del Circuito de Buenaventura,

> *"quienes mediante comunicaciones de fecha mayo 27 de 1992 y abril 10 del mismo año, respectivamente, manifiestan que dentro de los proceso laborales que cursan en sus despachos se ha decretado el embargo preventivo de la Motonave y que en razón de tal medida la mencionada embarcación no puede zarpar"*

Sobre lo anterior, sostiene el Ministerio de Defensa que la Capitanía del Puerto, de conformidad con el artículo 74 del Decreto Ley 2324 de 1984, ante la solicitud de autoridad competente debe abstenerse de dar zarpe a los buques embargados, ya sean de bandera nacional o extranjera. No obstante, afirma que tampoco existen solicitudes o negaciones de zarpe con posterioridad a los embargos, lo cual atribuyó a la "falta total de solvencia económica total" del señor Joseph Mora con diferentes acreedores.

Finalmente, dijo el Ministerio de Defensa que las acciones realizadas por el capitán de puerto se ajustan a la ley, por lo cual, de conformidad con el artículo 41 de Decreto 1423 de 1989 y 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, se dirigió al Agente Marítimo de la motonave para manifestarle que la nave se encontraba en el puerto desde su llegada, extralimitando el tiempo que la ley contempla, "*sin permiso de autoridad competente"*; en cuanto a los documentos presuntamente avalados por el capitán de puerto, sostuvo que estos obedecían a la copia del protesto presentado por el capitán de la nave, de acuerdo con sus obligaciones (artículo 1501 C.Co.), los cuales el capitán de puerto se limitó a recibir e imponerle el visto bueno y sello de recibido

> *"como uno más de los tantos escritos, oficios y demás documentos que fueron allegados a su Despacho, mas (sic) no para darle la configuración de título valor, teniendo en cuenta además que, y como bien lo afirma el abogado de la parte demandante en su demanda, que dicho documento no reúne los elementos configurativos del título valor, por lo que mal podría hablarse de una homologación del crédito"*

En relación con el presunto desconocimiento de la calidad de representante de la nave a Joseph Mora, sostuvo que le dio al agente naviero el trato que de conformidad con el Código de Comercio corresponde y, además, que Joseph Mora no había acreditado su calidad de armador por lo cual se le solicitó allegar un documento que lo acreditara.

2.2.2 También, El Ministerio de Justicia y del Derecho (Fl. 684 – 723 Cdn.Ppal) contestó la demanda, en escrito donde ser refirió a cada uno de los hechos e hizo un extenso análisis del régimen aplicable en la valoración de la responsabilidad del Estado por el ejercicio de la administración de justicia, refiriéndose al error judicial o mal funcionamiento de la administración de justicia, al régimen de la falla probada del servicio, culpa de la víctima, hecho de un tercero y perjuicios.

No obstante, se resalta de la intervención del Ministerio de Justicia y del Derecho su interpelación en relación con la representación de la Nación – Rama Judicial, sobre lo cual dijo,

> *"Sobre ese tópico no queda hoy en día no existe duda, debido a que a partir de la entrada en vigencia de la ley 270 de 1996, la representación judicial de la Nación – Rama Judicial en todos los procesos judiciales de cualquiera de sus órganos, corresponde al Director Ejecutivo de Administración Judicial, puesto que así lo determinó el numeral 8º del artículo 99 de la citada ley"*

Con fundamento en lo anterior interpuso la excepción de indebida representación – indebida legitimación en la causa por pasiva.

2.2.3 Finalmente, contestó la demanda la Nación – Rama Judicial (Fl. 779 – 799 Cdn.Ppal), centrada principalmente en que la permanencia del buque en el puerto de Buenaventura, inicialmente se debió a que el señor Mora presentaba varias deudas en diferentes puertos y a la falta de consecución de carga para zarpar.

Asimismo, sostuvo, en cuanto a los procesos judiciales adelantados en los juzgados laborales de Buenaventura contra el señor Mora Van Wichen, que ellos obedecieron a su culpa, en la medida en que tenía muchas deudas, no se hizo parte dentro del proceso ni acreditó su calidad de representante de la motonave sino hasta septiembre de 1992 y no desvirtuó la afirmación de la demanda laboral

del señor Escultero sobre el lugar de celebración del contrato, por lo cual continuó el error.

> *"El señor Mora actuó en forma negligente en el manejo de este asunto, lo que genera la exoneración de la culpa por parte de la administración, de conformidad con la ley estatutaria de la administración de justicia"*

Al respecto informó que el señor REINALDO ESCULTERO presentó demanda laboral con el fin de cobrar unas acreencias de carácter laboral, ante el Juzgado 2º del Circuito de Buenaventura, en cuya demanda expresó tajantemente, que el contrato se celebró en la ciudad de Buenaventura (hechos de la demanda No. 1).

Por otro lado, la Rama Judicial hizo un análisis en relación con los elementos de la responsabilidad patrimonial del Estado, en donde concluyó que existió culpa en el demandante por su negligencia en el proceso laboral y en el presente proceso.

Finalmente sostuvo la existencia de falta de legitimación en la causa por activa, por no encontrarse acreditado el interés con que actúa el señor demandante con relación al bien materia de los presuntos perjuicios.

> *"pues no se encuentra prueba alguna de la titularidad del bien que sufriera los presuntos daños que pretende el demandante le sean reconocidos, esta calidad para comparecer al proceso no se encuentra acreditada ni en cabeza de la Empresa PACIFIC COASTING S.A. ni mucho menos en cabeza del señor JOSEPH MORA VAN WICHEN.*
>
> *Como bien es sabido la titularidad de las naves se acredita con la escritura pública respectiva, de conformidad con el art. 1427 del C. del C. la cual no se encuentra en la demanda, puesto que solo reposa con esta la calidad de representante del señor MORA como representante de la empresa PACIFIC COASTING, con la nave y de igual forma se desconoce la relación y por supuesto el interés que le asiste al señor MORA con relación a la nave ZEETOR.*
>
> *Al no encontrarse este vinculo demostrado en el proceso, lógico es que no se puede pretender indemnización de daños de un bien mueble del cual no se acredita la titularidad como es el caso que nos ocupa.*
>
> *Al respecto el Honorable Consejo de Estado, en repetidas oportunidades se ha pronunciado en cuanto a estos casos en los cuales no se prueba por parte del demandante la titularidad o propiedad de los bienes de los cuales pretende indemnización, generando esto una sentencia adversa a sus intereses.*
>
> *"Como ya esta Sala lo ha expresado en otras oportunidades, la LEGITIMACION EN LA CAUSA POR ACTIVA, QUE ES LA RELACION QUE DEBE EXISTIR ENTRE EL DEMANDANTE Y EL INTERES SUSTANCIAL EN LITIGIO, DEBE*

ACREDITARSE, PUES SOLO PROBADA PLENAMENTE ESA CONDICION EL ACTOR PUEDE ASPIRAR A OBTENER UNA PROVIDENCIA ACORDE CON SUS INTERESES. Y como todo proceso constituye una unidad autónoma, en cada uno de ellos se requiere establecer que quienes comparecen son, los que en derecho pueden hacer, mediante pruebas legalmente aportadas…". Consejo de Estado Sala Plena, Ponente Dra. DOLLY PEDRAZA DE ARENAS, Rad: REV 090 del 28 de junio de 1995 (mayúsculas fuera del texto)

(…)

Con fundamento en estos pronunciamientos del honorable Consejo de Estado, y con la contundencia del estudio de la demanda, solicito al honorable Tribunal (…) declarar probada esta excepción que propongo y por lo tanto, negar las suplicas de la demanda"

2.3 Mediante auto de fecha 7 de noviembre de 1997, se decretó la apertura a pruebas (Fl. 856 – 860 Cdn.Ppal) y mediante auto de 22 de junio de 2000 (Fl. 960 Cdn.Ppal) el Tribunal citó a audiencia de conciliación que se llevó a cabo el día 4 de septiembre del mismo año (Fl. 976 – 980 Cdn.Ppal), donde se hizo constar que no hubo animo conciliatorio entre las partes.

2.4 El Tribunal Contencioso Administrativo de Valle del Cauca, mediante auto de fecha 6 de septiembre de 2000 corrió traslado a las partes para que presentaran sus alegatos de conclusión (Fl. 997 Cdn.Ppal).

2.5 La parte actora y las entidades demandadas presentaron sus alegatos de conclusión, en la siguiente forma:

2.5.1 El apoderado judicial de la parte actora (Fl. 1037 – 1050 Cdn.Ppal), sostuvo la existencia de una falla en la prestación del servicio por parte de la Juez 2ª Laboral del Circuito de Buenaventura; en relación con la falta de legitimación en la causa por activa, consideró que el certificado de matrícula, la patente de navegación permanente y el certificado de navegabilidad permiten comprobar o verificar quién es el dueño y/o armador de la motonave y; respecto a la actuación del Capitán del Puerto de Buenaventura, consideró su conducta como antijurídica, dolosa y abusiva.

2.5.2 El Ministerio de Justicia y del Derecho (Fl. 1053 – 1062 Cdn.Ppal), previo el análisis del contenido obligacional que rige la actividad de los jueces y las

facultades normativamente otorgadas en relaciones como las estudiadas en el plenario, concluyó

> *"Ante lo anterior el Juez Segundo Laboral del Circuito, tenía frente a sí, no sólo el contenido obligacional derivado de los títulos valores ejecutivos y del Código de Comercio, sino los propios de la jurisdicción laboral, que le indican en primer lugar, el deber de salvaguardia prima facie de quien alega su condición de trabajador. Este principio actualmente tiene rango constitucional, y para la época de los hechos era una exigencia para todo juez laboral. En efecto, el artículo 53 de la Constitución señala que se deberá proteger la situación más favorable al trabajador en caso de deuda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho.*
> *(…)*
> *Igualmente el Juez laboral tenía jurisdicción, en virtud del art. 1450 del C.C., al poder el juez conocer de procesos cuando el contrato se haya efectuado en Colombia. En la demanda se aportó un documento en que ello constaba e igualmente la manifestación expresa del demandante en el mismo sentido. Y de conformidad al art. 488 del Código de Procedimiento Civil, el documento aportado tenía esa virtud"*

Por otro lado, el Ministerio de Justicia y del Derecho sostuvo que no debió ser parte dentro de este proceso en representación de la Rama Judicial y en caso de una eventual responsabilidad de la Nación – Rama Judicial, las condenas deben ser asumidas por el Consejo Superior de la Judicatura quien ostenta actualmente la representación de la misma.

Asimismo, en cuanto a la falta de legitimación en la causa por activa, sostuvo que durante el trámite del proceso el accionante no presentó prueba alguna en relación con la calidad en que actuaba respecto de la nave ZEETOR, ni en la demanda ni en el término para realizar y presentar las pruebas, y en cuanto al testimonio allegado en el mes de junio de 2000 (cuaderno de pruebas No. 3 Folio 162) con el que se pretende probar la propiedad de la Nave en cabeza de la empresa Pacific Coasting S.A., sostuvo que se trata de una prueba extemporánea y que dicho documento no cumple con los requisitos que exige el artículo 259 del C.P.C., en relación con los trámites previos que debe cumplir un documento otorgado en el extranjero.

2.5.3 El Ministerio de Defensa Nacional (Fl. 1075 – 1078 Cdn.Ppal), presentó sus alegatos de conclusión en los cuales refirió un análisis en relación con los diferentes regímenes de responsabilidad de la administración, falla en el servicio,

falla presunta y los de responsabilidad objetiva, con mención de las causales de exoneración aplicables en cada uno de ellos, para sostener que el juez dispone de absoluta libertad en la elección del régimen aplicable en cada caso.

Seguidamente, sostuvo:

> *"De acuerdo al acervo probatorio obrante en el proceso se confirma lo manifestado en los memoriales de contestación de demanda en cuanto a la excepción propuesta por el apoderado del Consejo Superior de la Judicatura, de falta de legitimación por activa, pues verdaderamente en el sub-lite no aparece acreditada la titularidad de la motonave "ZEETOR" en cabeza de quien se dice armador o propietario señor JOSEPH MORA VAN WICHEN y/o CIA PACIFIC COASTING S.A."*

Finalmente, sostuvo que la negación de zarpe por parte de la capitanía del puerto de Buenaventura se encontraba amparada en una decisión de embargo y secuestro emitida por una autoridad competente.

2.5.4 En igual sentido, el Consejo Superior de la Judicatura (Fl. 1087 – 1092 Cdn.Ppal) propuso sus alegatos de conclusión, manifestando que no existió error alguno en la administración de justicia sino que las inconsistencias presentadas en el laboral se debieron a la culpa exclusiva de la víctima que no ejerció su defensa y fue descuidado en sus negocios y a la culpa del demandante laboral,

> *"El mismo fallo del Honorable Tribunal Superior del Valle del Cauca (sic), que se encuentra en el expediente como prueba, exonera a la Juez de toda responsabilidad, desplazando la responsabilidad de la actuación al demandante del proceso ejecutivo, lo que representa exoneración por parte de la Nación"*

Finalmente, reiteró lo dicho en otras instancias en cuanto a la falta de legitimación en la causa por activa, para lo cual agregó que

> *"ni en el año 1992, ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura, ni en la actualidad ha podido el señor MORA demostrar con pruebas idóneas, como el Convenio del Mar de Jamaica de 1982, propiedad de la nave ZEETOR, el artículo 91 del Convenio expresa lo siguiente:*
>
> *"Nacionalidad de los Buques 1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación autentica entre el Estado y el Buque"*

> *Todos los Estados tienen un formalismo para protocolizar los actos constitutivos, traslaticios o extintivos de la propiedad de los buques, y es por medio de Escritura Pública, la cual se debe asentar en un registro nacional de buques para que puedan ser oponibles a terceros.*
>
> *En el caso de la noto (sic) nave ZEETOR, no reposa en ninguna parte del expediente, prueba alguna y mucho menos escritura pública que pruebe que el señor MORA o la Firma PACIFIC COASTING S.A. que para el caso es lo mismo, sea el dueño de la motonave ZEETOR, por lo tanto solicito de la forma más amable al Honorable Tribunal, declarar probada la excepción de falta de legitimación por activa que se presentó en la demanda y por lo mismo desechar las suplicas de la misma, por falta de legitimación para demandar y mucho menos para solicitar perjuicios sobre un bien mueble sometido a registro del cual no se acredita el interés que le asiste al señor MORA, todo esto de conformidad con la Jurisprudencia del Honorable Consejo de Estado referencia rev 090 el 28 de junio de 1995, M.P. DOLLY PEDRAZA DE ARENAS. Radicación de 5416 del 16 de noviembre de 1989 M.P. CESAR URIBE ACOSTA. Radicación 4866 del 23 de noviembre de 1989 M.P. ANTONIO J DE IRISARRIR".*

2.6 Por su parte, el Ministerio Público rindió el correspondiente concepto (Fl. 1093 – 1114 Cdn.Ppal), donde consideró, previo análisis de los elementos que de conformidad con el artículo 90 de la Constitución Nacional configuran la responsabilidad del Estado, que se encuentra acreditada la existencia del daño antijurídico, para lo cual tuvo en cuenta las pruebas periciales obrantes en el plenario, en donde se estableció un valor general de indemnización en la suma de $5.537.292.490.

En relación con la falla en el servicio, después de un análisis *in extenso* de cada una de las actuaciones surtidas dentro del proceso adelantado por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, el procurador delegado consideró que *"la falla en el servicio no logra estructurarse"* por cuanto *"no se vislumbran irregularidades ni decisiones arbitrarias o en contravía de las disposiciones legales"*.

> *"Los criterios de los jueces siempre y cuando no sean arbitrarios ni contradigan las normas, no pueden ser calificados como errores o actuaciones ilegales"*

Contrario a lo anterior, la Procuraduría Delegada ante el Tribunal, encontró irregular las actuaciones del demandante y su situación económica y jurídica,

> *"El suficiente material probatorio en el proceso, permite aceptar por tanto los planteamientos de los Apoderados de los entes demandados, toda vez que se comprueba la irregular situación económica y judicial del señor JOSEPH MORA*

VAN WICHEN frente a la motonave ZEETOR en otros países, desde antes de su arribo al Puerto de Buenaventura".

3. Sentencia de primera instancia (Fl. 1119 – 1141 Cdn.6).

La Sala de Descongestión del Tribunal Administrativo del Valle del Cauca denegó las pretensiones de la demanda porque consideró, de conformidad con el contenido del artículo 1442 del Código de Comercio Colombiano, que la parte actora no acreditó su interés para actuar dentro del proceso, es decir, que no se demostró la legitimación en la causa por la parte activa.

"Si en la demanda no se indica quién es el propietario de la mentada motonave, menos se expresa, cuáles son los requisitos de la legislación de Honduras para demostrar la propiedad de ese bien, cuestión que le correspondía a la parte demandante que es la interesada en que se le paguen perjuicios por daños de la nave de bandera extranjera"

4. Recurso de Apelación (Fl. 1155 – 1174 Cdn.6).

En fecha 6 de julio de 2001, encontrándose dentro de la oportunidad legal, la parte demandante interpuso y sustentó el recurso de apelación, con el objeto de que se revoque el fallo de primera instancia y, en su lugar, se despachen favorablemente las súplicas de la demanda.

En sustento de su alzada, la parte actora sostuvo que sí se encuentra acreditada la legitimación en la causa, que ella quedó demostrada en el proceso laboral y en el correspondiente a la acción de tutela impetrado ante los Juzgados de Circuito de Buenaventura, en los cuales se demostró la propiedad sobre la nave y como tal fue tratado dentro de esos procesos.

En consecuencia, sostuvo el apelante que debe interpretarse que en la demanda se alegó la calidad de propietario y que ella quedó probada. No obstante, solicitó que en su defecto, se le tenga como poseedor, tenedor o cualquiera de las calidades citadas en el artículo 2342 del C.C., las cuales también, dijo, se encuentran acreditadas en el plenario, sobre lo cual, también acudió a la actividad oficiosa del juez para esclarecer los puntos oscuros de la demanda y del proceso.

Por otro lado, la alzada hizo referencia al concepto rendido por el Ministerio Público, insistiendo en que se encuentran probadas las faltas de las demandadas, y solicitó que se decretaran y valoraran como pruebas en segunda instancia, las siguientes:

1. Copia auténtica del original de la Escritura de Adjudicación por remate de la motonave ZEETOR de fecha 22 de mayo de 1989.
2. Copia auténtica del original del registro de la matricula de la motonave ZEETOR en honduras.
3. Copia auténtica del original de la patente definitiva de navegación.

5. Actuación en segunda instancia.

5.1 El recurso de apelación fue admitido mediante providencia del 30 de julio de 2001 (Fl. 1204 Cdn.6) al cual se dio el trámite correspondiente.

5.2 Por auto del 29 de octubre de 2001 se negaron las pruebas solicitadas en esta instancia, por considerar que dicha petición se hizo por fuera de las hipótesis previstas en el artículo 214 del C.C.A., providencia contra la cual se interpuso recurso de reposición que fue negado, por cuanto no era procedente por tratarse de un auto interlocutorio (Fl. 1224 – 1225 Cdn.6).

Asimismo, el peticionario interpuso recurso ordinario de súplica, resuelto mediante proveído de fecha 7 de marzo de 2002 (Fl. 1228 – 1235 Cdn.6), en donde se ordenó revocar el auto proferido el 29 de octubre de 2001, se dispuso decretar como prueba trasladada el proceso de tutela instaurado por Joseph Mora Van Wichen contra el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura y las pruebas solicitadas para que fueran decretadas de oficio, se dejaron en el plenario para que en su momento la Sala hiciera uso de esta facultad.

5.3 Mediante auto de fecha 30 de abril de 2003 la Sección Tercera dispuso correr traslado para alegar de conclusión (Fl. 1259 Cdn.6).

5.4 Las partes presentaron sus alegatos de conclusión en segunda instancia, así:

5.4.1 El apoderado judicial del Consejo Superior de la Judicatura (Fl. 1260 – 1266 Cdn.6), reiteró lo dicho en otras instancias y agregó que los perjuicios reclamados no se encuentran probados.

5.4.2 La parte actora (Fl. 1267 – 1283 Cdn.6), igualmente, reiteró lo dicho en otras instancias y adicionó la valoración probatoria de los medios allegados en segunda instancia para concluir que se encuentra acreditada la legitimación en la causa por activa.

5.4.3 El Ministerio de Defensa, reiteró lo dicho en otras instancias.

5.4.4 El Ministerio de Interior y de Justicia, también, insistió en los argumentos expuestos en momentos procesales anteriores.

5.4.5 El Ministerio Público guardó silencio en instancia de alegatos de conclusión.

5.5 Mediante auto de fecha 26 de julio de 2004, la Corporación negó la solicitud de prelación del fallo elevada por el Ministerio Público, quien a su vez actuó en atención a la solicitud efectuada por la embajada de Holanda, como fundamento de la decisión, se dijo que la petición no reunía los requisitos del artículo 18 de la Ley 446 (sic).

El apoderado judicial del demandante impugnó dicha decisión, mediante escrito de 5 de agosto de 2004 (Fl. 1370 – 1378 Cdn.6) y solicitó, nuevamente, que se concediera la prelación del fallo. Al respecto la Sala, mediante providencia del 2 de septiembre de 2004 (Fl. 1381 – 1385 Cdn.6) confirmó el auto recurrido, negando la prelación solicitada.

Sin embargo, el actor insistió en dicha prelación (Fl. 1387 – 1392 Cdn.6) y mediante auto de 11 de noviembre de 2004 la solicitud fue nuevamente denegada, remitiéndose a los argumentos expuestos en los autos precedentes, decisión que, ante nueva comunicación del apoderado, fue reiterada por auto de 8 de abril de 2005 (Fl. 1407 Cdn.6).

Previos los trámites que anteceden y multitud de comunicaciones entre el actor y la Corporación reiterando la negativa de prelación del fallo e informando el turno que correspondía al presente juicio en relación con los demás asuntos, el apoderado judicial del actor solicitó, nuevamente, la prelación de fallo, esta vez argumentando que se trata de un asunto de importancia jurídica (Fl. 1427 – 1480 Cdn.6). Esta petición volvió a ser denegada mediante providencia de 9 de noviembre de 2007.

No obstante, el demandante insistió mediante peticiones de 23 de noviembre de 2007 (Fl. 1482 – 1487 Cdn.6), 12 de febrero de 2008 (Fl. 1499 Cdn.6) 6 de agosto de 2008 (Fl. 1503 – 1506 Cdn.6), 8 de agosto de 2008 (Fl. 1508 – 1516 Cdn.6), y 9 de febrero de 2009 (Fl. 1524 – 1525 Cdn.6). Y, finalmente, mediante auto de 26 de marzo de 2009, la Sección Tercera accedió a la prelación formulada.

Posteriormente, mediante escrito presentado el 11 de noviembre de 2010, la parte actora solicitó al Consejo de Estado que se otorgara la posición y/o turno que le corresponde en virtud de la prelación del fallo que se le había concedido[2].

Respecto a la anterior solicitud, este Despacho mediante auto de 22 de noviembre de 2010 le manifestó a la parte actora que la sentencia de segunda instancia seria proferida cuando corresponda su turno entre los procesos con prelación[3].

Seguidamente, la parte demandante por medio de escritos de 26 de mayo de 2011[4] y 29 de septiembre de 2011[5] en ejercicio del derecho de petición, solicito se sirva informar el número de procesos que tienen prelación de fallo y en que turno dentro de esos procesos se encontraba el proceso de la referencia.
Mediante auto de 21 de noviembre de 2011[6], esta Corporación en respuesta a las peticiones presentadas por la parte actora manifestó que la Subsección C de la

---

[2]Fls.1579-1580 C. 7 Ppal.
[3] Fls.1581 C.7 Ppal.
[4] Fls.1587-1588 C.7 Ppal.
[5] Fls.1590-1592 C.7 Ppal.
[6] Fls.1595 C.7 Ppal.

Sección Tercera del Consejo de Estado está profiriendo sentencias respecto de los procesos que entraron para fallo en el 2001.

5.6 El 2 de diciembre de 2011, la parte actora presentó recurso de súplica[7] en contra de la providencia proferida por esta Corporación el 21 de noviembre de 2011 mediante el cual solicitó: (i) se indique que el proceso de la referencia al habérsele concedido prelación de fallo en marzo de 2009, no respecto de los que entraron para fallo en el 2003 y que están en la Subsecciòn, sino que la prelación será aplicable en el turno o fila general de todos los que están en esa subsección C para fallo; (ii) se informe a cuantos y cuales procesos se les ha concedido prelación de fallo antes del 26 de marzo de 2009; (iii) cuales procesos fueron repartidos a la Subsección C; y (iv) en que turno se encontraba el proceso de la referencia, con la indicación de cuántos procesos hay para fallar en esas condiciones de preferencia antes que el de la referencia. Recurso que fue rechazado por esta Corporaciòn mediante sentencia de 1 de febrero de 2012[8] puesto que el auto contra el cual se interpuso el recurso, no corresponde a aquellos de naturaleza interlocutoria.

5.7 Posteriormente, mediante peticiónes presentadas el 10[9] y 12[10] de abril de 2012, la parte actora solicitó se diera contestación a lo los numerales segundo, tercero y cuarto contenidos en las partes de peticiones del escrito de impugnación.

5.8 Finalmente esta Corporaciòn mediante sentencia de 9 de mayo de 2012[11], resolvió "*confirmar la sentencia de 15 de diciembre de 2000 proferida por la Sala de Descongestión del Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, dentro del presente proceso",* por cuanto consideró:

> *"(…) La Sala encuentra que aunque el demandante allegó, extemporáneamente, algunos documentos con los que pretendía demostrar su titularidad sobre la motonave, no acreditó la normatividad bajo la cual se adquirió el dominio del bien*

---

[7] Fls. 1597-1608 C.7 Ppal.
[8] Fls. 1612-1615 C.7 Ppal.
[9] Fls. 1623 C. 7 Ppal.
[10] Fls. 1645-1657 C.7 Ppal.
[11] Fls. 1658-1670 C.7 Ppal.

ni su vigencia, aspecto éste que impide determinar si tales documentos son o no las pruebas idóneas para acreditar la titularidad del dominio sobre la nave de bandera hondureña, motivo suficiente para declarar no probada la legitimación en la causa por activa, como acertadamente lo hizo el a quo, y en consecuencia negar las pretensiones de la demanda".

6. Actuación en cumplimiento del fallo de Tutela proferido por la Honorable Corte Constitucional mediante sentencia SU – 768 de 16 de octubre de 2014.

6.1 La Corte Constitucional mediante sentencia SU-768 de 16 de octubre de 2014 resolvió: (i) revocar la sentencia de tutela de segunda instancia proferida el 18 de abril de 2013 por la Secciòn Quinta del Consejo de Estado, dentro de la acción de tutela instaurada por Joseph Mora Van Wichen mediante la cual se negó el amparo y en su lugar conceder la protección del derecho fundamental al debido proceso; (ii) dejar sin efecto la providencia proferida por la Subsecciòn C, Secciòn Tercera, Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en segunda instancia, el 9 de mayo de 2012; y (iii) remitir el expediente a la Subsecciòn C, Secciòn Tercera, Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado para que dicte sentencia de segunda instancia en el término de tres meses.

6.2 En cumplimiento del anterior fallo de tutela, esta Corporaciòn resolvió mediante auto de 11 de noviembre de 2014[12]: (i) requerir a las autoridades homdureñas para establecer la prueba de la propiedad alegada por el señor Joseph Mora Van Wichen y/o sociedad panameña Pacific Coasting S.A., sobre el buque de bandera hondureña denominado "Zeetor"; (ii) tener como prueba las documentales allegadas por la parte actora en su escrito de apelación; (iii) correrse traslado de las pruebas antes mencionadas por el término de 5 días, a efectos de surtir su contradicción; (iv) solicitar información a la Embajada de Honduras en Colombia, al Consulado de Honduras en Colombia y a la Direcciòn General de la Marina Mercante de Honduras, sobre las formas legales vigentes para la época de los hechos para acreditar la propiedad de la motonave en ese país; (v) solicitar a la Capitanía del Puerto de Buenaventura, toda la información

[12] Fls. 1694-1700 C.7 Ppal.

que reposaba en sus archivos respecto de la motonave “Zeetor”; y (vi) correrse traslado a las partes por el término de 10 días para que presenten sus alegatos de conclusión.

6.3 En observancia a lo resuelto por esta Corporaciòn en auto de 11 de mayo de 2014, la Secretaria de la Secciòn Tercera corrió traslado por el término de diez días a partir del 2 de diciembre y se fija el 15 de diciembre de 2014 a las 2:00 P.M., como fecha para llevar a cabo audiencia de alegatos[13].

6.4 Posteriormente, la parte actora, mediante escrito presentado el 1 de diciembre de 2014[14] manifestó respecto del documento allegado por la Direcciòn General de la Marina Mercante de Honduras, que “*no fue completa la respuesta, claro de pronto por lo que solo llegó por via e-mal se limitaron a ello, pero puede suceder, que al momento de llegar la contestación por escritimido del oficio original emitido, llegue la parte faltante”,* dando por cumplida la obligación nacida del traslado dado para el documento allegado al proceso via e-mal y solicitò se indique por medio de auto si se confirma o no la determinación de la Secretaria de la Secciòn de haber corrido traslado de 10 días para legar y fijar fecha para la audiencia el día 15 de diciembre del 2014.

6.5 A su vez, el Ministerio de Defensa Nacional, por medio de apoderado judicial, presentó escrito de alegatos de conclusión el 5 de diciembre de 2014 en el que solicitó nuevamente que se debe proceder a negar las pretensiones formuladas por el actor, puesto que todas las actuciones adelantadas por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, se efectuaron de forma ajustada a la ley, ejerciendo en cabal forma las atribuciones legales y constitucionales[15].

6.6 Esta Corporaciòn mediante auto de 10 de diciembre de 2014[16] dispusó: (i) dar traslado por Secretaria de la Secciòn de los documentos relacionados con la “Isis

---

[13] Fls. 1710 C.7 Ppal.
[14] Fls. 1718-1721 C.7 Ppal.
[15] Fls. 1730-1748 C.7 Ppal.
[16] Fls. 1749-1750 C.7 Ppal.

Coaster"; y (ii) fijar como nueva fecha y hora para la celebración de la audiencia constitucional y convencional de alegaciones el día 19 de enero de 2015.

6.7 Ahora bien, la parte actora por medio de escrito presentado el 11 de diciembre de 2014 realizò los comentarios pertinentes respecto del oficio remisorio de la Capitanía de Puerto de Buenaventura radicado el 3 de diciembre de 2014[17].

Asimismo, el 16 de diciembre de 2014 la parte actora presentò escrito de alegatos de conclusión[18] en cumplimiento del auto de 11 de noviembre de ese año, en los que señala los errores en los que incurrieron tanto la Capitanía de Puerto de Buenaventura como de los jueces y Tribunales laborales. Del cual la Sala extrae los siguientes argumentos:

> *"(…)* ***2. ERRORES CONCRETOS DE CAPITANIA DE PUERTO.***
>
> *2.1.* ***El primer error*** *del Capitán de Puerto de Buenaventura es haberse prestado para colocar el visto bueno "Vo Bo" a las certificaciones laborales que hicieron llegar a los juzgados, simulando una aprobación, y dándole visos de legalidad con ello, en el sentido de cumplir las exigencias del númeral 5 del art. 1561 del C.Co.*
>
> *2.2. Un* ***Segundo error,*** *es haberse prestado para dar su visto bueno y generar con ello el nacimiento de un documento, con el cual se embargó por primera vez la nave Zeetor (abril de 1992), y con ello inducir en error al Juzgado Laboral, documento que contiene falsedades* ***espacio-temporales*** *en cuento (sic) a un trabajador: REINALDO ESCULTERO (fl. 136 del cuaderno 5) –no fue contratado en Colombia y tampoco llegó como tripulante en el Zeetor".*
>
> *2.3 El* ***tercer error*** *de la Capitanía de Puerto de Buenaventura como entidad administrativa en ejercicio de funciones pùblicas, fue inducir al Juzgado Segundo Laboral, en la medida de que en vez le llega el oficio del embargo del Juzgado, en donde se le ordena a la Capitanía que lo registre en los libros que se llevan en la entidad (fl. 1013), y el capitán le contesta: "que con respecto (fl. 1014) a su oficio 333 de abril 10 de 1992 (el que comunicó el embargo) se han tomado las medidas de su competencia en lo referente al proceso ejecutivo laboral contra la persona jurídica Pacific Coasting S.A.".*
>
> *2.4 Finalmente y para sumarle a los errores señalados en forma anterior en que incurrió la Capitanía de Puerto de Buenaventura,* ***debemos sumarle las siguientes faltas:*** *haber dado el mismo funcionario visto bueno, a otros escritos que srivieron para impetrar sendas demandas laborales a trabajadores sublevados de la motonave Zeetor, sabiendo el Capitán de Puerto de esa época, que llegaron en la nave, (por haber examinado el rol de tripulación fl 60 de la prueba conjunta) y*

[17] Fls. 1771-1778 C.7 Ppal.
[18] Fls. 1779-1795 C.7 Ppal.

*por obvias razones, **no podían haber sido contratados aquí en Colombia,** y por lo mismo, no podía el Capitán de Puerto, otorgar el visto bueno al que se refiere el art. 1561 del C. Co., pero éste funcionario se prestó para dar su visto bueno, al igual que lo hizo con el mencionado señor Reinaldo Escultero (fl. 60) en las certificaiones que sirvieron como titulo ejecutivo a los señores: Víctor Hugo Arenas (fl. 113), Rogelio Eliseo Gálvez Vargas (fl. 120), Juan Alberto Montes de Oca (122), Andrés Castillo Carmona (fl. 129).*

3. ERRORES CONCRETOS DE LOS JUECES LABORALES Y LA SALA LABORAL DEL TRIBUNAL.

3.1. Admitir la demanda ejecutiva. Los jueces Primero y Segundo Laboral de Buenaventura no debieron admitir las demandas laborales. Los errores al admitir y ordenar con ello el embargo y secuestro de la motonave Zeetor por parte de quienes administraron justicia en su momento son:

*3.1.1 Se radicó una demanda con un **titulo ejecutivo complejo que no era exigible.***

*3.1.2 En estricto derecho, y como se tenía un plazo (fl. 136 del cuaderno 5), para el pago de las supuestas deudas laborales (seis meses), si el Juez consideró que se aceleraba el plazo, o no lo tenia en cuenta, antes de proferir orden ejecutiva ordenando el embargo de paso, y al aclararse el plazo, decisión equivocada, pero al fin y al cabo, una orden de un Juez, debió antes de admitir la demanda o, como medida previa, **constituir en mora** al demandado.*

*3.1.3 No haber **exigido la prueba** de la existencia y representación legal de la demandada en materia laboral (art. 75 del C.P.C).*

3.1.4 No se cumpliò el deber contenido en el artículo 75 del C.P.C, en cuanto al deber de exigir por parte del Juez el requisito de que el demandante mencione la dirección concreta de notificación.

3.2 El titulo arrimado como base de la ejecución, no es un titulo ejecutivo simple, sino un titulo ejecutivo complejo que no cumpliò las exigencias legales.

3.3. Se equivocó la Sala Laboral del Tribunal (fl. 24 al 61) al decir que el sitio de prestación del servicio, es un aspecto que podía haber sido demostrado por el actor en el transcurso del debate probatrio.

3.3.1. Se equivoca el Tribunal al señalar en su pag. 36 en deonde decretó la nulidad (fl. 59, renglón 11) manifestando que: "haberse demostrado que el contrato de trabajo se celebrò en territorio colombiano" cuando esto no es cierto.

3.4 El Juzgado no se percatò del hecho de que el embargo ordenado por él evidentemente se hubiere registrado, como lo determinó el mismo en su auto (fl. 155).

3.5 Se equivocò el Juzgado Laboral al aceptar al Capitán de la nave como representante legal de la sociedad demandada: Pacific Coasting S.A.

3.6 Decretarse un embargo de remanentes o del bien que pudieren quedar en el primer proceso que embargó la motonave Zeetor es un error.

3.7 El Juzgado Primero Laboral dentro del proceso ejecutivo de Juan Alberto Montes de Oca (fl. 276) no observa el jecho de quien expide la certificación con la cual se pretende hacer ver la existencia del titulo ejecutivo complejo, es el mismo demandante.

3.8 El Juzgado niega solicitud de Joseph Mora Van Wichen, en el sentido de dejarlo como custodio de la nave Zeetor una vez secuestrado. Es un error de la juez.

3.9 El Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura, al ordenar embargar la motonave Zeetor o sus remanentes yerra, por los mismos argumentos que se han esbozado dentro de éste escrito.

3.10 Existe una falla en la administración de justicia en manos de cada uno de los secuestres nombrados para el buque Zeetor por el no cumplimiento de sus deberes".

Posteriormente, el demandante por medio de escrito presentado el 19 de diciembre de 2014, ante esta Corporaciòn[19] se pronunció respecto del contenido de los documentos obtenidos en accesos públicos de las páginas web, los cuales fueron puestos a disposición de las partes mediante auto de 10 de diciembre de 2014.

Por último, el 14 de enero de 2015 la parte actora presentó ante esta Corporación un escrito[20] con el fin de aclarar el comportamiento de Joseph Mora Van Wichen en su trasegar dentro de estas actuaciones, con el objeto de apaciguar y serenar esos mantos de duda generados por los apoderados de la parte demandada.

6.8 Ahora bien, esta Corporaciòn el día 19 de enero de 2015 llevò a cabo la audiencia constitucional y convencional de alegaciones dispuesta por el Magistrado Sustanciador en auto de 11 de noviembre de 2014[21] y de la cual la Sala extrae los siguientes argumentos expuestos por las parte actora, las entidades demandadas y el Ministerio Público:

"Se le concede el uso de la palabra a los apoderados para que identifiquen señalando nombre, parte que representa, cédula y tarjeta profesional

---

[19] Fls. 1796-1800 C.7 Ppal.
[20] Fls. 1810-1814 C.7 Ppal.
[21] Fls. 1816-1819 C.7 Ppal.

En este estado de la diligencia, se reconoce personería a los apoderados de las entidades demandadas, de conformidad con la documentación acompañada por cada uno de ellos y que obra en el expediente y de conformidad con el artículo 74 del Código General del Proceso.

El Magistrado Ponente informó sucintamente el objetivo de la presente audiencia, que tiene por finalidad la exposición oral de las alegaciones de conclusión de las partes e intervinientes en este proceso una vez decretados y aportados los medios probatorios ordenados en auto de 11 de noviembre de 2014. Todo lo anterior, en acatamiento de lo dispuesto en la sentencia SU-768 de 16 de octubre de 2014 de la Corte Constitucional y en ejercicio del control obligatorio de convencionalidad.

Dicho lo anterior, se concede el uso de la palabra al apoderado de la parte demandante, quien expuso oralmente sus alegaciones sobre el sub judice, solicitó se accediera a las pretensiones de la demanda y reiteró lo expuesto en escrito de 16 de diciembre de 2014.

Seguidamente el Magistrado otorgó el uso de la palabra a las demandadas, iniciando por el Ministerio de Defensa Nacional. La apoderada del Ministerio de Defensa solicita a la Sala la posibilidad de escuchar a dos expertos sobre la materia, cuestión que se deniega por la Sala. En todo caso, advierte que puede estar asistida por su equipo de apoyo, siendo la apoderada quien debe intervenir en la exposición de sus alegaciones.

Solventado lo anterior, la apoderada del Ministerio de Defensa expuso oralmente sus argumentos, solicitando se desestimen las pretensiones de la demanda y propuso las excepciones de caducidad de la acciòn y falta de legitimación en la causa .

A continuación se concedió el uso de la palabra al apoderado del Ministerio de Justicia quien desarrolló su intervención solicitando se nieguen las pretensiones.

Posteriormente el Magistrado Ponente concedió la palabra a los intervinientes en el proceso contencioso administrativo, principiando por la apoderada de la Agencia de Defensa Jurídica del Estado, entidad que expuso sus argumentos dirigidos a la denegatoria de las pretensiones del actor.

Finalmente intervino el Agente del Ministerio Público, quien expuso sus argumentos dirigidos a solicitar la denegatoria de las pretensiones de la demanda, por cuanto considerò:

“El Ministerio Publico observa que ha habido una juiciosa exposición de las partes dmenadadas frente al abordaje del problema jurídico, abordaje que el Ministerio Pùblico comparte por lo tanto no voy a reiterar los argumentos planteados sino hacer énfasis en uno o dos asuntos:

1 El tema de la falta de la legitimación por activa: Es evidente que en este estado procesal nos tiene una decisión de la Corte Constitucional que pidio una prueba que no se arribó al expediente, por eso el Ministerio Publico solicitò previo a esta audiencia, que eventualmente se considerara su aplazamiento para efectos de hacer cumplir el objetivo de la Corte Constitucional (…) hemos escuhado aquí a la apoderada del Ministerio de Defensa hacer referencia de la normatividad hondureña y el no cumplimiento estricto de lo que allí se plantea para efectos de la acreditación de la legitimación en la causa por activa, pero también allí hay algo un medio de prueba que fue decretado por el Despacho que tiene que ver con unas

colnsultas que se hicieron al internet a la informacipn que hay en la red y se hizo el pronunciamiento de la parte demandante sobre lo que allí se acreditaba y es en el sentido de que esa prueba plantea o incrementa la duda sobre la lwegitmacion que tiene el actor para presentar esa demanda, porque según esos registros o esa información que figura en la red que no fue tachada de falsa, la argumentación que plantea la parte actora frente a ese tramite fue que no lo culminó, lo inicio pero no lo culuminò, extraño que inicie un tramite pero no lo culmine, cuando ali lo que ocurrio fue que no solo hubo cambio de bandera lo cual ameritaría que tuviéramos que hacer el análisis de la iegirmacion en la causa por activa con referencia a otra legidlacion diferente a la panameña, sino que también que hubo cambio de armador, según lo que refiere esa información que aparece en internet allí aparece como "manager and owner", es decir como gerente y propietario, es decir como armador, una sociedad diferente de la que aparece en el proceso, tal es el caso que aparece shiping Panama, sociedad que además si uno hace las consultas en los registros de la loit (sic) aparece vigente esa sociedad, no fue posible acceder a la información que hay en los registros imo sobre la confirmación de esa información inicial que encuentra el Despacho, pero si considera que esta prueba no puede pasar intrascendente en el proceso, osea hubo unas decisiones que desisitimaron las pretensiones por no acreditar en debida la forma la legitimación en la causa por activa, es decir, la propiedad de la nave que se dice que padeció el daño y la parte demandante realiza unas maniobras procesales fuera del país cuando la nave estaba involucrada en problemas jurídicos aquí en Colombia y guarda silencio sobre esa información, y creo yo con todo respeto que se presenta una situación indicativa de falta de lealtad procesal, hay una situación que puede afectar la propiedad y la tenencia, la capacidad de disposición sobre la nave con trascedencia porque fueron hechos anteriores a 1992, es decir, anteriores al momento de presentar la demanda, considera el Ministerio Pùblico que si aquí hubo unas decisiones judiciales en primera instancia y en segunda instancia del Consejo de Estado donde se absolvió a las demandadas por duda o falta de acreditacipon de la propiedad, en este momento con la prueba que arribò oficiosamente el Magistrado Ponente en las investigaciones que hizo para develar la verdad real, esa duda se acrecienta porque ya no es solo la falta de normas para validarse los documentos que invoca que solo vino a acreditarlos aquí en segunda instancia, en este momento considera el Ministerio Pùblico que la verdad procesal si esa es realmente la situación jurídica de la motonave porque hay unos registros que indican que esa motonave hoy tiene una bandera panameña con otra persona jurídica como propietario desde antes de presentarse la demanda, considera el Ministerio Pùblico que aquí hay una situación que además linda con los asuntos o temas que tienen que ver con la lealtad procesal y que la parte frente a ese hecho guardó silencio (…), no trae ninguna otra prueba fuera de su afirmación, esta conducta de la parte unida a un gran conjunto de elementos pone en entre dicho realmente la lealtad procesal con la que ha acutado la parte actora, osea se han planteado situaciones que planrtean que apareven indicios serios que la parte actora utilizò proceso evasivos para eludir responsabilidades, alli aunque no es un tema que tiene que ver con el proceso, se hace referencia a una acta de conciliaciòn en la cual el demandante dice yo no soyp ropietario, yo no soy representante, yo solo soy agente comercial, es indudable que eso no tiene que ver directamente con el hecho que ocasiono el daño pero si forma parte del conjunto probatorio que si es clara la conducta leal de la parte actora, por eso se observa tambièn y tambien entrando las consideraciones de fondo, es que tambièn la parte actora acomoda las pretensiones a lo que se le presente, inicialmente cuando presenta la demanda dice que la culpa en la que incurre la capitania de puerto es suscribir el documento que sirviò de titulo ejecutivo pero como despues analiza y estudia bien alega un hecho nuevo que no esta planteado en la demanda y es que la capitania puerto tambièn contesto de manera equivoca la solicitud de

> *inscripiciòn del embargo, ese hecho no esta planteado, entonces no es leal que traiga en alegaciones de segunda instancia un hecho nuevo, amen que ese huevo no tiene incidencia con lo que considera el ministerio ùblico que es lo que se debe considerar frente al ministerio de defensa, porque los hechos que se alegan frente a èl estan caducados (…)".*

Una vez concluida la anterior audiencia, se cierra la etapa de alegaciones de conclusiones y se procede a subir al Despacho, para elaborar proyecto de sentencia[22].

6.9 Por ultimo, el embajador Francisco Ramón Zepeda Andino, mediante escrito presentado el 21 de enero de 2015[23], da respuesta a la nota remitida por esta entidad respecto al buque de bandera hondureña denominada "Zeetor" y pone de presente los siguientes documentos:

- Oficio proferido por el Director General de Ceremonial Diplomatico y Protocolo el 12 de enero de 2015 y dirigido al embajador de Honduras en Colombia, en el que consta: "*la Marina Mercante Nacional responde que la embarcación "Zeetor" con registro L-0322948 fue cancelada de oficio mediante resolución No. 002/99, encontrándose el expediente original en la Procuraduria General de la Repùblica"*[24].

CONSIDERACIONES

1. Presupuestos Procesales

1.1 Competencia

La Sala observa que es competente para resolver el asunto sub judice, iniciado en ejercicio de la acción de reparación directa, en observancia de la naturaleza del asunto. La Ley 270 de 1996 (vigente para la época de presentación de la demanda - 30 de enero de 1997) fijó la competencia para conocer de tales asuntos en primera instancia, en cabeza de los Tribunales Administrativos y, en

---

[22] Fls. 1826 C.7 Ppal.
[23] Fls. 1828-1830 C7 Ppal.
[24] Fls. 182-1831 C.7 Ppal.

segunda instancia, en el Consejo de Estado, sin que sea relevante consideración alguna relacionada con la cuantía[25].

Sin embargo, teniendo en cuenta que, adicionalmente, es demandado el Ministerio de Defensa Nacional, también debe preverse que En atención a lo previsto en los artículos 120 del Código Contencioso Administrativo y 1 del Acuerdo 55 de 2003, la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado es competente para resolver el recurso de apelación interpuesto contra la sentencia proferida el 15 de diciembre de 2000 por la Sala de Descongestión del Tribunal Administrativo del Valle del Cauca[26], mediante la cual se denegaron las súplicas de la demanda.

Adicionalmente, comoquiera que la sentencia de primera instancia y el recurso de apelación tuvieron lugar para el año 2000, la norma aplicable, a efectos de determinar la segunda instancia, es el Decreto 597 de 1988, el cual señalaba que para el año 1.997, fecha de presentación de la demanda, la cuantía mínima para que un proceso en acción de reparación directa fuere susceptible del recurso de apelación era de $13.460.000.oo, la cual se determina por el valor de las pretensiones sin tomar en cuenta los frutos, intereses, multas o perjuicios reclamados como accesorios, que se causen con posterioridad al libelo introductorio. En el caso concreto la pretensión mayor fue por concepto de perjuicios materiales y supera ampliamente la cuantía señalada.

1.2 Legitimación en la Causa

1.2.1 Por Activa, temporalidad o ex-temporalidad del material probatorio y fallo de Tutela proferido por la Honorable Corte Constitucional mediante sentencia SU – 768 de 16 de octubre de 2014 y auto de ajuste convencional y constitucional.

---

[25] Para tal efecto puede consultarse el auto proferido por la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo el 9 de septiembre de 2008, C.P. Mauricio Fajardo Gómez, expediente 11001-03-26-000-2008-00009-00, actor: Luz Elena Muñoz y otros.
[26] Fl. 1119 – 1141 Cdn.6

Resalta la Sala que la falta de legitimación en la causa[27] en la parte activa fue una excepción propuesta *ab initio* de la relación procesal, que la parte demandada reiteró en cada una de sus intervenciones, que fue aducida por el Ministerio Público y que, como pudo verse, fue acogida por el *A quo* con fundamento en la normatividad vigente.

Lo propio ocurrió en segunda instancia, cuando mediante sentencia de 9 de mayo de 2012 esta Subsección confirmó la decisión proferida por la Sala de Descongestión del Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, al encontrar que la sociedad Pacific Coasting S.A. compareció al proceso en calidad de propietario de la motonave ZEETOR y, que en relación con las naves y su propiedad, la legislación comercial colombiana, que a su vez desarrolla los convenios y tratados internacionales suscritos por Colombia en esta materia, instituyó, entre otras, la forma de adquirir y probar el derecho de propiedad sobre dichos bienes, ya sean estos nacionales o extranjeros,.

De manera que la Subsección tuvo en cuenta, como a su turno lo hizo el *A quo*, que frente a las naves de bandera extranjera el artículo 1442 del C.Co., dispone que *"[l]a propiedad de las naves matriculadas o construidas en país extranjero, se probará por los medios que establezca la legislación del correspondiente país; los documentos serán autenticados conforme a la ley colombiana".*

Así las cosas, la norma en cita impone la demostración de dos elementos esenciales, que para el caso de autos, en el cual se está ante una nave de bandera hondureña, son en primer lugar, la legislación vigente en Honduras para la adquisición del derecho real de dominio sobre naves y, en segundo lugar, el cumplimiento pleno de dicha legislación.

---

[27] Sentencia del 23 de octubre de 1990. Expediente No. 6054. *"La legitimación en la causa consiste en la identidad de las personas que figuran como sujetos (por activa o por pasiva) de la pretensión procesal, con las personas a las cuales la ley otorga el derecho para postular determinadas pretensiones. Cuando ella falte bien en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada"*

Al efecto, observó la Subsección que el demandante allegó con su escrito de apelación los documentos que consideró suficientes para acreditar la adquisición del dominio sobre la nave, pero estos fueron excluidos por extemporaneidad y porque, aunque fueran valorados, con ellos solamente se suplía el segundo de los requisitos señalados por el mencionado artículo 1442 del C.Co., es decir, pese a que se quiso acreditar la adquisición de la motonave, no se establecieron las formas legales exigidas por la República de Honduras para tal efecto, frente a lo cual, adicionalmente, debía observarse lo prescrito por el artículo 188[28] del C.C., que exige allegar al proceso el texto de las leyes extranjeras en copia autentica, expedida por la autoridad competente del respectivo país o por el Cónsul de ese país en Colombia, cuya firma debe venir autenticada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, y, en tratándose de una ley extranjera no escrita, estableció la posibilidad de probarla mediante el testimonio de dos o más abogados del país de origen, en todo caso, con observancia de lo dispuesto en los artículos 259 y 260 *ibídem,* todo ello para dotar de validez territorial a la legislación extranjera[29].

Al respecto, es igualmente importante resaltar que el aludido artículo 188 de la legislación procesal civil previó la posibilidad de allegar tales pruebas al proceso de oficio o a solicitud de parte, frente a lo cual, la Sala acogió la tesis expuesta por la Corte Constitucional sobre la diferencia entre la primacía del derecho sustancial y la prueba en el proceso de los hechos y actos jurídicos que conllevan el nacimiento, modificación o extinción de los derechos reconocidos en la ley sustancial, en el sentido de concebir los rigores procedimentales como los mecanismos necesarios para alcanzar el desarrollo de los derechos sustanciales, por cuanto cumplen la finalidad de rodear de garantías de certeza la demostración

---

[28] Declarado exequible por la Corte Suprema de Justicia, mediante sentencia de 13 de febrero de 1984.

[29] La Corte Constitucional, en este sentido ha sostenido que "*Igualmente, es el legislador el llamado a establecer cómo se prueban ante las autoridades colombianas los hechos acaecidos en el exterior, y tiene que contemplar los mecanismos idóneos para que ellas conozcan con certidumbre, en el ámbito de sus funciones, si un determinado acto que se dice proferido por autoridades extranjeras, o uno otorgado con su intervención, en realidad tiene ese origen. Al establecer el requisito que asegure la verdadera procedencia del documento no se presume la mala fe sino que se reglamenta la materia, previendo con anticipación las reglas aplicables al proceso -judicial o administrativo- en que tales documentos se quiere que valgan"* (C- 412 de 25 de abril de 2001 y C-520 de 2009).

de los hechos[30], *y* bajo el principio que Federico Carlos de Savigny denominó "*el principio de la sumisión voluntaria*"[31], requirió del demandante la carga de la prueba, en la medida en que éste conoce y se sometió a la legislación de honduras cuando adquirió o matriculó su nave en esa nación, razón por la que consideró que se encontraba en condiciones de acreditarla en el proceso, no obstante las facultades oficiosas del juez que, a su vez, las concibió como un mecanismo que no puede exceptuar la imparcialidad del juez y no fueron establecidas para invadir la esfera de los intervinientes en el proceso sino para velar por la justicia y la superposición de los derechos al debido proceso, legalidad e igualdad procesales que a su vez se desarrollan mediante la salvaguarda de la publicidad y contradicción de la prueba y garantía del derecho de defensa de la parte demandante que *ab initio* sustentó la ausencia de los presupuestos configurativos de la legitimación en la causa en cabeza de la parte actora.

Así las cosas, esta Subsección declaró la falta de legitimación en la causa en la parte activa por cuanto no encontró acreditados los presupuestos establecidos por los artículos 1442 del C.Co. y 188 del C. P. C., pero su pronunciamiento fue impugnado por el demandante mediante acción de tutela que en la invocó la violación de sus derechos fundamentales a la familia, a la salud, al mínimo vital, a la vida digna y al debido proceso y el derecho de defensa.

De dichas acciones conocieron en primera y segunda instancia las Secciones 4º y 5ª del Consejo de Estado, quienes fungiendo como jueces de tutela denegaron el amparo invocado al considerar que dentro del proceso de reparación directa sí fueron valoradas las pruebas allegadas, pero que las mismas no eran suficientes para acreditar el dominio del barco, aspecto que no podía ser remediado invocando los poderes oficiosos del juez; y sobre la inaplicación del Tratado de Montevideo 1889 encontraron que éste *"no establece, como lo afirma el actor, que corresponde al juez de conocimiento decretar de oficio la prueba de la ley extranjera que rige la propiedad de los mismos, carga procesal que continúa a*

---

[30] Corte Constitucional, Sentencia de Constitucionalidad 023 de 11 de febrero de 1998.
[31] BIOCCA CÁRDENAS BASZ, Lecciones de DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO, parte general, Ed. Universidad, Bueno Aires – Argentina, pág. 126.

cargo de la parte demandante", consecuencia de lo cual *"consideró la Sala que el análisis jurídico, fáctico y probatorio realizado por las autoridades judiciales accionadas, en cuanto a los reparos señalados, se encuentra debidamente razonado y argumentado, habiendo explicado bajo el principio de razón suficiente el motivo por el cual no se encontró acreditado en el caso concreto el presupuesto de la legitimación en la causa por activa, no pudiendo el juez de tutela convertirse en una instancia adicional para analizar el proceso"*.

No obstante, la acción de tutela fue seleccionada en sede de revisión por la Corte Constitucional que mediante sentencia SU 768 de 2014 advirtió, en la vulneración denunciada, una dificultad de raigambre constitucional, relacionada con el derecho fundamental al debido proceso que concreto en el interrogante *"¿vulnera el derecho fundamental al debido proceso la decisión judicial que niega las pretensiones de un demandante bajo el argumento que este no acreditó ni aportó el derecho extranjero conforme al cual se estructura su pretensión?".* Cuya respuesta fue, sí se vulnera.

En sustento de su conclusión la Corte argumentó que la representación de la justicia como una mujer de ojos vendados aparece como aquel frio e impávido funcionario que se limita a esperar que las partes dispongan sus pretensiones sobre la balanza; lo cual no representa a cabalidad el ideal del juez dentro del Estado social y democrático de derecho, sobre el cual sostuvo

> *"El Juez del Estado social de derecho es uno que ha dejado de ser el "frío funcionario que aplica irreflexivamente la ley"[32], convirtiéndose en el funcionario -sin vendas- que se proyecta más allá de las formas jurídicas, para así atender la agitada realidad subyacente y asumir su responsabilidad como un servidor vigilante, activo y garante de los derechos materiales[33]. El Juez que reclama el pueblo colombiano a través de su Carta Política ha sido encomendado con dos tareas imperiosas: (i) la obtención del derecho sustancial y (ii) la búsqueda de la verdad. Estos dos mandatos, a su vez, constituyen el ideal de la justicia material".*

Conclusión de lo cual aseveró que el marco filosófico de la Constitución Política convoca y empodera a los jueces de la República como los primeros llamados a ejercer la función directiva del proceso, dentro de lo cual resaltó la oficiosidad del

---

[32] Corte Constitucional, Sentencia T-264 de 2009
[33] Ver Sentencia C-159 de 2007.

juez para impulsar los procesos, especialmente cuando las preguntas centrales giran en torno a *"¿Cuál derecho debe ser aplicado ante una disputa entre nacionales de distintos Estados?; ¿Qué juez es competente para aplicarlo?; ¿Cómo debe ser probado este derecho?",* aunque al respecto refirió "*el difícil acceso a la normatividad foránea"*; las inquietudes que genera la búsqueda por internet; la falta de desarrollo de los canales diplomáticos y la falta de conocimiento de los litigantes o su temor porque el uso del Derecho extranjero conlleve retrasos y demoras procedimentales, por lo que afirmó que el uso del derecho extranjero es mínimo y frente al cual planteó el surgimiento al interior del continente Europeo de dos modelos divergentes en torno a la aplicación del derecho extranjero que definen *"(i) la manera en que el derecho extranjero ingresa a un proceso nacional y (ii) si el mismo es objeto de prueba".*

Entonces, bajo el entendido según el cual los hechos deben ser alegados por las partes y las cuestiones de derecho deben ser asumidas por los jueces, el interrogante es: ¿el contenido y alcance del Derecho extranjero es una cuestión fáctica o jurídica?, porque el primer modelo supone el deber de los jueces de establecer *ex officio* el Derecho extranjero, aunque no se descarta la asistencia de las partes interesadas, y, el segundo modelo, sostiene la carga de la prueba exclusivamente sobre las partes, porque el derecho foráneo es tratado como una cuestión fáctica donde cualquier investigación o conocimiento personal del juez está prohibido.

Sin embargo, la Corte planteó la existencia de un tercer modelo, que presenta una alternativa intermedia o sistema de colaboración entre las partes y el juez, o una cuarta opción, consistente en la aplicación del derecho local ante la imposibilidad de establecer la norma extranjera.

Ahora bien, con relación a la prueba del Derecho extranjero en el ordenamiento jurídico Colombiano la Corte refiere la Convención Interamericana sobre normas generales de derecho internacional privado (1979) y afirma que ésta asimila la norma extranjera con una cuestión de derecho por lo que sitúa la responsabilidad de su aplicación en cabeza de los jueces, aunque no descarta la posibilidad de que las partes puedan participar en la prueba y exceptúa los eventos en que ella

sea considerada contraria al orden público o se haya invocado con intención fraudulenta; la Convención Interamericana sobre prueba e información acerca del derecho extranjero (1979) que faculta a los Estados para solicitar los elementos probatorios o informes sobre texto, vigencia, sentido y alcance legal del Derecho de otro Estado; Tratados de Derecho Civil Internacional y de Derecho Comercial Internacional de Montevideo (1989), ratificados por Colombia mediante Ley 33 de 1992, cuyo protocolo adicional fue invocado por el actor pero el cual no es vinculante para el Estado Colombiano, como tampoco lo es el Código Bustamante, aunque sí ofrecen una guía sobre la orientación regional en materia de prueba y acreditación del derecho extranjero.

Finalmente, frente a lo dispuesto por el artículo 188 del C.P.C., la Corte concluyó la existencia de un sistema mixto o intermedio, en el que el Derecho extranjero no se aborda como una simple cuestión fáctica pero tampoco es un asunto de puro Derecho por cuanto el ordenamiento colombiano consagra simultáneamente los poderes oficiosos del juez y "*reconoce que su contenido, alcance y vigencia puede ser alegado, probado y discutido también por las partes interesadas"*, por lo cual *"el análisis debe efectuarse caso a caso en tanto el ordenamiento jurídico no estableció prevalencia alguna –al menos no expresamente- entre el deber oficioso del juez y la actividad de las parte en la obtención del derecho extranjero"* y *"se hace necesario fijar unos criterios que permitan determinar razonablemente una justa y eficiente distribución de las cargas procesales en el caso concreto"*, fijando así, a manera de guía, los siguiente parámetros:

(i) La relevancia de establecer el Derecho extranjero dentro de la disputa. De manera que si se trata de un elemento accesorio corresponderá a las partes su prueba*. Contrario sensu*, si se trata de un aspecto central, corresponderá al impulso oficioso del juez.

(ii) La calidad de las partes o accesibilidad de las partes al Derecho extranjero[34].

---

[34] "*Cuando la parte interesada en la prueba del derecho extranjero es una persona natural o jurídica con fácil acceso a la norma foránea (p.e. porque es una multinacional con sede y representación en el otro país), el deber oficioso en cabeza de las autoridades jurisdiccionales se*

(iii) Disponibilidad de la norma, que debe ser allegada desde el inicio por las partes interesadas cuando se encuentre disponible o resulte de fácil acceso. *"En caso contrario el juez debe ser activo en la búsqueda del derecho extranjero".*

Así las cosas, en el caso concreto la Corte Constitucional encontró que en la condición vulnerable en que se encuentra el accionante Joseph Mora Van Wichen, la obtención oficiosa del derecho extranjero cobra mayor sentido, por lo que su negativa transgrede el debido proceso; la prueba del Derecho hondureño en relación con la propiedad sobre naves era de suma importancia para el caso, de modo que el impulso oficioso se hacía necesario para garantizar el verdadero acceso a la administración de justicia.

Fue, entonces, de esta manera que la Corte Constitucional enriqueció el poder del juez dentro del Estado social y democrático de derecho, realzó la relevancia de la verdad en sacrificio de las formas procesales y fijó los criterios que deben tenerse en cuenta para determinar razonablemente una justa y eficiente distribución de las cargas procesales entre el juez y las partes, en cada caso concreto, pronunciamiento que esta Sala de Subsección quiere celebrar y elogiar, en tanto legitima la actuación activa del juzgador, sin que pueda tachársele de parcial, siempre que se busque la verdad y la justicia material; pronunciamiento que bastante falta le hacía al ordenamiento jurídico para dotar de libertad procesal a los jueces que sometidos al imperio de la ley proceden a su aplicación, como bien lo sostuvo la Corte, de manera fría pero presionados por la idea de verse incursos bajo acusaciones de prevaricato o similares.

En atención a lo anterior, dentro del impulso oficioso del proceso la Sala profirió el Auto de Ajuste Constitucional y Convencional, de fecha 11 de noviembre de 2014, mediante el cual dio inicio al cumplimiento del fallo de tutela SU-768 de 2014 y dispuso lo necesario a efectos de "*practicar las pruebas que consideró necesarias*

---

reduce. Por el contrario, cuando se está en presencia de un sujeto de especial protección constitucional, con recursos financieros y profesionales limitados, cobra mayor fuerza la intervención del juez en la obtención del derecho extranjero con el propósito de asegurar la vigencia de un orden justo121 y la prevalencia del derecho sustancial."

para el esclarecimiento de la verdad" y para salvaguardar los derechos de acceso a la justicia y el debido proceso.

Al efecto, es preciso reiterar los planteamientos incluidos en la mencionada providencia, donde se destacó que la sentencia SU 768 DE 2014 constituye un punto culmen del desarrollo jurisprudencial de esa Alta Corporación respecto del carácter marcadamente sustantivo, material y efectivo del derecho al acceso a la administración de justicia y el debido proceso (artículos 29 y 228 constitucionales) los cuales, más allá de las formas procedimentales, requieren un acento interpretativo con fundamento en la constitucionalización del derecho y la efectividad de los derechos fundamentales de quienes están trabados en un litigio.

Asimismo se señaló que esta Corporación, y en particular el despacho ponente, ya había fijado de tiempo atrás este derrotero interpretativo habiendo destacado cómo las normas procedimentales demandan una lectura constitucional y, aún más, convencional, todo ello en orden a hacer efectivo los derechos fundamentales. Es el caso de los análisis abordados en materia de decreto de medios probatorios[35], cargas procesales[36], caducidad de las acciones contencioso administrativas[37], medidas cautelares[38], entre otros asuntos[39].

Aun así, la sentencia **SU-768 de 2014** va más allá y deja en claro que el deber primario y fundamental de todos los funcionarios judiciales es el de guardar estricta fidelidad al texto y espíritu de la Constitución por encima de las disposiciones legales y/o reglamentarias; que es preciso comprometerse con la vigencia de los derechos fundamentales y el principio democrático para satisfacer los requerimientos que una sociedad como la nuestra exige, lo cual demanda de la

---

[35] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. Auto de ponente de 7 de octubre de 2013, exp. 47935.
[36] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Auto de ponente de 24 de septiembre de 2012, exp. 44050.
[37] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Auto de ponente de 17 de septiembre de 2013, exp. 45092.
[38] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Autos de ponente de 26 de febrero de 2014 (exp. 47693), 19 de mayo de 2014 (50219), 17 de junio de 2014 (exp. 48184, entre otros.
[39] Cfr. Autos de 6 de diciembre de 2012 y 17 de octubre de 203, proferidos dentro del expediente 45679.

judicatura un rol proactivo y volcado hacia la búsqueda de la verdad y de la aplicación y primacía del derecho sustancial sobre el formal.

Con todo, no resulta exagerado afirmar que la decisión de la Corte Constitucional constituye una habilitación constitucional *sui generis* con la cual los jueces, en el marco de su rol funcional, resultan empoderados para proyectar razones de constitucionalidad sobre el resto del ordenamiento jurídico inferior.

Aun así, este Despacho también debe destacar que la construcción de este nuevo rol del Juez en el Estado Social de Derecho pasa, necesariamente, por la obligada aplicación directa y sin parar mientes de las disposiciones normativas de la Convención Americana de Derechos Humanos y, en particular, de la *ratio* fijada en los diversos fallos proferidos por la Corte Interamericana de Derechos Humanos; esto es: el ejercicio de la actividad jurídica en clave de convencionalidad[40-41],

---

[40] El control de convencionalidad es una herramienta cuyo desarrollo se encuentra en la amplia jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos que pasa a señalarse: Caso Velásquez Rodríguez Vs Honduras, sentencia de 29 de julio de 1988; Caso Suarez Rosero Vs Ecuador, sentencia de 12 de noviembre de 1997; Caso Castillo Petruzzi y otros Vs. Perú, sentencia de 30 de mayo de 1999; Caso Mirna Mack Chang Vs Guatemala, sentencia de 25 de noviembre de 2003 (Voto razonado concurrente Juez Sergio García Ramírez); Tibi Vs. Ecuador, sentencia de 7 de septiembre de 2004; Caso La Última Tentación de Cristo Vs. Chile, sentencia de 5 de febrero de 2005; Caso López Álvarez Vs Honduras, sentencia de 1° de febrero de 2006; Caso Almonacid Arellano y otros Vs. Chile, sentencia de 26 de septiembre de 2006; Caso Trabajadores Cesados del Congreso (Aguado Alfaro y otros) Vs. Perú, sentencia de 24 de noviembre de 2006 (Voto razonado del Juez García Ramírez); Caso La Cantuta Vs. Perú, sentencia de 29 de noviembre de 2006 (Voto razonado del Juez García Ramírez); Caso Boyce Vs. Barbados, sentencia de 20 de noviembre de 2007; Caso Castañeda Gutman Vs. México, sentencia de 6 de agosto de 2008; Caso Heliodoro Portugal Vs. Panamá, sentencia de 12 de agosto de 2008; Caso Radilla Pacheco Vs. México, sentencia de 23 de noviembre de 2009; Caso Manuel Cepeda Vargas Vs. Colombia, sentencia de 26 de mayo de 2010; Caso Comunidad Indígena Xákmok Kásek Vs. Paraguay, sentencia de 24 de agosto de 2010; Caso Fernández Ortega y otros Vs. México, sentencia de 30 de agosto de 2010; Caso Rosendo Cantú y otra Vs. México, sentencia de 31 de agosto de 2010; Caso Ibsen Cárdenas e Ibsen Peña Vs. Bolivia, sentencia de 1° de septiembre de 2010; Caso Vélez Loor Vs. Panamá, sentencia de 23 de noviembre de 2010; Caso Gomes Lund y otros (Guerrilha do Araguaia) Vs. Brasil, sentencia de 24 de noviembre de 2010; Caso Cabrera García y Montiel Flores Vs. México, sentencia de 26 de noviembre de 2010; Caso Gelman Vs. Uruguay, sentencia de 24 de febrero de 2011; Caso Chocrón Chocrón Vs. Venezuela, sentencia de 1° de julio de 2011; Caso López Mendoza Vs. Venezuela, sentencia de 1° de septiembre de 2011; Caso Fontevecchia y D'amico Vs. Argentina, sentencia de 29 de noviembre de 2011; Caso Atala Riffo y niñas Vs. Chile, sentencia de 24 de febrero de 2012 (Voto parcialmente disidente Juez Alberto Pérez Pérez); Caso Furlan y familiares Vs. Argentina, sentencia de 31 de agosto de 2012; Caso Masacre de Rio Negro Vs. Guatemala, sentencia de 4 de septiembre de 2012; Caso Masacre de El Mozote y lugares aledaños Vs. El Salvador, sentencia 25 de octubre de 2012 (voto razonado del Juez Diego García Sayán); Caso Gudiel Álvarez (Diario Militar) Vs. Guatemala, sentencia de 20 de noviembre de 2012; Caso Masacre de Santo Domingo Vs. Colombia, sentencia de 30 de noviembre de 2012; Caso Mendoza y otros Vs. Argentina, sentencia de 14 de mayo de 2013.

criterio que ha sido acogido por el Pleno de la Sala de Sección Tercera de esta Corporación[42].

Así, el control de convencionalidad es una manifestación de lo que se ha dado en denominar la constitucionalización del derecho internacional, también llamado con mayor precisión como el "control difuso de convencionalidad," e implica el deber de todo juez nacional de *"realizar un examen de compatibilidad entre las disposiciones y actos internos que tiene que aplicar a un caso concreto, con los tratados internacionales y la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos."*[43]

Si bien, como construcción jurídica, el control de convencionalidad parece tener su origen en la sentencia proferida en el *"caso Almonacid Arellano y otros vs Chile,"*[44] lo cierto es que desde antes del 2002,[45] e incluso en la jurisprudencia de los años noventa de la Corte Interamericana de Derechos, ya se vislumbraban ciertos elementos de este control de convencionalidad.

Adicionalmente debe tenerse en cuenta las siguientes Opiniones Consultivas y Resoluciones de la Corte IDH: Opinión Consultiva OC-13/93, de 16 de julio de 1993, OC-14/1994 de 9 de diciembre de 1994 (Responsabilidad Internacional por expedición y aplicación de leyes violatorias de la Convención); Resolución de supervisión de cumplimiento de sentencia de 20 de marzo de 2013, caso Gelman Vs Uruguay.

[41] Cfr. SANTOFIMIO GAMBOA, Jaime Orlando. La cláusula constitucional de la responsabilidad del Estado: Estructura, régimen y le principio de convencionalidad como pilar de su construcción dogmática. En: BREWER CARÍAS, Allan y SANTOFIMIO GAMBOA, Jaime Orlando. Control de Convencionalidad y responsabilidad del Estado, Universidad Externado de Colombia, 2013,

[42] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Pleno de Sección Tercera, Sentencia de 28 de agosto de 2014, exp. 26251.

[43] "Lo anterior implica reconocer la fuerza normativa de tipo convencional, que se extiende a los criterios jurisprudenciales emitidos por el órgano internacional que los interpreta. Este nuevo tipo de control no tiene sustento en la CADH, sino que deriva de la evolución jurisprudencial de la Corte Interamericana de Derechos Humanos". FERRER MAcGREGOR, Eduardo. "El control difuso de convencionalidad en el estado constitucional", en [http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2873/9.pdf; consultado 9 de febrero de 2014].

[44] Corte Interamericana de Derechos Humanos, caso Almonacid Arellano y otros vs. Chile, sentencia de 26 de septiembre de 2006.

[45] "[…] El control de convencionalidad que deben realizar en el sistema del Pacto de San José de Costa Rica los jueces nacionales, parte de una serie de votos singulares del juez de la Corte Interamericana Sergio García Ramírez, v.gr., en los casos Myrna Mack Chang (25 de noviembre de 2003, considerando 27) y Tibi (7 de septiembre de 2004, considerandos 3 y 4)". SAGÜÉS, Néstor Pedro, "El control de convencionalidad en el sistema interamericano, y sus anticipos en el ámbito de los derechos económico-sociales, concordancias y diferencias con el sistema europeo", en [http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/7/3063/16.pdf; consultado el 9 de febrero de 2014].

Se trata, además, de un control que está dirigido a todos los poderes públicos del Estado,[46] aunque en su formulación inicial se señalaba que eran los jueces los llamados a ejercerlo.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe destacar cómo en el *"caso Almonacid Arellano y otros vs. Chile,"* la Corte Interamericana de Derechos Humanos proyecta el control de convencionalidad, pues allí se afirma que constituye una obligación en cabeza del poder judicial ya que *"cuando el Legislativo falla en su tarea de suprimir y/o no adoptar leyes contrarias a la Convención Americana, el Judicial permanece vinculado al deber de garantía establecido en el artículo 1.1 de la misma[47] y, consecuentemente, debe abstenerse de aplicar cualquier normativa contraria a ella."*[48]

Lo anterior indica claramente que el juez nacional no sólo está llamado a aplicar y respetar su propio ordenamiento jurídico, sino que también debe realizar una *"interpretación convencional"* para determinar si aquellas normas son "*compatibles"* con los mínimos previstos en la Convención Americana de Derechos Humanos y en los demás tratados y preceptos del derecho internacional de los derechos humanos y del derecho internacional humanitario.[49]

---

[46] Corte Interamericana de Derechos Humanos, caso Almonacid Arellano y otros vs. Chile, sentencia de 26 de septiembre de 2006, párrafo 123: "El cumplimiento por parte de agentes o funcionarios del Estado de una ley violatoria de la Convención produce responsabilidad internacional del Estado, y es un principio básico del derecho de la responsabilidad internacional del Estado, recogido en el derecho internacional de los derechos humanos, en el sentido de que todo Estado es internacionalmente responsable por actos u omisiones de cualesquiera de sus poderes u órganos en violación de los derechos internacionales consagrados, según el artículo 1.1 de la Convención Americana".

[47] "[…] El control de convencionalidad es consecuencia directa del deber de los Estados de tomar todas las medidas que sean necesarias para que los tratados internacionales que han firmado se apliquen cabalmente". CARBONELL, Miguel, "Introducción general al control de convencionalidad", en [http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/7/3271/11.pdf; consultado el 9 de febrero de 2014].

[48] Corte Interamericana de Derechos Humanos, caso Almonacid Arellano y otros vs. Chile, sentencia de 26 de septiembre de 2006, párrafo 123.

[49] "[…] Se trata de un estándar "mínimo" creado por dicho tribunal internacional, para que en todo caso sea aplicado el corpus iuris interamericano y su jurisprudencia en los Estados nacionales que han suscrito o se han adherido a la CADH y con mayor intensidad a los que han reconocido la competencia contenciosa de la Corte IDH; estándar que, como veremos más adelante, las propias Constituciones o la jurisprudencia nacional pueden válidamente ampliar, para que también forme parte del "bloque de constitucionalidad/convencionalidad" otros tratados, declaraciones e instrumentos internacionales, así como informes, recomendaciones, observaciones generales y demás resoluciones de los organismos y tribunales internacionales". FERRER MAcGREGOR, Eduardo, "Interpretación conforme y control difuso de convencionalidad. El nuevo paradigma para

Ese control de convencionalidad por parte de los jueces nacionales lo señala la Corte Interamericana de Derechos Humanos, así:

> *"[…] La Corte es consciente que los jueces y tribunales internos están sujetos al imperio de la ley y, por ello, están obligados a aplicar las disposiciones vigentes en el ordenamiento jurídico. Pero cuando un Estado ha ratificado un tratado internacional como la Convención Americana, sus jueces, como parte del aparato del Estado, también están sometidos a ella, lo que les obliga a velar por que los efectos de las disposiciones de la Convención no se vean mermadas por la aplicación de leyes contrarias a su objeto y fin, y que desde un inicio carecen de efectos jurídicos. En otras palabras, el Poder Judicial debe ejercer una especie de "control de convencionalidad" entre las normas jurídicas internas que aplican en los casos concretos y la Convención Americana de Derechos Humanos. En esta tarea, el Poder Judicial debe tener en cuenta no solamente el tratado, sino también la interpretación que del mismo ha hecho la Corte Interamericana, intérprete última de la Convención Americana."*[50]

En suma, dada la imperiosa observancia de la convencionalidad basada en los Derechos reconocidos en la Convención Americana de Derechos Humanos y la jurisprudencia decantada por la Corte Interamericana, como criterio interpretativo vinculante, es que se encuentra suficiente fundamento para estructurar el deber jurídico oficioso de las autoridades estatales –y en particular de los jueces- de aplicar la excepción de inconvencionalidad para favorecer las prescripciones normativas que emanan de la Convención por sobre los actos jurídicos del derecho interno.

Esta afirmación se fundamenta no sólo en la prohibición que tiene todo Estado parte de un tratado de oponer su derecho interno para incumplir los acuerdos

---

el juez mexicano", en [http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/7/3033/14.pdf; consultado el 9 de febrero de 2014].

[50] Corte Interamericana de Derechos Humanos, caso Almonacid Arellano y otros vs. Chile, sentencia de 26 de septiembre de 2006, párrafo 124. En opinión de Ferrer MacGregor: "Si observamos los alcances del "control difuso de convencionalidad", podemos advertir que en realidad no es algo nuevo. Se trata de una especie de "bloque de constitucionalidad" derivado de una constitucionalización del derecho internacional, sea por las reformar que las propias Constituciones nacionales han venido realizando o a través de los avances de la jurisprudencia constitucional que la han aceptado. La novedad es que la obligación de aplicar la CADH y la jurisprudencia convencional proviene directamente de la jurisprudencia de la Corte Interamericana como un "deber" de todos los jueces nacionales; de tal manera que ese imperativo representa un "bloque de convencionalidad" para establecer "estándares" en el continente o, cuando menos, en los países que han aceptado la jurisdicción de dicho tribunal internacional". ". FERRER MAcGREGOR, Eduardo. "El control difuso de convencionalidad en el estado constitucional", en [http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2873/9.pdf; consultado 9 de febrero de 2014].

internacionales[51], sino también en la pretensión de justicia que intrínsecamente encierran las disposiciones convencionales, comoquiera que el *telos* de ésta y de su interprete último es el de privilegiar la vigencia de los Derechos Humanos y del principio democrático en cada uno de los países firmantes de la Convención.

Dicho con otras palabras, no es la autoridad local quien determina la medida y alcance de la Convención, sino que es la Convención la que les determina a las autoridades nacionales su medida y alcance competencial a la luz de sus disposiciones.

En este contexto, se tiene que los artículos 8.1 y 25 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos establecen el derecho a las garantías judiciales y a la protección judicial efectiva; igualmente, se destaca que la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha sostenido que la exigencia de garantías judiciales en un proceso se materializa siempre que *"se observen todos los requisitos que "sirv[a]n para proteger, asegurar o hacer valer la titularidad o el ejercicio de un derecho", es decir, las "condiciones que deben cumplirse para asegurar la adecuada defensa de aquéllos cuyos derechos u obligaciones están bajo consideración judicial"* (Opinión consultiva OC-9/87 de 6 de octubre de 1987); y comentando el artículo 25 de la Convención ha señalado que *"La existencia de esta garantía "constituye uno de los pilares básicos, no sólo de la Convención Americana, sino del propio Estado de Derecho en una sociedad democrática en el sentido de la Convención"* (Caso Castillo Páez c. Perú, sentencia de 3 de noviembre de 1997, entre otros casos); pues en el marco de todos los procedimientos, jurisdiccionales o no, que se adelanten por las autoridades estatales es deber indiscutible la preservación de las garantías procesales, de orden material, que permitan, en la mayor medida de las posibilidades fácticas y jurídicas, la defensa de las posiciones jurídicas particulares de quienes se han involucrado en uno de tales procedimientos[52].

---

[51] Se trata del artículo 27 de la Convención de Viena de 1969 sobre el derecho de los tratados, que establece: "El derecho interno y la observancia de los tratados. Una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado. Esta norma se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46."
[52] Véase Caso Caso Hilaire, Constantine y Benjamin y otros Vs Trinidad y Tobago. Sentencia de 21 de junio de 2002

Con toda razón ha dicho la Corte Interamericana que "*El acceso a la justicia constituye una norma imperativa de Derecho Internacional y, como tal, genera obligaciones erga omnes para los Estados"*[53]*,* pues lo contrario sería tanto como considerar a las cartas de derechos humanos o fundamentales como proclamas retóricas carentes de vinculatoriedad jurídica que dejarían inerme a su titular cuando sus derechos le sean conculcados, algo inaceptable en el marco de un Estado Social y Democrático de Derecho como el que, normativamente, pretende serlo el colombiano.

Fue así, sobre esta base configuradora del ordenamiento jurídico (convencional y constitucional) y conforme a la sentencia **SU 768 de 2014**, que el Despacho Ponente ordenó reabrir el periodo probatorio en el *sub judice* a fin de practicar las pruebas de conformidad con la parte motiva de esa providencia y, *"concretamente, con estricto respeto del impulso oficioso que corresponde al juez en la obtención del derecho extranjero"*; debían decretarse para acreditar la propiedad sobre la motonave de bandera hondureña denominada ZEETOR, sobre la cual se fundamentó la solicitud del reconocimiento de la indemnización de perjuicios.

Así las cosas, en cumplimiento del fallo de tutela **SU 768-2014** y con el propósito evidente de dar prevalencia al derecho sustancial sobre el formal y acogiendo plenamente los planteamientos jurisprudenciales del Consejo de Estado en esta dirección, se dejaron sin efecto todas aquellas decisiones que negaban la práctica de las pruebas y ordenó la valoración de las documentales allegadas por la parte actora con su escrito de apelación y las demás allegadas en segunda instancia.

En el mismo sentido, previendo que la propiedad de la motonave debe acreditarse *"por los medios que establezca la legislación del correspondiente país"*[54]*,* es decir, la del país extranjero donde se encuentra matriculada la nave "**ZEETOR**", y "*con estricto respeto del impulso oficioso que corresponde al juez en la obtención del derecho extranjero",* se solicitó información a la Embajada de la República de

---

[53] Corte Interamericana de Derechos Humanos, Caso Goiburú y otros c. Paraguay, sentencia de 22 de septiembre de 2006.
[54] Código de Comercio. Artículo 1442. La propiedad de las naves matriculadas o construidas en país extranjero, se probará por los medios que establezca la legislación del correspondiente país; los documentos serán autenticados conforme a la ley colombiana.

Honduras en Colombia, al Consulado de Honduras en Colombia y a la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras, sobre las normas legales vigentes para la época de los hechos para acreditar la propiedad de la motonave en ese país, así como del registro e historial de la Motonave llamada "ZEETOR", con número de patente definitiva L-032294B, información que debía allegarse por los medios más expeditos.

Resultado de la citada solicitud, se allegó al plenario la certificación emitida por el Registro de Buques de la Marina Mercante de Honduras, en el que consta que Pacific Coasting S.A. es el propietario de la embarcación de nombre Zeetor, con Numero de Registro L-0322948 la cual fue cancelada mediante Resolución No. 002 de 27 de octubre de 1999[55].

Frente a lo anterior a Sala constató a través de la información contenida en el sitio web oficial de la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras[56], que dentro de su organigrama y funciones se encuentra contenido el Departamento de Registro de Buques, en cuya cabeza se encuentra el registro de la propiedad e hipotecas de buques y el abanderamiento de los mismos.

Adicionalmente, la Sala verificó, en el sitio oficial de la Marina Mercante de Honduras[57], la existencia de la *"Ley Orgánica de la Marina Mercante de Honduras"*, que en su artículo 43, instituye el registro de Buques, con el siguiente objeto:

> *"Artículo 43.- El registro de buques tiene por objeto la inscripción de los buques y de las personas naturales o jurídicas que tengan respecto de los mismos el carácter de propietarios, arrendatarios, armadores o navieros.*
>
> *El mencionado Registro será público, por lo que toda persona que tenga un interés legítimo podrá tomar conocimiento de su contenido y obtener las certificaciones que necesite".*

---

[55] Fl. 1707 del C. 7 Ppal.
[56] http://www.marinamercante.gob.hn/index.php/es/organigrama, consultado el 10 de diciembre de 2014, siendo las 12:04 m.
[57] http://marinamercante.gob.hn/TMM/documentos/5%20regulaciones/LOMM2.pdf, consultado el 6 de enero de 2015, siendo las 6:00 p.m.

Ahora bien, la Sala encuentra que para acreditar la propiedad del buque, se allegaron al plenario, adicionalmente, los siguientes documentos:

1. Escritura de Adjudicación por remate de la Motonave "Caristra" (hoy Zeetor), otorgada por el Décimo Octavo Juzgado de Primera Instancia Civil de Lima – Perú, a los 22 días de mayo de 1989[58], a favor de Pacific Coasting S.A., representada legalmente por Joseph Mora Van Wichen, por valor de US$126.666.oo; donde consta, adicionalmente, que *"se ordenó se practique la operación pericial de la motonave embargada, nombrándose al efecto a los peritos (…) quienes con fecha 29 de marzo de 1989, emiten su dictamen pericial, el mismo que es aprobado en la suma de USA$190.000.00 según resolución de fecha 10 de abril de 1989".*

2. La negoción por medio de la cual PACIFIC COASTING S.A., adquirió la propiedad del buque, la efectuó a través de su representante legal Joseph Mora Van Wichen, con fundamento en el poder general, amplio de administración y disposición, otorgado por la mencionada sociedad al citado señor, mediante Escritura Pública No. 15.352 de 29 de septiembre de 1986[59], para que representara a la sociedad en cualquier parte del mundo, con amplísimas facultades de disposición y administración, que se especificaran más adelante, y que permiten a la Sala constatar la debida adquisición de la motonave.

3. Patente definitiva de navegación expedida por la República de Honduras el día 28 de agosto de 1989, en donde consta[60]:

> *"El suscrito Comandante de la Fuerza Naval de Honduras en atención al Acuerdo Nº MD-193 de fecha 7 de AGOSTO de 1989, emitido por el poder ejecutivo y mediante el (sic) propiedad de PACIFIC COASTING S.A. llamada ahora "ZEETOR" expide la presente patente definitiva de navegación.*
> *(…)*
> *Nombre del propietario de la nave: PACIFIC COASTING S.A.*
> *(…)*

---

[58] Fl. 29-44 del C. 3.
[59] Fls. 11-15A del C. 3., 224 – 228 del C.5 y 253-249 C.7
[60] Fls. 1192 del C. 7 Ppal

Dirección del dueño: CALLE 32 ESTE Nº 3-32 PANAMÁ REPUBLICA DE PANAMÁ
(…)
(Ilegible) hondureño de matrícula: SAN LORENZO
(…)
Servicio a que se dedica: CARGA GENERAL
(…)
Tipo de maquina o motor: UN WERKSPOOR
(…)
Lugar de construcción: HOLANDA
(…)
Nombre del constructor: N.V. SCHEEPSIWERF KERSTHOLT GRONIGEN

Dirección del constructor: HOLANDA
(…)
Nombre del dueño original de la nave: CARISTRA S.A.
(…)
Dirección del dueño original de la nave: PANAMÁ REPUBLICA DE PANAMA
(…)
(Ilegible) de registro anterior: PANAMÁ
Registrado bajo número: L-0322948".

Con relación a éste último documento, debe resaltarse que la Ley Orgánica de la Marina Mercante de Honduras, dispone:

Artículo 59. - La Patente de Navegación será el documento por medio del cual se acreditará que el buque posee la nacionalidad hondureña y que ha sido autorizado para navegar enarbolando el pabellón nacional.

Servirá, asimismo, para acreditar la identidad del capitán o persona a la que ha sido conferido el mando del buque o embarcación. Los cambios en el mando que se produzcan serán anotados en la Patente por la Dirección General de la Marina Mercante, para lo cual se pondrán en sus conocimientos con la anticipación debida.

Artículo 60. - La patente de Navegación, sea provisional o definitiva, contendrá los datos que figuren en el correspondiente registro respecto del buque o embarcación, así como el nombre, razón social o denominación de la empresa responsable de la operación de aquel, el número de registro provisional o definitivo, las actividades que podrá realizar y el lugar y fecha de su expedición.

4. Copia auténtica del registro de Matricula de la Moto Nave Zeetor, *instrumento número cincuenta y tres (53) mediante el cual el señor* Javier Adriano Padilla Vélez Gerente de Honduras Martime Burfau, representante legal y Agente de la empresa Pacific Coasting S.A., manifestó[61]:

[61] Fls. 1193 – 1194 C. 7 Ppal

> *"(…) Que PACIFIC COASTING S.A., que en este acto le cabe la honra de respetar, es el dueño legítimo de la embarcación denominada "ZEETOR" EX "CARISTRA" (…) patente de navegación número L-0322948, emitida el 28 de agosto de 1989 por el Comandante General de la Fuerza Naval de Honduras Tegucigalpa, D.C. y registrada en el puerto de San Lorenzo; dicho navío fue construido en Holanda en el año de 1962, por la compañía N.V. SCHEEPSIWERF KERSTHOLT GRONIGEN. SEGUNDO: El bien descrito lo adquirió su representado por transferencia que le hizo CARISTRA S.A. República de Panamá, con asiento en Panamá (…)".*

5. Escritura pública de testimonio expedida por la Notaria del Abogado Francisco Vallecillos de Honduras mediante la cual se certifica "*que en el Protocolo de Instrumentos Públicos que llevó durante el año mil novecientos noventa se encuentra el Instrumento que literalmente dice: INSTRUMENTO NUMERO CINCUENTA Y TRES (53) (…)"* "*Que PACIFIC COASTING S.A., que en este acto le cabe la honra de respetar, es el dueño legítimo de la embarcación denominada "ZEETOR" EX "CARISTRA" (…) patente de navegación número L-0322948, emitida el 28 de agosto de 1989 por el Comandante General de la Fuerza Naval de Honduras Tegucigalpa, D.C. y registrada en el puerto de San Lorenzo; dicho navío fue construido en Holanda en el año de 1962, por la compañía N.V. SCHEEPSIWERF KERSTHOLT GRONIGEN. SEGUNDO: El bien descrito lo adquirió su representado por transferencia que le hizo CARISTRA, S.A. República de Panamá, con asiento en Panamá (…)"*[62].

6. Testimonio rendido mediante escritura pública del 24 de mayo de 1990[63], por Javier Adriano Padilla Velez, representante legal de la sociedad Honduras Maritime Bereau, INC – Agente residente en Honduras de la empresa Pacific Coasting S.A., quien manifestó: *"Que PACIFIC COASTING S.A. (…) es el dueño legítimo de la embarcación denominada "ZEETOR" EX "CATRISTA".*

Asimismo se encuentra acreditado que la representación legal de la sociedad se haya en cabeza de JOSEPH M ORA VAN WICHEN, según consta en la copia auténtica del certificado expedido por la Dirección General del Registro Público el

---

[62] Fls. 1199 – 1200 del C. 7 Ppal
[63] Fls. 961-963 del C. 1A.

9 de junio de 1995, donde se lee que Pacific Coasting S.A., se encuentra registrada en la ficha 126911 rollo 12828 imagen 30 desde el trece (13) de marzo de 1984, que sus suscriptores son Juan Antonio de León y Herta Barroso de Noriega; asimismo consta que sus directores son Joseph Mora Van Wichen, Karsten Staffeldt y Flor de María Zapata González, sus dignatarios son presidente Joseph Mora Van Wichen, tesorero Karsten Staffeldt y secretario Flor de María Zapata González. Que la representación legal la ejercerá el presidente en su falta el vicepresidente o el que designe la junta directiva[64].

Por lo anterior, la Sala considera que la Marina Mercante de Honduras es una autoridad competente para acreditar el registro del buque bajo la propiedad de la sociedad Pacific Coasting S.A., así como que los documentos allegados al plenario corroboran la información suministrada por dicha autoridad y constituyen plena prueba para acreditar la propiedad de la motonave Zeetor en cabeza de la mencionada sociedad panameña.

Ahora bien, no obstante los planteamientos anteriores, ello no implica la prosperidad *a priori* de las pretensiones demandadas, por el contrario, y como bien lo sostuvo la Corte Constitucional en su pronunciamiento *"Lo hasta aquí expuesto no implica reconocer que (…) se encuentre acreditada la responsabilidad del Estado colombiano por los daños patrimoniales y morales que se le hayan podido ocasionar. Estos elementos deberán ser valorados por el juez competente de lo contencioso administrativo, en este caso, la Sección Tercera del Consejo de Estado".*

De esta manera la Sala entrará a verificar la configuración de los presupuestos de la responsabilidad del Estado, previa fijación de la legitimación en la parte pasiva del extremo procesal.

1.2.2 Legitimación en la Causa por Pasiva – Representación Judicial de la Nación

---

[64] Fl. 17 del C. 11.

Ahora bien, con relación a la parte pasiva de la relación procesal, la Sala observa que es demandada la Nación – Ministerio de Defensa Nacional – Ministerio de Justicia y del Derecho y el Consejo Superior de la Judicatura, sobre lo cual debe preverse que el artículo 149 del Código Contencioso Administrativo, modificado por el artículo 49 de la Ley 446 de 1998, dispuso que la representación judicial de la Nación está en la persona de mayor jerarquía de la entidad que expidió el acto o produjo el hecho dañino.

Así las cosas, es claro que, en estricto sentido procesal, la Nación, que es quien tiene capacidad para ser parte y comparecer al proceso, y lo hace, a través de sus representantes, los cuales varían según el órgano causante del daño[65].

En el caso de autos la Sala observa que los demandantes acudieron a la Jurisdicción Contencioso Administrativa para demandar la reparación de los daños que estos mismos atribuyen a la actuación desplegada por la Capitanía del Puerto de Buenaventura y por el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura y el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cali.

Al respecto, la Sala prevé que el anterior artículo 149 del C.C.A. disponía que *"el Ministro de Gobierno representa a la Nación en cuanto se relacione con el Congreso y el de Justicia en lo referente a la Rama Jurisdiccional"*. Sin embargo, la Constitución de 1991 estableció el funcionamiento desconcentrado y autónomo de la administración de justicia (art. 228); el Decreto Ley 2652 de ese mismo año, le asignó al Director Nacional de Administración Judicial la función de "*llevar la representación jurídica de la Nación-Consejo Superior de la Judicatura"* (art. 15-4); y, finalmente, la Ley 270 de 1996 – Estatutaria de la Administración de Justicia, confirió la representación para toda clase de procesos judiciales iniciados en contra de la Nación – Rama Judicial – al Director Ejecutivo de Administración Judicial (art. 99-8). Se tiene entonces que el sujeto legitimado en la causa por pasiva para responder por acciones u omisiones atribuibles a la Rama Judicial del

---

[65] Consejo de Estado, sentencia de 25 de septiembre de 2013, Exp. 25000232600019975033O1, Enrique Gil Botero.

poder público es la Nación y lo que resultó modificado con la nueva legislación fue la representación judicial de la misma[66].

Ahora bien, en lo que respecta al Ministerio de Defensa Nacional, mediante el Decreto Ley 2324 del 18 de septiembre de 1984 la Capitanía de Puerto de Buenaventura fue incluida en la estructura orgánica de la Dirección General Marítima (DIMAR), que a su vez forma parte del Ministerio de Defensa Nacional, de conformidad con el Decreto 5057 de 2009.

En este entendido, la Sala considera que el Ministerio de Justicia y del Derecho debe ser excluido del debate judicial, por cuanto en nada se relaciona con los hechos dañinos alegados por los demandantes.

1.3 Caducidad de la Acción

El artículo 136 del C. C. A., consagra diferentes términos para intentar las acciones y sanciona su inobservancia con el fenómeno de la caducidad. Así, el numeral 8° dispone, sobre el término para intentar la acción de reparación directa:

> *"La de reparación directa caducará al vencimiento del plazo de dos años, contados a partir del día siguiente del acaecimiento del hecho, omisión u operación administrativa o de ocurrida la ocupación temporal o permanente del inmueble de propiedad ajena por causa de trabajo público o por cualquier otra causa." (Resalta la Sala)*

La ley consagra entonces, un término de dos años contados desde el día siguiente al acaecimiento de la causa del daño por el cual se demanda indemnización, para intentar la acción de reparación directa, vencido el cual no será posible solicitar la declaratoria de responsabilidad patrimonial del Estado, porque habrá operado el fenómeno de la caducidad.

---

[66] Nota de Relatoría: Ver sentencias del 30 de octubre de 1997, Exp. 10958; del 10 de mayo de 2001, Exp. 12719 de la Sección Tercera y sentencia del 27 de junio de 2000 de la Sala Plena, Exp. S-642.

La caducidad como instituto procesal debe examinarse en el marco de su fundamento constitucional, que no es otro que el artículo 228 de la Constitución en el que se apoya la *ratio* de los términos procesales, los cuales deben responder al principio de diligencia de todos los sujetos que actúan en el proceso. En cuanto a este primer argumento, el precedente jurisprudencial constitucional señala,

> "*... la Constitución no sólo pretende que los derechos de los ciudadanos se hagan efectivos, esto es, que se borre la consabida brecha entre normas válidas y normas eficaces, también pretende que los mecanismos por medio de los cuales los ciudadanos ven garantizados sus derechos sean efectivos. De ahí el énfasis en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad de la función administrativa consagrada en el artículo 209 y la exigencia contemplada en el artículo 228 de que los términos procesales se observen con diligencia so pena de sanciones.*
> *(...)*
> *Dicho precepto legal, por lo demás, expresa nítidamente el interés general que todos los ciudadanos tienen en la buena y pronta marcha de la justicia.*
> *... La constitucionalidad de la sanción en cuestión no puede ser vista desde la estrecha óptica de la relación individual de autoridad entre juez y parte. Ello, por cuanto su "justicia" es la resultante nó de su conformidad con las expectativas -siempre cambiantes, variables e inciertas- de los individuos considerados como sujetos de una relación procesal, sino por su correspondencia con los valores que el propio Constituyente priorizó en la Carta de 1991, entre los cuales se cuenta el restablecimiento de la confianza ciudadana en la justicia, y su prestación recta y eficaz*"[67].

Dicho fundamento constitucional orienta la aplicación de los términos procesales desde una perspectiva social, propia a la justicia distributiva [Rawls, Dworkin, Dobson], cuyo sustento se encuentra en la efectiva protección de los derechos y en la resolución definitiva de los conflictos que surgen a diario en el complejo tejido social. Lo anterior ratifica el precedente jurisprudencial constitucional según el cual,

> "*Desde esta perspectiva, es claro que la justicia, entendida como la resultante de la efectiva y recta mediación y resolución con carácter definitivo de los conflictos surgidos en el transcurso del devenir social, se mide en términos del referente social y no de uno de sus miembros*"[68].

Con base en estos presupuestos, el precedente jurisprudencial constitucional ha señalado que,

---

[67] Corte Constitucional, SC-165 de 1993.
[68] Corte Constitucional, SC-165 de 1993.

> "*Para nadie es desconocido que la sociedad entera tiene interés en que los procesos y controversias se cierren definitivamente, y que atendiendo ese propósito, se adoptan instituciones y mecanismos que pongan término a la posibilidad de realizar intemporal o indefinidamente actuaciones ante la administración de justicia, para que las partes actuen (sic) dentro de ciertos plazos y condiciones, desde luego, con observancia plena de las garantías constitucionales que aseguren amplias y plenas oportunidades de defensa y de contradicción del derecho en litigio*"[69].

Se está poniendo de presente la necesidad de considerar la caducidad como un instituto que permite garantizar el derecho de acceso a la administración de justicia, lo que debe ser considerado, valorado y apreciado sin que haya lugar a su deformación y/o distorsión, porque sería como admitir su propia negación al colapsar el sistema jurídico, restarle eficacia y eficiencia al juez y plantear una suerte de ruptura al principio de confianza legítima. En este sentido, el precedente jurisprudencial constitucional considera,

> "*El derecho de acceso a la administración de justicia, sufriría grave distorsión en su verdadero significado si, como lo desean los demandantes, este pudiera concebirse como una posibilidad ilimitada, abierta a los ciudadanos sin condicionamientos de ninguna especie. Semejante concepción conduciría a la parálisis absoluta del aparato encargado de administrar justicia. Implícitamente supondría además la exoneración del individuo de toda ética de compromiso con la buena marcha de la justicia, y con su prestación recta y eficaz. Y, en fín (sic), el sacrificio de la colectividad, al prevalecer el interés particular sobre el general. En suma, esa concepción impediría su funcionamiento eficaz, y conduciría a la imposibilidad de que el Estado brindara a los ciudadanos reales posibilidades de resolución de sus conflictos. Todo lo cual sí resultaría francamente contrario a la Carta*"[70].

A lo que se agrega por el precedente jurisprudencial constitucional,

> "*El derecho de acceso a la administración de justicia, sufriría grave distorsión en su verdadero significado si, como lo desean los demandantes, éste pudiera concebirse como una posibilidad ilimitada, abierta a los ciudadanos sin condicionamientos de ninguna especie. Semejante concepción conduciría a la parálisis absoluta del aparato encargado de administrar justicia... En suma, esa concepción impediría su funcionamiento eficaz, y conduciría a la imposibilidad de que el Estado brindara a los ciudadanos reales posibilidades de resolución de sus conflictos. Todo lo cual sí resultaría francamente contrario a la Carta*"[71].

---

[69] Corte Constitucional, SC-351 de 1994.
[70] Corte Constitucional, SC-351 de 1994.
[71] Corte Constitucional, SC-418 de 1994.

Desde la perspectiva propiamente del instituto de la caducidad, su alcance, conforme al fundamento constitucional que se expresó, debe considerarse en los términos que el precedente constitucional ofrece,

> "… *la institución jurídica de la caducidad de la acción se fundamenta en que, como al ciudadano se le imponen obligaciones relacionadas con el cumplimiento de los deberes de colaboración con la justicia para tener acceso a su dispensación, su incumplimiento, o lo que es lo mismo, su no ejercicio dentro de los términos señalados por las leyes procesales -con plena observancia de las garantías constitucionales que integran el debido proceso y que aseguran plenas y amplias posibilidades de ejercitar el derecho de defensa-, constituye omisión en el cumplimiento de sus obligaciones de naturaleza constitucional y, por ende, acarrea para el Estado la imposibilidad jurídica de continuar ofreciéndole mayores recursos y oportunidades, ante la inactividad del titular del derecho en reclamar el ejercicio que le corrresponde (sic).*
> *De ahí que tampoco sea sostenible el argumento según el cual la caducidad frustra el derecho de acceso a la justicia pues, mal podría violarse este derecho respecto de quien gozando de la posibilidad de ejercerlo, opta por la vía de la inacción. Es imposible que pueda desconocerse o vulnerarse el derecho de quien ha hecho voluntaria dejación del mismo, renunciando a su ejercicio o no empleando la vigilancia que la preservación de su integridad demanda*"[72].

Y cabe resaltar, que el ejercicio de la acción de reparación directa dentro de los términos fijados por el artículo 136 numeral 8º del C.C.A., representa una manifestación clara del principio de seguridad jurídica y de la prevalencia del interés general, por lo que el precedente jurisprudencial constitucional considera que la caducidad se constituye en el,

> "… *límite dentro del cual el ciudadano debe reclamar del Estado determinado derecho; por ende, la actitud negligente de quien estuvo legitimado en la causa no puede ser objeto de protección, pues es un hecho cierto que quien, dentro de las oportunidades procesales fijadas por la ley ejerce sus derechos, no se verá expuesto a perderlos por la ocurrencia del fenómeno indicado*"[73].

A lo que se agrega, siguiendo el precedente jurisprudencial constitucional,

> *"La caducidad es una institución jurídico procesal a través del cual, el legislador, en uso de su potestad de configuración normativa, limita en el tiempo el derecho que tiene toda persona de acceder a la jurisdicción con el fin de obtener pronta y cumplida justicia. Su fundamento se haya en la necesidad por parte del conglomerado social de obtener seguridad jurídica, para evitar la paralización del tráfico jurídico. En esta medida, la caducidad no concede derechos subjetivos, sino que por el contrario*

---

[72] Corte Constitucional, SC-351 de 1994.
[73] Corte Constitucional, SC-115 de 1998.

> *apunta a la protección de un interés general. La caducidad impide el ejercicio de la acción, por lo cual, cuando se ha configurado no puede iniciarse válidamente el proceso*"[74].

Está claro que la flexibilización que se pretende operar se hace sustentada en la invocación de la denominada "expectativa de recuperación" que es una manifestación, sin, duda, de la afirmación de un derecho subjetivo como prevalente, cuando, como lo resalta el precedente jurisprudencial constitucional el sentido del instituto procesal de la caducidad es la protección del interés general. Además, porque lo que justifica la aplicación de la caducidad es precisamente evitar la incertidumbre respecto al deber o no que cabría achacar al Estado de reparar un daño antijurídico causado. En este sentido, el precedente jurisprudencial constitucional señala,

> "*La justificación de la aplicación de la figura de la caducidad en las acciones contencioso administrativas, tiene como fundamento evitar la incertidumbre que podría generarse ya sea por la eventual anulación de un acto administrativo, o el deber que podría recaer sobre el Estado de reparar el patrimonio del particular afectado por una acción u omisión suya. Así, en esta materia, se han establecido plazos breves y perentorios para el ejercicio de estas acciones, transcurridos los cuales el derecho del particular no podrá reclamarse en consideración del interés general*"[75].

En criterio de la Sala los términos de caducidad, en especial para el ejercicio de la acción de reparación directa, están fijados para garantizar la certeza jurídica[76] a todo ciudadano que se crea con la posibilidad de invocar la tutela judicial, pero también a toda la colectividad, especialmente cuando se trata del respeto que merece proteger frente a la estabilidad cuando se trata de daños antijurídicos cuya causa y ocurrencia se consolidó en un momento temporal preciso, sin perjuicio del carácter continuado del mismo. En ese sentido, permitir la aplicación de la flexibilización del término de caducidad en materia de responsabilidad de la administración pública por falla en la actividad médica, que implica el ejercicio en cualquier tiempo de la acción, puede vulnerar los derechos al debido proceso y a

---

[74] Corte Constitucional, SC-832 de 2001. Puede verse también sentencias C-394 de 2002, C-1033 de 2006, C-410 de 2010.
[75] Corte Constitucional, SC-832 de 2001.
[76] Corte Constitucional, SC-115 de 1998.

la pronta administración de justicia, tal como se ha sostenido por el precedente jurisprudencial constitucional,

> "*De ahí que, la posibilidad de ejercer la acción de reparación directa en cualquier tiempo, como lo pretende el actor, no sólo vulneraría los derechos al debido proceso y a la pronta administración de justicia, sino la seguridad y certeza jurídicas en que se fundamenta el Estado de derecho*"[77].

Partiendo del precedente de la Sala, cuándo se debe determinar el cómputo de la caducidad de la acción (en similares condiciones a la prescripción extintiva que opera en materia civil)

> "*Si la prescripción extintiva de una acción no se cuenta sino desde el día en que ésta nace, o como dice Chiovenda, desde «el día en que tenga el poder de pedir la actualización de la ley», una acción de responsabilidad comienza a prescribir desde el día en que la víctima sufre el perjuicio, desde el día en que se causa el daño, porque es en este momento cuando nace el derecho a obtener la reparación. Mas, no quiere ello decir que después de una primera demanda, la víctima no puede reclamar una nueva indemnización mediante el ejercicio de una acción nacida de un nuevo perjuicio, porque precisamente ésta no empieza a prescribir sino desde el día en que el perjuicio se realiza. Y esto no sólo es exacto cuando se trata de daños repetidos, sino también cuando el perjuicio es continuado. Ahora bien, los perjuicios que causa la abstención u omisión de un deber no se producen siempre en forma instantánea, pues, cuando se trata de bienes jurídicos no susceptibles de destrucción o disminución, los efectos nocivos de la omisión no surgen ni se agotan en un instante, porque ella apenas viene a hacer un obstáculo en el disfrute de tales bienes. Después de la lesión que se realiza en el primer momento, la violación del derecho y el daño o perjuicio consiguiente, se renuevan continuamente, mientras dura o permanece el estado de abstención u omisión, en relación con tal clase de bienes jurídicos. Así, por ejemplo, la omisión o abstención para resolver una solicitud de licencia para exportar banano, que es un bien susceptible de destrucción, puede causar el daño de la pérdida del cargamento en un instante dado; en cambio la omisión, o abstención en resolver sobre una licencia para edificar, constituye apenas un obstáculo para el disfrute del inmueble, mediante edificación y por eso el daño que causa no se produce de una vez, sino que se renueva en forma indefinida, mientras dura o permanece la omisión. En este caso los perjuicios son continuados, la acción de resarcimiento nace desde que principian a causarse, pero no prescribe al mismo tiempo respecto de todos, porque no se realizan o consuman en un mismo instante. Bien puede decirse que si la acción es la misma en su naturaleza, cada vez que se renueva el perjuicio nace el derecho a obtener la reparación y comienza desde que el nuevo daño se produce*"[78] (subrayado fuera de texto)[79].

---

[77] Corte Constitucional, SC-115 de 1998.
[78] Sentencia de 27 de junio de 1985.
[79] Consejo de Estado, Sentencia del 23 de junio de 2011, Rad. 19.157, M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa

Ahora bien, teniendo en cuenta que el demandante fundamenta sus pretensiones en diversos hechos, en donde intervinieron las entidades demandadas (la Rama Judicial y el Ministerio de Defensa - Capitanía de Puertos), se hace necesario para dilucidar la caducidad de la acción, revisar puntualmente cada uno de estos hechos frente a las entidades antes indicadas, así:

1.3.1 Caducidad frente a la Rama Judicial

Frente a la Rama Judicial, el hecho endilgado se refiere a la actuación adelantada ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, dentro del proceso laboral ejecutivo instaurado por Reinaldo Escultero contra la sociedad Pacific Coasting S.A., y cuyo resultado fue el embargo y secuestro de la motonave.

Así las cosas, previendo que se ataca el proceso judicial en su conjunto, la Sala tendrá como fecha para iniciar el computo del término de caducidad el 8 de marzo de 1995, en la cual se profirió el Auto No. 016 del Tribunal Superior de Cali – Sala Laboral, por medio del cual dispuso la nulidad de todo lo actuado dentro del mencionado proceso laboral y se ordenó el levantamiento de las medidas cautelares, con lo cual puso fin a la actuación judicial.

De manera que, teniendo en cuenta la fecha de presentación de la demanda, esto es, 30 de enero de 1997, la Sala concluye que no operó el fenómeno de la caducidad respecto de la Rama Judicial.

1.3.2 Caducidad frente al Ministerio de Defensa – DIMAR – Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Con relación a los hechos referidos por la parte demandante para fundamentar las pretensiones aducidas frente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, la Sala sintetiza tales hechos en los siguientes:

1. El primer hecho aducido por los demandantes se concreta en que el gerente de la compañía de agencia marítima mencionada era íntimo amigo del capitán de

puerto, por ser oficiales navales de la Armada Colombiana, eventualidad que hizo que éste último entrará con su autoridad a intervenir en las relaciones de la motonave, para que se le reconocieran unos créditos a dicha agencia.

2. El segundo hecho, señala que la Capitanía de Puerto ante la solicitud de la autorización de zarpe elevada insistentemente por la PACIFIC COASTING S.A., le negó desde enero 20 de 1992, alegando que la motonave tenía deudas pendientes con COLPUERTOS, situación que no era cierta, (…) No obstante esto temerariamente la capitanía de puerto negó el zarpe.

3. El tercer hecho se refiere a que al ciudadano belga JOSEPH MORA VAN WICHEN, se le desconocieron sus facultades de representación de la PACIFIC COASTING S.A., de parte de la Capitanía e incluso, cuando destituyó al capitán de la motonave ZEETOR, JUAN MONTES DE LA OCA.

4. El cuarto hecho, esto es, que la demanda sostiene que para detener definitivamente la ZEETOR en Buenaventura se alentó al capitán de la motonave ZEETOR, señor JUAN MONTES DE OCA, para que hiciera liquidaciones de crédito laborales a favor de tripulantes, algunas de ellas después de que estaba destituido como capitán del buque.

5. De igual manera el quinto hecho argumentado por el actor, aduce la extralimitación de funciones del capitán de puerto en verdadero abuso de autoridad, cuando intervino sobre el ejercicio del cargo de secuestre ante el Juzgado para impedir que JOSEPH MORA VAN WICHEN, fuera designado depositario de la nave ZEETOR.

6. Aunando estos hechos con los restantes planteados en la demanda y en las diversas piezas procesales, y haciendo una interpretación integral y sistemática de la demanda, es también evidente que todos estos hechos y circunstancias se reconducen al embargo y secuestro del la motonave Zeetor por parte del Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, como hecho dañoso, medidas que finalmente se levantaron en el mes de marzo de 1995.

Así las cosas, y habida cuenta de que la demanda se presentó el 30 de enero de 1997, es evidente que la acción no ha caducado, razón por la cual no prospera la excepción propuesta por la parte demandada.

Verificar nuevo código ley 1437 hechos sucesivos

1.4 Valor probatorio de los recortes de prensa

De conformidad con la jurisprudencia de la Corporación, la Sala ha manifestado que las publicaciones contenidas en periódicos y medios de comunicación pueden ser considerados no solamente para probar el registro mediático de los hechos, sino para acreditar la existencia de los mismos, siempre y cuando tengan conexidad con otros medios de prueba y coincidan con ellos[80].

Al respecto se ha dicho:

> *"no puede considerarse a la información de prensa con la entidad de la prueba testimonial, sino con el valor que puede tener la prueba documental, no puede reputarse su inconducencia, o su inutilidad, ya que (…), "(…) no resultan inconducentes, ya que por regla general la ley admite la prueba documental, y no la prohíbe respecto de los hechos que se alegan en este caso. Asunto distinto será la eficacia que el juez reconozca o niegue a dichos impresos".*

Así las cosas, es claro para la Sala que la información de prensa puede constituirse en un indicio contingente y así ha señalado para *"que la información periodística solo en el evento de que existan otras pruebas puede tomarse como un indicio simplemente contingente y no necesario (…)".*

Ahora bien, sin duda es necesario dilucidar qué valor probatorio le otorga la Sala a la información de prensa allegada al proceso, ya que el principal problema para su valoración es la necesidad de cuestionar la veracidad que pueda ofrecer de la ocurrencia de los hechos. Más aún es necesario considerar racionalmente su valor

---

[80] Sentencia de 29 de mayo de 2012, Exp. 110010315000201101378-00. C.P. Susana Buitrago Valencia; sentencia de 25 de julio de 2011, Exp. 19.434, C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa; sentencia de 19 de octubre de 2011, Exp. 20.861, C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa y sentencia de 15 de febrero de 2012, Exp. 20.880, C.P. Olga Mélida Valle de de la Hoz.)

probatorio como prueba de una realidad de la que el juez no puede ausentarse, ni puede obviar en atención a reglas procesales excesivamente rígidas.

Será, entonces, con relación a los parámetros antes señalados que la Sala analizará los siguientes medios periodísticos:

- Copia de artículo de periódico, publicado en el diario *"El País"* de Buenaventura, sin fecha, titulado "*Justicia desencalla lio jurídico del "Zeetor"",* del cual se extrae[81]:

> "*Después de tres años largos de estar embargado en la bahía de Buenaventura, el barco "Zeetor" y su dueño fueron exonerados de toda responsabilidad.*
> *Ahora, el armador belga Joseph Mora Van Wichen piensa demandar al Estado colombiano por más de dos mil millones de pesos, por daños y perjuicios recibidos.*
> *Todo comenzó el 20 de febrero de 1992, cuando el barco de bandera hondureña estaba listo para zarpar hacía Panamá luego de descargar 800 toneladas de harina de pescado procedentes de Perú.*
> *Una orden del entonces Capitán de Puerto, Ernesto Hernández Palomino, retuvo el barco por una supuesta deuda de Mora Van Wichen con el agente naviero local.*
> *"Allí comenzó mi pesadilla de la cual todavía no estoy seguro de haber salido, pues si bien se han levantado los embargos mi barco está deteriorado y mi carta de navegación comercial es incierta" dijo Van Wichen ayer, un día después de haber sido notificado de que la justicia había fallado a su favor.*
> *Durante estos tres largos años el armador belga recorrió todos los vericuetos de la justicia colombiana. "Llegó un momento en donde no podía encontrar el barco y se me acusó de robo de mis propiedades" dice Mora, quien residía en Perú, poco antes de zozobrar en Buenaventura.*
> *(…)*
> *Durante este tiempo Mora ha tenido que vender algunas partes de su barco para subsistir.*
> *Y ayer, gracias a la solidaridad de los dueños y los empleados del Hotel Felipe II, los lancheros del muelle turístico y otras personas más, este hombre que el miércoles cumplió 55 años soportó, cual personaje salido de una de las obras de Frank Kafka, todo el enredo jurídico.*
> *Por el caso "Zeetor" serán investigados el abogado Carlos Roldan Yacup, por supuestos procedimientos fraudulentos que condujeron al embargo del navío y el agente naviero Sigilfredo Garzón, Capitán retirado de la Armada Nacional y gerente de Navieros de Occidente.*
> *La Juez María del Socorro Angulo, que tenía a su cargo el caso, fue asesinada el 7 de octubre de 1994 (…)".*

- Publicación del periódico "El País" de fecha 12 de noviembre de 1993 el cual titula "Zeetor depende de un achique". Del cual la Sala destaca lo siguiente[82]:

---

[81] Fls. 128 C.6
[82] Fls. 1351 del C. 7 Ppal

"El barco permanece anclado hace cinco años en el puerto. Este martes se pondría hundir si el armador no consigue una bomba de achique de tres pulgadas.
(…)
El viejo barco agujereado de proa a babor por todos los óxidos posibles, incluido el de la tramitomanía oficial, ve cada vez más cerca el abismo fangoso de las profundidades de la bahía, en cercanías de la península de Aguadulce.

Hasta allí ha sido arrimado por amigos de remolcadores, para evitar una muerte más rápida, además porque si se hubieran hundido allí, en la propia entrada al proyecto de Aguadulce, sería otro problema para los posibles barcos que entrarán a la nueva zona portuaria.
(…)
Su única arma es un destartalada bomba de achique de dos pulgadas, que no puede competir con los borbotones de agua que se meten desaforados por todos los lados del casco del Zeetor.

El ciudadano belga ha envejecido en los últimos cinco años, especialmente desde el 15 de mayo de 1995, cuando el Gobierno declaró la nulidad de lo actuado contra el barco y por consiguiente dejó clara la responsabilidad del Estado en los daños y perjuicios causados a Mora Van Wichen y su barco.
(…)
"Yo le hice caso am i abogado de no entablar una demanda y mejor conciliar, pero eso no dio resultado y el tiempo pasa y la situación del barco es cada vez peor" dice con lágrimas en los ojos el belga de ascendencia judío- sefardita.
(…)
Expertos dijeron que el responsable directo sería la Capitanía del Puerto que paró el zarpe del barco, y dio pie para el embargo por el juzgado laboral.

La Capitanía no podía ejercer autoridad sobre el barco, pues su problema laboral era interno y como nave internacional el caso lo debe solucionar el país donde está matriculado el Zeetor".

- Publicación de la revista "Cambio 16" páginas 34 y 35 de fecha 14 de marzo de 1994, el cual titula *"Un Maqroll de carne y hueso" – "Desde hace dos años el marino belga Joseph Mora Van Wichen está varado en un estero de la Bahía de Buenaventura, víctima de un embargo. Aferrado a su barco, el "Zeetor", no tiene un peso para salir del lio, entre la desesperanza y el óxido" en el cual consta*[83]*:*

"Para los lancheros, este hombre silencioso a quien deben fijar los viajes hasta el puerto – le tienen ya una larga cuenta esperanzada – es sencillamente "Mister Yensi", el solitario, el hombre que diariamente otea desde la proa a su barco o desde el muelle de maderos hacia una solución que no llega por ninguna parte.
En los primeros días de su penuria – hace dos años- cuando la tripulación del "Zeetor" – capitán timonel y cuatro marineros desertó – Van Wichen se alojó en el Hotel Felipe II, de Buenaventura, huyendo de la soledad del mar, pero los recursos no le duraron mucho. Debió regresar a su cabina al Estero de Agua Dulce, convirtiéndose así e prisionero de su propio barco.

---

[83] Fls. 1347 – 1349 del C. 7 Ppal.

(…)
Hace dos meses remataron su casa en Miraflores en 40.000 dólares debió sacar a los niños del colegio y hace un mes vendió el automóvil.
(….)

"Quieren quitarme el barco"
El 2 de mayo de 1992 LA JUEZA 2 Laboral del Puerto de Buenaventura, Mireya del Socorro Angulo, decidió embargar y secuestrar la motonave "Zeetor", de propiedad de Joseph Mora Van Wichen, por demanda del marinero filipino Reinaldo Escultero (…).

La demanda de Van Wichen ascendía, hace dos años, a unos siete millones de pesos. Hoy, calcula que los perjuicios recibidos por la parálisis del barco, superan los dos mil millones de pesos. Para volver a habitar la nave debió interponer tutela, pues la jueza le prohibió el acceso a la misma".

- Publicación del periódico "El País" de fecha 28 de enero de 1996 el cual titula "Van Wichen, cuatro años a bordo de la desesperación" "la última escala del Zeetor". Del cual la Sala destaca lo siguiente[84]:

"y por varios meses de complacencia de las autoridades, Van Wichen se convirtió en un intruso dentro de su propio barco, no se le permitía subir y hasta fue denunciado como ladrón por haber sacado un bote salvavidas para ir al puerto.
(…)
Hoy cuatro años después, el Zeetor es un amasijo de metal y recuerdos oxidados que agoniza, en silencio al vaivén de las olas (…).

Estoy buscando conciliar con el gobierno colombiano para la reparación de los daños causados en cuatro años de injusta retención del barco. Quiero la conciliación porque no tengo fuerzas para una demanda.
(…)
En estos cuatro años Joseph Mora ha pagado caro la maldición del Zeetor. Su hogar se disolvió, uno de sus dos hijos murió en el Perú y todas sus propiedades en el vecino país se perdieron.
(…)
Acompañado sólo por los fantasmas de su barco, Van Wichen se aferra a la esperanza de que la vida cambiará su brújula y el "escarabajo de mar" no correrá la misma suerte del Pigoanza, un barco peruano que hace más de 13 años fue embargado en Buenaventura por problemas laborales y termino como chatarra en un astillero local".

En atención a lo anterior, lo primero que debe señalar la Sala es que el primero de los medios periodísticos relacionados ni siquiera exhibe su fecha de publicación y, hace afirmaciones que no resultan del todo ciertas, tales como *"Después de tres años largos de estar embargado en la bahía de Buenaventura, el barco "Zeetor" y*

---

[84] Fls. 1325 del C. 7 Ppal

su dueño fueron exonerados de toda responsabilidad", pues, como se verá más adelante, el proceso judicial adelantado ante el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura terminó porque se declaró la falta de jurisdicción y competencia en cabeza de las autoridades judiciales colombianas, de manera que allá no se juzgaba la responsabilidad de los dueños del Zeetor, sencillamente, porque el proceso adelantado era de naturaleza ejecutiva que no declarativa, por lo que no correspondía efectuar una declaración de responsabilidad sino, únicamente, realizar la ejecución del título ejecutivo laboral. Todo lo cual demuestra la falta de precisión de la noticia, en tanto no coincide con la realidad de los hechos.

Adicionalmente, no es cierto que el barco, en algún momento, se hubiera alistado para zarpar, pues, dentro del plenario no obra prueba de la solicitud de zarpe, por el contrario, las pruebas se dirigen a afirmar que dicha solicitud nunca se llevó a cabo porque el barco se encontraba a la espera de conseguir carga, por lo que a la fecha de embargo y secuestro completaba casi 4 meses en fondeo. De manera que tampoco es cierto, o, como también se verá, no está probado dentro del plenario, que haya sido el Capitán del Puerto de Buenaventura, por una deuda de Joseph Mora Van Wichen, con el agente marítimo, quien impidió el zarpe, en primer lugar porque las deudas existentes no eran frente a la persona natural "Joseph Mora Van Wichen", sino frente a la nave y su propietario y armador Pacific Coasting S.A., y, en segundo lugar, porque la inmovilización de la motonave, en primera instancia, se debió al embargo y secuestro decretado por el Juzgado 2º Laboral de Buenaventura.

Ahora bien, como también se verá, las denuncias penales y la serie de procesos judiciales que tuvieron lugar, se debieron al conflicto suscitado entre los aquí demandante y sus acreedores, entre los cuales se encontraba la tripulación de la motonave, de manera, que así se puso en funcionamiento la administración de justicia e, incluso, la administración marítima, para intervenir en la solución de tales conflictos.

Sin embargo, lo que sí está acreditado dentro del plenario es que Joseph Mora Van Wichen vendió algunas partes del barco, presuntamente, para sobrevivir, situación ésta que en nada beneficia a la parte actora, en tanto resulta

demostrativo de que el deterioro de la nave le es atribuible a él, como depositario judicial de la motonave, y a la sociedad propietaria y armadora, a la que le correspondía la carga de suministrar lo necesario para la subsistencia y manutención de su representante legal.

Ahora bien, aunque las noticias hablan de *"un enredo jurídico"*, ellas no especifican cuales son las causas del mismo, pero, por el contrario, esto es uno de los ejes centrales de la acción de reparación directa, sobre la que se puede adelantar, que tales enredos tuvieron su fuente en los conflictos suscitados entre la propietaria y armadora del buque y su representante legal, frente a la tripulación, su agente naviero y sus demás acreedores, de modo tal que el enredo se debió a factores externos a la administración de justicia y a la Capitanía de Puerto que intervinieron dentro de los límites de sus funciones.

Lo propio sucede con el resto de afirmaciones contenidas en las noticias publicadas en los diferentes periódicos y revistas, de las cuales se resalta su imprecisión y falta de sustento probatorio dentro del plenario, por lo que ellas sólo serán tenidas en cuenta siempre que encuentre un medio de prueba, válidamente allegado al proceso, que corrobore su veracidad.

2. Presupuestos de la Responsabilidad Extracontractual del Estado

En relación con la responsabilidad del Estado[85], la Carta Política de 1991 produjo su "constitucionalización"[86] erigiéndola como garantía de los derechos e intereses

---

[85] La "*responsabilidad patrimonial del Estado se presenta entonces como un mecanismo de protección de los administrados frente al aumento de la actividad del poder público, el cual puede ocasionar daños, que son resultado normal y legítimo de la propia actividad pública, al margen de cualquier conducta culposa o ilícita de las autoridades, por lo cual se requiere una mayor garantía jurídica a la órbita patrimonial de los particulares. Por ello el actual régimen constitucional establece entonces la obligación jurídica a cargo del estado de responder por los perjuicios antijurídicos que hayan sido cometidos por la acción u omisión de las autoridades públicas, lo cual implica que una vez causado el perjuicio antijurídico y éste sea imputable al Estado, se origina un traslado patrimonial del Estado al patrimonio de la víctima por medio del deber de indemnización". Corte Constitucional, Sentencia C-333 de 1996. Postura que fue seguida en la sentencia C-892 de 2001, considerándose que el artículo 90 de la Carta Política "consagra también un régimen único de responsabilidad, a la manera de una cláusula general, que comprende todos los daños antijurídicos causados por las actuaciones y abstenciones de los entes públicos*". Corte Constitucional, sentencia C-892 de 2001.

de los administrados[87] y de su patrimonio[88], sin distinguir su condición, situación e interés[89]. Como bien se sostiene en la doctrina,

> "*La responsabilidad de la Administración, en cambio, se articula como una garantía de los ciudadanos, pero no como una potestad[90]; los daños cubiertos por la responsabilidad administrativa no son deliberadamente causados por la Administración por exigencia del interés general, no aparecen como un medio necesario para la consecución del fin público*"[91].

Según lo prescrito en el artículo 90 de la Constitución, cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado[92], este concepto tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado, y

---

[86] En precedente jurisprudencial constitucional se indica: "*El Estado de Derecho se funda en dos grandes axiomas: El principio de legalidad y la responsabilidad patrimonial del Estado. La garantía de los derechos y libertades de los ciudadanos no se preserva solamente con la exigencia a las autoridades públicas que en sus actuaciones se sujeten a la ley sino que también es esencial que si el Estado en ejercicio de sus poderes de intervención causa un daño antijurídico o lesión lo repare íntegramente*". Corte Constitucional, Sentencia C-832 de 2001.

[87] Derechos e intereses que constitucional o sustancialmente reconocidos "*son derechos de defensa del ciudadano frente al Estado*". ALEXY, Robert. "Teoría del discurso y derechos constitucionales", en VASQUEZ, Rodolfo; ZIMMERLING, Ruth (Coords). *Cátedra Ernesto Garzón Valdés*. 1ª reimp. México, Fontamara, 2007, p.49.

[88] "*La responsabilidad patrimonial del Estado en nuestro ordenamiento jurídico tiene como fundamento un principio de garantía integral del patrimonio de los ciudadanos*". Corte Constitucional, sentencia C-832 de 2001.

[89] La "*razón de ser de las autoridades públicas es defender a todos los ciudadanos y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado. Omitir tales funciones entraña la responsabilidad institucional y la pérdida de legitimidad. El estado debe utilizar todos los medios disponibles para que el respeto de la vida y derechos sea real y no solo meramente formal*". Sentencia de 26 de enero de 2006, Exp. AG-2001-213. En la doctrina puede verse STARCK, Boris. *Essai d une théorie general de la responsabilité civile considerée en sa doublé fonction de garantie et de peine privée*. Paris, 1947.

[90] "*La responsabilidad, a diferencia de la expropiación, no representa un instrumento en manos de la Administración para satisfacer el interés general, una potestad más de las que ésta dispone al llevar a cabo su actividad, sino un mecanismo de garantía destinado a paliar, precisamente, las consecuencias negativas que pueda generar dicha actividad. La responsabilidad, por así decirlo, no constituye una herramienta de actuación de la Administración, sino de reacción, de reparación de los daños por ésta producidos*". MIR PUIGPELAT, Oriol. *La responsabilidad patrimonial de la administración. Hacia un nuevo sistema*. 1ª ed. Madrid, Civitas, 2001, p.120.

[91] MIR PUIGPELAT, Oriol. *La responsabilidad patrimonial de la administración. Hacia un nuevo sistema*., ob., cit., pp.120-121.

[92] "*3- Hasta la Constitución de 1991, no existía en la Constitución ni en la ley una cláusula general expresa sobre la responsabilidad patrimonial del Estado. Sin embargo, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia y, en especial, del Consejo de Estado encontraron en diversas normas de la constitución derogada –en especial en el artículo 16- los fundamentos constitucionales de esa responsabilidad estatal y plantearon, en particular en el campo extracontractual, la existencia de diversos regímenes de responsabilidad, como la falla en el servicio, el régimen de riesgo o el de daño especial. Por el contrario, la actual Constitución reconoce expresamente la responsabilidad patrimonial del Estado*". Corte Constitucional, sentencia C-864 de 2004. Puede verse también: Corte Constitucional, sentencia C-037 de 2003.

la imputación del mismo a la administración pública[93] tanto por la acción, como por la omisión, bien sea bajo los criterios de falla en el servicio, daño especial, riesgo excepcional u otro.

En los anteriores términos, la responsabilidad extracontractual del Estado se puede configurar una vez se demuestre el daño antijurídico y la imputación (desde el ámbito fáctico y jurídico). Conforme a lo cual se analizará el caso a resolver.

2.1 Daño antijurídico

El daño antijurídico comprendido, desde la dogmática jurídica de la responsabilidad civil extracontractual[94] y del Estado impone considerar aquello que derivado de la actividad o de la inactividad de la administración pública no sea soportable i) bien porque es contrario a la Carta Política o a una norma legal, o ii) porque sea "irrazonable"[95], en clave de los derechos e intereses constitucionalmente reconocidos.

En cuanto al daño antijurídico, el precedente jurisprudencial constitucional señala que la:

---

[93] Conforme a lo establecido en el artículo 90 de la Carta Política "*los elementos indispensables para imputar la responsabilidad al estado son: a) el daño antijurídico y b) la imputabilidad del Estado*". Sentencia de 21 de octubre de 1999, Exps.10948-11643. Es, pues "*menester, que además de constatar la antijuridicidad del [daño], el juzgador elabore un juicio de imputabilidad que le permita encontrar un título jurídico distinto de la simple causalidad material que legitime la decisión; vale decir, 'la imputatio juris' además de la 'imputatio facti'*". Sentencia de 13 de julio de 1993. En el precedente jurisprudencial constitucional se sostiene: "*En efecto, el artículo de la Carta señala que para que el Estado deba responder, basta que exista un daño antijurídico que sea imputable a una autoridad pública. Por ello, como lo ha reiterado esta Corte, esta responsabilidad se configura "siempre y cuando: i) ocurra un daño antijurídico o lesión, ii) éste sea imputable a la acción u omisión de un ente público*". Corte Constitucional, sentencias C-619 de 2002; C-918 de 2002.

[94] "(…) el perjudicado a consecuencia del funcionamiento de un servicio público debe soportar el daño siempre que resulte (contrario a la letra o al espíritu de una norma legal o) simplemente irrazonable, conforme a la propia lógica de la responsabilidad patrimonial, que sea la Administración la que tenga que soportarlo". PANTALEON, Fernando. "Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (También de las Administraciones públicas)", en AFDUAM, No.4, 2000, p.185.

[95] "(…) que lo razonable, en buena lógica de responsabilidad extracontractual, para las Administraciones públicas nunca puede ser hacerlas más responsables de lo que sea razonable para los entes jurídico-privados que desarrollan en su propio interés actividades análogas". PANTALEON, Fernando. "Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (También de las Administraciones públicas)"., ob., cit., p.186.

> *"(…) antijuridicidad del perjuicio no depende de la licitud o ilicitud de la conducta desplegada por la Administración sino de la no soportabilidad del daño por parte de la víctima"*[96]*.*

Así pues, la jurisprudencia constitucional ha señalado:

> *"(…) que esta acepción del daño antijurídico como fundamento del deber de reparación estatal armoniza plenamente con los principios y valores propios del Estado Social de Derecho debido a que al Estado corresponde la salvaguarda de los derechos y libertades de los administrados frente a la propia Administración"*[97]*.*

De igual manera, la jurisprudencia constitucional considera que el daño antijurídico se encuadra en los *"principios consagrados en la Constitución, tales como la solidaridad (Art. 1º) y la igualdad (Art. 13), y en la garantía integral del patrimonio de los ciudadanos, prevista por los artículos 2º y 58 de la Constitución*"[98].

---

[96] Corte Constitucional, sentencia C-254 de 2003. Así mismo, se considera: "El artículo 90 de la Carta, atendiendo las (sic) construcciones jurisprudenciales, le dio un nuevo enfoque normativo a la responsabilidad patrimonial del Estado desplazando su fundamento desde la falla del servicio hasta el daño antijurídico. Ello implica la ampliación del espacio en el que puede declararse la responsabilidad patrimonial del Estado pues el punto de partida para la determinación de esa responsabilidad ya no está determinado por la irregular actuación estatal – bien sea por la no prestación del servicio, por la prestación irregular o por la prestación tardía- sino por la producción de un daño antijurídico que la víctima no está en el deber de soportar, independientemente de la regularidad o irregularidad de esa actuación". Corte Constitucional, sentencia C-285 de 2002. Debe advertirse que revisada la doctrina de la responsabilidad civil extracontractual puede encontrarse posturas según las cuales "debe rechazarse que el supuesto de hecho de las normas sobre responsabilidad civil extracontractual requiera un elemento de antijuricidad (sic)". PANTALEÓN, Fernando. "Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (También de las Administraciones públicas)", en AFDUAM. No.4, 2000, p.168.

[97] Corte Constitucional, sentencia C-333 de 1996. Puede verse también: Corte Constitucional, sentencia C-918 de 2002. A lo que se agrega: "El artículo 90 de la Constitución Política le suministró un nuevo panorama normativo a la responsabilidad patrimonial del Estado. En primer lugar porque reguló expresamente una temática que entre nosotros por mucho tiempo estuvo supeditada a la labor hermenéutica de los jueces y que sólo tardíamente había sido regulada por la ley. Y en segundo lugar porque, al ligar la responsabilidad estatal a los fundamentos de la organización política por la que optó el constituyente de 1991, amplió expresamente el ámbito de la responsabilidad estatal haciendo que ella desbordara el límite de la falla del servicio y se enmarcara en el más amplio espacio del daño antijurídico". Corte Constitucional, sentencia C-285 de 2002. Sin embargo, cabe advertir, apoyados en la doctrina iuscivilista que "no puede confundirse la antijuridicidad en materia de daños con lesiones de derechos subjetivos y, menos todavía, una concepción que los constriña, al modo alemán, a los derechos subjetivos absolutos, entendiendo por tales los derechos de la personalidad y la integridad física, el honor, la intimidad y la propia imagen y los derechos sobre las cosas, es decir, propiedad y derechos reales". DÍEZ-PICAZO, Luis. Fundamentos del derecho civil patrimonial. La responsabilidad civil extracontractual. 1ª ed. Navarra, Aranzadi, 2011, p.297.

[98] Corte Constitucional, sentencia C-333 de 1996; C-832 de 2001. Cabe afirmar, que en la doctrina del derecho civil se advierte que "la antijuridicidad del daño no se produce porque exista violación de deberes jurídicos", definiéndose como "violación de una norma especial o de la más genérica alterum non laedere". DÍEZ-PICAZO, Luis. Fundamentos del derecho civil patrimonial. La responsabilidad civil extracontractual., ob., cit., p.298.

Debe quedar claro que es un concepto constante en la jurisprudencia del Consejo Estado, que debe ser objeto de adecuación y actualización a la luz de los principios del Estado Social de Derecho, ya que como lo señala el precedente de la Sala un *"Estado Social de Derecho y solidario y respetuoso de la dignidad de la persona humana, no puede causar daños antijurídicos y no indemnizarlos"*[99]. Dicho daño tiene como características que sea cierto, presente o futuro, determinado o determinable[100], anormal[101] y que se trate de una situación jurídicamente protegida[102].

2.2 La imputación de la responsabilidad y su motivación

La imputación exige analizar dos esferas: a) el ámbito fáctico, y; b) la imputación jurídica[103], en la que se debe determinar la atribución conforme a un deber jurídico (que opera con fundamento en los distintos criterios de imputación consolidados en el precedente de la Sala: falla o falta en la prestación del servicio –simple, presunta y probada-; daño especial –desequilibrio de las cargas públicas, daño anormal-; riesgo excepcional. Adicionalmente, resulta relevante tener en cuenta los aspectos de la teoría de la imputación objetiva de la responsabilidad patrimonial del Estado. Precisamente, en el precedente jurisprudencial constitucional se sostiene:

> *"La superioridad jerárquica de las normas constitucionales impide al legislador diseñar un sistema de responsabilidad subjetiva para el resarcimiento de los daños antijurídicos que son producto de tales relaciones sustanciales o materiales que se dan entre los entes públicos y los administrados. La responsabilidad objetiva en el terreno de esas relaciones sustanciales es un imperativo constitucional, no sólo por la norma expresa que así lo define, sino también porque los principios y valores que fundamentan la construcción del Estado según la cláusula social así lo exigen"*[104].

---

[99] Agregándose: "Para eludir el cumplimiento de sus deberes jurídicos no puede exigirle al juez que, como no le alcanzan sus recursos fiscales, no le condene por ejemplo, por los atentados de la fuerza pública, contra la dignidad de la persona humana". Sentencia de 9 de febrero de 1995. Exp.9550.
[100] Sentencia de 19 de mayo de 2005. Rad. 2001-01541 AG.
[101] "por haber excedido los inconvenientes inherentes al funcionamiento del servicio". Sentencia de 14 de septiembre de 2000. Exp.12166.
[102] Sentencia de 2 de junio de 2005. Rad. 1999-02382 AG.
[103] "La imputación depende, pues, tanto de elementos subjetivos como objetivos". SANCHEZ MORON, Miguel. Derecho administrativo. Parte general., ob., cit., p.927.
[104] Corte Constitucional, sentencia C-043 de 2004.

Sin duda, en la actualidad todo régimen de responsabilidad patrimonial del Estado exige la afirmación del principio de imputabilidad[105], según el cual, la indemnización del daño antijurídico cabe achacarla al Estado cuando haya el sustento fáctico y la atribución jurídica[106]. Debe quedar claro, que el derecho no puede apartarse de las "estructuras reales si quiere tener alguna eficacia sobre las mismas"[107].

En cuanto a esto, cabe precisar que la tendencia de la responsabilidad del Estado en la actualidad está marcada por la imputación objetiva que "parte de los límites de lo previsible por una persona prudente a la hora de adoptar las decisiones"[108]. Siendo esto así, la imputación objetiva implica la "atribución", lo que denota en lenguaje filosófico-jurídico una prescripción, más que una descripción. Luego, la contribución que nos ofrece la imputación objetiva, cuando hay lugar a su

---

[105] En los términos de Kant, dicha imputación se entiende: "Imputación (imputatio) en sentido moral es el juicio por medio del cual alguien es considerado como autor (causa libera) de una acción, que entonces se llama acto (factum) y está sometida a leyes; si el juicio lleva consigo a la vez las consecuencias jurídicas del acto, es una imputación judicial (imputatio iudiciaria), en caso contrario, sólo una imputación dictaminadora (imputatio diiudicatoria)". KANT, I. La metafísica de las costumbres. Madrid, Alianza, 1989, p.35. En nuestro precedente jurisprudencial constitucional se sostiene: "La jurisprudencia nacional ha recabado en ello al sentar la tesis de que la base de la responsabilidad patrimonial del Estado la constituye la imputabilidad del daño. En efecto, con fundamento en la jurisprudencia del Consejo de Estado, la Corte Constitucional ha sostenido que la responsabilidad patrimonial del Estado y de las demás personas jurídicas públicas se deriva de la imputabilidad del perjuicio a una de ellas, lo cual impide extenderla a la conducta de los particulares o a las acciones u omisiones que tengan lugar por fuera del ámbito de la administración pública". Corte Constitucional, sentencia C-254 de 2003.

[106] El "otro principio de responsabilidad patrimonial del Estado es el de imputabilidad. De conformidad con éste, la indemnización del daño antijurídico le corresponde al estado cuando exista título jurídico de atribución, es decir, cuando de la voluntad del constituyente o del legislador pueda deducirse que la acción u omisión de una autoridad pública compromete al Estado con sus resultados". Corte Constitucional, sentencia C-254 de 2003.

[107] "Tenía razón Welzel al considerar que el Derecho debe respetar estructuras antropológicas como la capacidad de anticipación mental de objetivos cuando se dirige al hombre mediante normas. Desde luego, si el ser humano no tuviera capacidad de adoptar o dejar de adoptar decisiones teniendo en cuenta motivos normativos, sería inútil tratar de influir en el comportamiento humano mediante normas prohibitivas o preceptivas". MIR PUIG, Santiago. "Significado y alcance de la imputación objetiva en el derecho penal", en Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología, 05-05-2003 [http://criminet.urg.es/recpc], pp.6 y 7.

[108] "El Derecho se dirige a hombre y no a adivinos. Declarar típica toda acción que produzca un resultado dañoso, aun cuando éste fuese imprevisible, significaría que la ley no tiene en cuenta para nada la naturaleza de sus destinatarios; pues una característica del hombre es precisamente la de que no puede prever más que muy limitadamente las consecuencias condicionadas por sus actos. Vincular un juicio de valor negativo (el de antijuridicidad) a la producción de un resultado que el hombre prudente no puede prever sería desconocer la naturaleza de las cosas (más concretamente): la naturaleza del hombre". GIMBERNAT ORDEIG, E. Delitos cualificados por el resultado y relación de causalidad. Madrid, 1990, pp.77 ss.

aplicación, es la de rechazar la simple averiguación descriptiva, instrumental y empírica de *"cuando un resultado lesivo es verdaderamente obra del autor de una determinada conducta"*[109].

Esto, sin duda, es un aporte que se representa en lo considerado por Larenz según el cual había necesidad *de "excluir del concepto de acción sus efectos imprevisibles, por entender que éstos no pueden considerarse obra del autor de la acción, sino obra del azar*"[110]. Con lo anterior, se logra superar, definitivamente, en el juicio de responsabilidad, la aplicación tanto de la teoría de la equivalencia de condiciones, como de la causalidad adecuada, ofreciéndose como un correctivo de la causalidad, donde será determinante la magnitud del riesgo y su carácter permisible o no[111]. Es más, se sostiene doctrinalmente "que la responsabilidad objetiva puede llegar a tener, en algunos casos, mayor eficacia preventiva que la responsabilidad por culpa. ¿Por qué? Porque la responsabilidad objetiva, aunque no altere la diligencia adoptada en el ejercicio de la actividad (no afecte a la calidad de la actividad), sí incide en el nivel de la actividad (incide en la cantidad de actividad) del sujeto productor de daños, estimulando un menor volumen de actividad (el nivel óptimo) y, con ello, la causación de un número menor de daños"[112].

---

[109] MIR PUIG, Santiago. "Significado y alcance de la imputación objetiva en el derecho penal", ob., cit., p.7.
[110] LARENZ, K. "Hegelszurechnungslehre", en MIR PUIG, Santiago. "Significado y alcance de la imputación objetiva en el derecho penal", ob., cit., p.7.
[111] JAKOBS, G. La imputación objetiva en el derecho penal. Bogotá, Universidad Externado, 1994. Sin embargo, como lo sostiene el precedente de la Sala: "De conformidad con lo dispuesto por el artículo 90 de la Constitución Política, el Estado tiene el deber de responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción u omisión de las autoridades públicas, norma que le sirve de fundamento al artículo 86 del Código Contencioso Administrativo… No obstante que la norma constitucional hace énfasis en la existencia del daño antijurídico como fuente del derecho a obtener la reparación de perjuicios siempre que el mismo le sea imputable a una entidad estatal, dejando de lado el análisis de la conducta productora del hecho dañoso y su calificación como culposa o no, ello no significa que la responsabilidad patrimonial del Estado se haya tornado objetiva en términos absolutos, puesto que subsisten los diferentes regímenes de imputación de responsabilidad al Estado que de tiempo atrás han elaborado tanto la doctrina como la jurisprudencia". Sentencia de 24 de febrero de 2005. Exp.14170.
[112] MIR PUIGPELAT, Oriol. La responsabilidad patrimonial de la administración. Hacia un nuevo sistema., ob., cit., p.171.

Dicha tendencia es la que marcó el precedente jurisprudencial constitucional, pero ampliando la consideración de la imputación (desde la perspectiva de la imputación objetiva) a la posición de garante donde la exigencia del principio de proporcionalidad[113] es necesario para considerar si cabía la adopción de medidas razonables para prevenir la producción del daño antijurídico, y así se motivara el juicio de imputación. Dicho juicio, en este marco, obedece sin lugar a dudas a un ejercicio de la ponderación[114] que el juez está llamado a aplicar, de tal manera que se aplique como máxima que: "Cuanto mayor sea el grado de la no satisfacción o del detrimento de un principio, mayor debe ser la importancia de satisfacción del otro"[115].

En ese sentido, la jurisprudencia constitucional argumenta:

---

[113] "El principio de proporcionalidad se compone de tres subprincipios: el principio de idoneidad; el de necesidad y el de proporcionalidad en sentido estricto. Estos principios expresan la idea de optimización... En tanto que exigencias de optimización, los principios son normas que requieren que algo sea realizado en la mayor medida de lo posible, dadas sus posibilidades normativas y fácticas. Los principios de idoneidad y de necesidad se refieren a la optimización relativa a lo que es fácticamente posible por lo que expresan la idea de optimalidad de Pareto. El tercer subprincipio, el de proporcionalidad en sentido estricto, se refiere a la optimización respecto de las posibilidades normativas. Las posibilidades normativas vienen definidas, fundamentalmente, por la concurrencia de otros principios; de modo que el tercer subprincipio podría formularse mediante la siguiente regla: Cuanto mayor ser el grado de la no satisfacción o del detrimento de un principio, mayor debe ser la importancia de satisfacción del otro. Esta regla puede denominarse: "ley de la ponderación" (subrayado fuera de texto). ALEXY, Robert. "Teoría del discurso y derechos constitucionales", en VASQUEZ, Rodolfo; ZIMMERLING, Ruth (Coords). Cátedra Ernesto Garzón Valdés., ob., cit., p.62.

[114] "La ley de la ponderación pone de manifiesto que la ponderación puede fraccionarse en tres pasos. El primero consiste en establecer el grado de insatisfacción o de detrimento del primer principio; el segundo, consiste en establecer la importancia de la satisfacción del segundo principio, que compite con el primero y, finalmente, el tercer paso consiste en determinar si, por su importancia, la satisfacción del segundo principio justifica la no satisfacción del primero". ALEXY, Robert. "Teoría del discurso y derechos constitucionales", en VASQUEZ, Rodolfo; ZIMMERLING, Ruth (Coords). Cátedra Ernesto Garzón Valdés., ob., cit., p.64.

[115] ALEXY, Robert. "Teoría del discurso y derechos constitucionales", en VASQUEZ, Rodolfo; ZIMMERLING, Ruth (Coords). Cátedra Ernesto Garzón Valdés., ob., cit., p.62. Sin embargo, se advierte que Habermas ha planteado objeciones a la ponderación: "… la aproximación de la ponderación priva de su poder normativo a los derechos constitucionales. Mediante la ponderación –afirma Habermas- los derechos son degradados a nivel de los objetivos, de las políticas y de los valores; y de este modo pierden la "estricta prioridad" característica de los "puntos de vista normativos". HABERMAS, Jürgen. Between Facts and Norms, Trad. William Rehg, Cambridge, 1999, p.259. A lo que agrega: "… no hay criterios racionales para la ponderación: Y porque para ello faltan criterios racionales, la ponderación se efectúa de forma arbitraria o irreflexiva, según estándares y jerarquías a los que está acostumbrado". Para concluir que: "La decisión de un tribunal es en sí misma un juicio de valor que refleja, de manera más o menos adecuada, una forma de vida que se articula en el marco de un orden de valores concreto. Pero este juicio ya no se relaciona con las alternativas de una decisión correcta o incorrecta". HABERMAS, Jürgen. "Reply to Symposium Participants", en ROSENFELD, Michel; ARATO, Andrew. Habermas on Law and Democracy. Los Angeles, Berkeley, 1998, p.430.

"… el núcleo de la imputación no gira en torno a la pregunta acerca de si el hecho era evitable o cognoscible. Primero hay que determinar ***si el sujeto era competente*** *para desplegar los deberes de seguridad en el tráfico o de protección[116] frente a determinados bienes jurídicos con respecto a ciertos riesgos, para luego contestar si el suceso era evitable y cognoscible[117]. Ejemplo: un desprevenido transeúnte encuentra súbitamente en la calle un herido en grave peligro (situación de peligro generante del deber) y no le presta ayuda (no realización de la acción esperada); posteriormente fallece por falta de una oportuna intervención médica que el peatón tenía posibilidad de facilitarle trasladándolo a un hospital cercano (capacidad individual de acción). La muerte no le es imputable a pesar de la evitabilidad y el conocimiento. En efecto, si no tiene una posición de garante porque él no ha creado el riesgo para los bienes jurídicos, ni tampoco tiene una obligación institucional de donde surja un deber concreto de evitar el resultado mediante una acción de salvamento, el resultado no le es atribuible. Responde sólo por la omisión de socorro y el fundamento de esa responsabilidad es quebrantar el deber de solidaridad que tiene todo ciudadano"[118].*

A lo que se agrega por el mismo precedente,

"En la actualidad, un sector importante de la moderna teoría de la imputación objetiva (la nueva escuela de Bonn: Jakobs, Lesch, Pawlik, Müssig, Vehling) estudia el problema desde una perspectiva distinta a la tradicional de Armin Kaufmann: el origen de las posiciones de garante se encuentra en la estructura de la sociedad[119], en la cual existen dos fundamentos de la responsabilidad, a saber:

---

116 Deberes de protección que es "una consecuencia de la obligación general de garantía que deben cumplir las autoridades públicas y se colige claramente de los artículos 2.3 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y 25 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, que regulan el derecho a disponer de un recurso efectivo en caso de violaciones a los derechos humanos". CASAL H, Jesús María. Los derechos humanos y su protección. Estudios sobre derechos humanos y derechos fundamentales. 2ª ed. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2008, p.31.

117 Cfr. Günther Jakobs. Regressverbot beim Erfolgsdelikt.Zugleich eine Untersuchung zum Gruñd der strafrechtlichen Haftung bei Begehung. ZStW 89 (i977). Págs 1 y ss.

118 Corte Constitucional, Sentencia SU-1184 de 2001. En la doctrina se afirma que la "posición de garantía" debe modularse: "(…) todos deben procurar que su puño no aterrice violentamente en la cara de su congénere, o que su dedo índice no apriete el gatillo de un arma de fuego cargada apuntada sobre otra persona, etc. Sin embargo, también aparecen sin dificultad algunos fundamentos de posiciones de garantía referidas a supuestos de omisión: quien asume para sí una propiedad, debe procurar que de ésta no emanen riesgos para otras personas. Se trata de los deberes de aseguramiento en el tráfico, deberes que de modo indiscutido forman parte de los elementos de las posiciones de garantía y cuyo panorama abarca desde el deber de aseguramiento de un animal agresivo, pasando por el deber de asegurar las tejas de una casa frente al riesgo de que caigan al suelo hasta llegar al deber de asegurar un carro de combate frente a la posible utilización por personas no capacitadas o al deber de asegurar una central nuclear frente a situaciones críticas". JAKOBS, Günther. Injerencia y dominio del hecho. Dos estudios sobre la parte general del derecho penal. 1ª reimp. Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2004, p.16.

119 "En una sociedad de libertades, y, más aún, en una sociedad que además hace posibles contactos en alto grado anónimos, es decir, en una sociedad que pone a cargo de los ciudadanos la configuración del comportamiento a elegir, con tal de que ese comportamiento no tenga consecuencias lesivas, la libertad central de elección debe verse correspondida, en cuanto sinalagma, por la responsabilidad por las consecuencias de la elección". JAKOBS, Günther.

1) En la interacción social se reconoce una libertad de configuración del mundo (competencia por organización) que le permite al sujeto poner en peligro los bienes jurídicos ajenos; el ciudadano está facultado para crear riesgos, como la construcción de viviendas a gran escala, la aviación, la exploración nuclear, la explotación minera, el tráfico automotor etc. Sin embargo, la contrapartida a esa libertad es el surgimiento de ***deberes de seguridad en el tráfico,*** *consistentes en la adopción de medidas especiales para evitar que el peligro creado produzca daños excediendo los límites de lo permitido. Vg. Si alguien abre una zanja frente a su casa, tiene el deber de colocar artefactos que impidan que un transeúnte caiga en ella. Ahora bien, si las medidas de seguridad fracasan y el riesgo se exterioriza amenazando con daños a terceros o el daño se produce – un peatón cae en la zanja- surgen los llamados* ***deberes de salvamento****, en los cuales el sujeto que ha creado con su comportamiento peligroso anterior (generalmente antijurídico) un riesgo para los bienes jurídicos, debe revocar el riesgo – prestarle ayuda al peatón y trasladarlo a un hospital si es necesario- (pensamiento de la injerencia). Esos deberes de seguridad en el tráfico, también pueden surgir por* ***asunción*** *de una función de seguridad o de salvamento, como en el caso del salvavidas que se compromete a prestar ayuda a los bañistas en caso de peligro.*

Los anteriores deberes nacen porque el sujeto ha configurado un peligro para los bienes jurídicos y su fundamento no es la solidaridad sino la creación del riesgo. Son ***deberes negativos*** *porque su contenido esencial es no perturbar o inmiscuirse en los ámbitos ajenos. Corresponde a la máxima del derecho antiguo de no ocasionar daño a los demás.*

2) Pero frente a la libertad de configuración, hay deberes que proceden de instituciones básicas para la estructura social (competencia institucional) y que le son impuestas al ciudadano por su vinculación a ellas. Por ejemplo, las relaciones entre padres e hijos y ciertas relaciones del estado frente a los ciudadanos. Estos deberes se caracterizan, porque el garante institucional tiene la obligación de configurar un mundo en común con alguien, de prestarle ayuda y ***protegerlo contra los peligros que lo amenacen****, sin importar que el riesgo surja de un tercero o de hechos de la naturaleza. Vg. El padre debe evitar que un tercero abuse sexualmente de su hijo menor y si no lo hace, se le imputa el abuso.*

Los deberes institucionales se estructuran aunque el garante no haya creado el peligro para los bienes jurídicos y se fundamentan en la solidaridad que surge por pertenecer a ciertas instituciones básicas para la sociedad. Se trata de ***deberes positivos,*** *porque contrario a los negativos en los cuales el garante no debe invadir ámbitos ajenos, en éstos debe protegerlos especialmente contra ciertos riesgos*[120],[121]*.*

16. En una teoría de la imputación objetiva construida sobre las posiciones de garante, predicable tanto de los delitos de acción como de omisión, la forma de realización externa de la conducta, es decir, determinar si un comportamiento fue realizado mediante un curso causal dañoso o mediante la abstención de una acción salvadora, pierde toda relevancia porque lo importante no es la configuración fáctica

---

Injerencia y dominio del hecho. Dos estudios sobre la parte general del derecho penal., ob., cit., p.15.

[120] Cfr. Günther Jakobs. Strafrecht Allgemeiner Teil.Die Grundlagen und die Zurechnungslehre (studienausgabe). 2 Auflage.Walter de Gruyter.Berlin.New York. 1993.Pags. 796 y ss.

[121] Corte Constitucional, sentencia SU-1184 de 2001.

del hecho, sino la demostración de sí una persona ha cumplido con los deberes que surgen de su posición de garante"[122].

Dicha formulación no debe suponer, lo que debe remarcarse por la Sala, una aplicación absoluta o ilimitada de la teoría de la imputación objetiva que lleve a un desbordamiento de los supuestos que pueden ser objeto de la acción de reparación directa, ni a convertir a la responsabilidad extracontractual del Estado como herramienta de aseguramiento universal[123], teniendo en cuenta que el riesgo, o su creación, no debe llevar a *"una responsabilidad objetiva global de la Administración, puesto que no puede considerarse… que su actuación [de la administración pública] sea siempre fuente de riesgos especiales*"[124].

Asimismo, debe considerarse que la responsabilidad extracontractual no puede reducirse a su consideración como herramienta destinada solamente a la reparación, sino que debe contribuir con un efecto preventivo que permita la mejora o la optimización en la prestación, realización o ejecución de la actividad administrativa globalmente considerada.

Bajo los anteriores criterios la Sala realizará el juicio de imputación, previendo, además, que la Corporación ha determinado que los escenarios en que se discute la responsabilidad patrimonial del Estado se debe dar aplicación al principio *iura novit curia*, lo cual implica que frente a los hechos alegados y probados por la parte demandante, corresponde al juez definir la norma o la motivación de la imputación aplicable al caso, potestad del juez que no debe confundirse con la modificación

---

[122] Corte Constitucional, Sentencia SU-1184 de 2001.
[123] "La profesora BELADIEZ comparte sin reservas la preocupación por los excesos que desfiguran la institución, admite que con alguna frecuencia se producen <<resultados desproporcionados e injustos>> para la Administración e insiste en advertir que la responsabilidad objetiva no es un seguro universal que cubra todos los daños que se produzcan con ocasión de las múltiples y heterogéneas actividades que la Administración lleva cotidianamente a cabo para satisfacer los interese generales". LEGUINA VILLA, Jesús. "Prólogo", en BELADIEZ ROJO, Margarita. Responsabilidad e imputación de daños por el funcionamiento de los servicios públicos. Con particular referencia a los daños que ocasiona la ejecución de un contrato administrativo. Madrid, Tecnos, 1997, p.23.
[124] MIR PUIGPELAT, Oriol. La responsabilidad patrimonial de la administración. Hacia un nuevo sistema., ob., cit., p.204.

de la *causa petendi*, esto es, los hechos que se enuncian en la demanda como fundamento de la pretensión[125].

Por lo tanto, tal como lo ha determinado el precedente de la Corporación

> *"(…) La circunstancia de que los hechos relatados en la demanda sean constitutivos de una falla del servicio, o conformen un evento de riesgo excepcional o puedan ser subsumidos en cualquier otro régimen de responsabilidad patrimonial de los entes públicos, es una valoración teórica que incumbe efectuar autónomamente al juzgador, como dispensador del derecho ante la realidad histórica que las partes demuestren (…)".*[126]

3. Caso concreto

3.1 Situación fáctica general en la que se desarrolló el conflicto que generó la intervención de las autoridades judiciales y administrativas, cuya actuación se demanda

La motonave de Bandera Hondureña, denominada Zeetor, arribó al puerto de Buenaventura el 30 de diciembre de 1991, pero fue recibida oficialmente por la Dirección General Marítima – Capitanía de Puerto de Buenaventura el día 2 de enero de 1992.

En este sentido se observa la correspondiente Acta de Visita Nº 006, de fecha 2 de enero de 1992[127], practicada por la Dirección General Marítima y Portuaria – Capitanía de Puerto de Buenaventura, en la cual consta que el buque arribó al mencionado puerto el día 30 de diciembre de 1991 a las 24:00 horas, procedente del Puerto de la Libertad y con destino a Balboa, con carga de harina de pescado,

---

[125] Ver sentencias del Consejo de Estado Sección Tercera de 29 de agosto de 2007, expediente: 15494 y bajo la misma percepción la sentencia de 7 de octubre de 2009, expediente: 17629. Así mismo, puede consultarse las sentencias de 3 de octubre de 2007, expediente 22655 y sentencia de 14 de agosto de 2008, expediente 16413.
[126] Consejo de Estado Sección Tercera, sentencia de 20 de febrero 1989, expediente: 4655. Así mismo se dijo en sentencia de 14 de febrero de 1995, expediente: S-123 que: *"(…) la Sala precisa que sí es posible en materia de juicios de responsabilidad extracontractual del Estado, la aplicación del principio iura novit curia, pero siempre teniendo en cuenta que a través de él no se puede llegar a la modificación de los fundamentos fácticos de la pretensión, expuestos en el libelo, los cuales constituyen su causa petendi y son los precisados por el actor, y no otros (…)".*
[127] Fl. 50 del C. 3. Y 292 del C.5

cuyo Capitán era el señor Juan Alberto Montes de Oca, su Agente Marítimo Navieros de Occidente Ltda y el armador Pacific Coasting.

Asimismo, quedo acreditado que el Zeetor arribó al puerto de Buenaventura con la siguiente tripulación:

> *"1. Juan Alberto Montes de Oca*
> *2. Miguel Ángel Mina Bellino*
> *3. Martín Palacios Jiménez*
> *4. Neptali Moisés Moreno Vidal*
> *5. Víctor Hugo Arenas Palomino*
> *6. Roger Eliceo Calvez Vargas*
> *7. Luciano Andrés Castillo Carmona*
> *8. Omar Zapata"*

- Copia auténtica de la solicitud de pago de sueldos realizada por la Tripulación de la Motonave Zeetor dirigida al señor Joseph Mora el día 30 de enero de 1992, en la cual consta[128]:

> *"1ro. Que habiendo recibido en fecha anterior, las cuentas de nuestros sueldos pendientes hasta el mes de Diciembre de 1991 de manos de nuestro Capitán y evitar siga aumentando.*
>
> *2do. Que, siendo conocedores de la situación por la que atraviesa nuestra embarcación (Sincarga hasta la fecha, después de un mes de permanencia en este Puerto); con la incertidumbre acerca del pago de nuestros sueldos [atrasados].*
>
> *3ro. Que, con la intención de llegar a un buen acuerdo entre ambas partes y no perjudicar nuestros ingresos como trabajadores, del que dependen nuestras familias.*
>
> *Por lo expuesto:*
>
> *A Ud. Sr. Armador, rogamos se sirva disponer la cancelación de dos sueldos en Buenaventura. Uno correspondiente al mes de Enero y el otro a una mensualidad que se nos adeuda, para así poder hacer llegar dinero a nuestras familias en el Perú. Así mismo, solicitamos se nos indique en forma escrita, la forma y el monto de cómo se nos va a regularizar nuestros sueldos [atrasados], sugiriéndole a la vez dedique más atención al manejo de nuestra motonave y mejorar las condiciones de su operación. Es justicia que esperamos alcanzar".*

- Memorial dirigido por la Tripulación de la M/N "Zeetor" al señor Joseph Mora el día 18 de marzo de 1992, en el que expresan[129]:

---

[128] Fls. 116 y 125 del C.5

> *"**Primero.** Habiendo cursado nuestra carta con fecha 30-01-92, en la cual ponemos bajo su conocimiento nuestras peticiones y al habertenido (sic) una reunión posterior con usted, los primeros días del mes de febrero, en la cual nos expuso la situación de la nave y prometió solucionar nuestras reclamos.*
>
> ***Segundo.** Que, habiendo transcurrido cuarenticinco (sic) (45) días, desde la reunión señalada y hasta la fecha se continúa con la incertidumbre sobre el movimiento de la nave y el pago de nuestros sueldos atrasados.*
>
> ***Tercero.** Que considerando la difícil situación económica de nuestro país y las dificultades económicas por las que se encuentran atravesando nuestras familias debido a la falta de pago de nuestros respectivos haberes, por ser nosotros sontén de las mismas.*
>
> ***Cuarto.** Para evitar que nuestros sueldos sigan aumentando, solicitamos a usted señor Armador, que dichos sueldos sean cancelados en un plazo máximo de siete (07) días hábiles a partir de la fecha.*
>
> ***Quinto.** Que, de no efectuarse la cancelación de los sueldos pendientes hasta la fecha, en el plazo fijado, se procederá a presentar el protesto respectivo ante la Autoridad Marítima correspondiente a fin de que interceda por nosotros".*

El 12 de marzo de 1992, el capitán de la motonave Zeetor, en representación de la sociedad Pacific Coasting S.A., expidió la certificación en la cual consta[130]:

> *"Por intermedio de la presente el Capitán de la M/N "Zeetor" hace constar que el Ing. REINALDO ESCULTERO trabajó en la nave mencionada, desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991, adeudándosele la suma de $19.730.00 (DIECINUEVE MIL SETECIENTOS TREINTA Y 00/100 dólares americanos), de sueldos, más $1.600.00 (MIL SETECIENTOS Y 00/100 dólares americanos), correspondientes a un (01) mes de Vacaciones.*
>
> *Por tal motivo, la compañía armadora del buque PACIFIC COASTING S.A., representada por el Capitán de la nave y el Ing. Reynaldo de Escultero han llegado al acuerdo de cancelar este monto en el transcurso de los próximos seis meses a parir de la fecha".*

En el mismo sentido se expidieron las siguientes:

- Constancia de fecha 10 de abril de 1992[131], por medio del cual "*EL QUE SUSCRIBE, CAPITÁN DE LA M/N "ZEETOR" DE BANDERA HONDUREÑA*", con visado de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, certifica *"[q]ue JUAN*

---

[129] Fls. 629 del C.1 A, 117 del C.5 y 140 C.6
[130] Fls.5 del C.4
[131] Fl. 1015 del C. 1A.

ALBERTO MONTES DE OCA, de nacionalidad peruana, (…) trabaja en esta motonave desde el 24 de julio de 1990 a la fecha, desempeñando el cargo de Capitán, adeudándose al 31 de marzo de 1992 la suma de 32.320.00 US. Dls. (…), por concepto de sueldos mensuales y sus vacaciones correspondientes".

- Constancia expedida por el capitán de la Motonave Zeetor Juan Montes de Oca Beltran, el día 10 de abril de 1992, en la cual se observa[132]:

> *"Por intermedio de la presente, el suscrito, Capitán de la M/N "Zeetor" de Bandera Hondureña, hace constar que el COCINERO VICTOR HUGO ARENAS PALOMINO, trabaja en la Motonave mencionada desde el 03 de septiembre de 1991 a la fecha, adeudándosele la suma de $2.927.00 (DOS MIL NOVECIENTOS VEINTI SIETE Y 00/100 DÓLARES AMERICANOS) al 31-03-92, por concepto de sueldos y sus vacaciones proporcionales respectivas.*

- Constancia expedida por el capitán de la Motonave Zeetor Juan Montes de Oca Beltran, el día 10 de abril de 1992, en la cual se observa [133]:

> *"Por intermedio de la presente, el suscrito, Capitán de la M/N "Zeetor" de Bandera Hondureña, hace constar que el* Marinero/Timonel LUCIANO ANDRÉS CASTILLO CARMON*, trabaja en la Motonave mencionada desde el 10 de Diciembre de 1990 a la fecha, adeudándosele al 31-03-92 la suma de $2.950.00 (DOS MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y 00/100 DÓLARES AMERICANOS) Por concepto de sueldos y vacaciones respectivas".*

- Constancia expedida por el capitán de la Motonave Zeetor Juan Montes de Oca Beltran, el día 6 de mayo de 1992,, en la cual se observa[134]:

> *"Por intermedio de la presente, el suscrito, Capitán de la M/N "Zeetor" de Bandera Hondureña, hace constar que el* MARINERO / TIMONEL ROGER ELISEO GALVEZ VARGAS*, trabaja en la Motonave mencionada desde el 01-06-1990 a la fecha, adeudándosele por concepto de sueldos atrasados la suma de $6.973.00 U.S. Dls. (SIETE MIL NOVECIENTOS SETENTA Y TRES CON 00/100 DÓLARES AMERICANOS) al06-05-1992, y sus vacaciones correspondientes".*

Sobre este punto la Sala resalta que, los tripulantes de la nave señalaban haber sido contratados por el Capitán MONTES DE OCA, frente a lo cual se observa la declaración del señor Víctor Hugo Arenas Palomino, rendida el día 10 de julio de

---

[132] Fls. 113 – 114 del C.5
[133] Fls. 129 – 130 del C.5
[134] Fls. 113 – 114 del C.5

1992, quien manifestó ejercer su labor de cocinero a bordo de la motonave Zeetor, para lo cual fue contratado por el Capitán de la embarcación, señor Juan Alberto Montes de Oca, desde el 8 de septiembre de 1991, pero a la fecha le adeudaban 10 meses de salario "*que son aproximadamente 4.200 dólares"* por lo que inició un proceso ejecutivo ante el Juzgado 1º Laboral del Circuito de Buenaventura, donde se decretó el embargo y secuestro de la motonave, que ya se encontraba embargada y secuestrada por el Juzgado 2º Laboral del mismo circuito dentro del proceso iniciado *"por el filipino Escultero".*

Asimismo, el declarante anotó que *"el señor Joseph en ningún momento ha mostrado un documento que lo señale como el dueño del buque, pues además nosotros fuimos contratados por el señor Montes de Oca"* y hace meses no veía a Joseph Mora, por lo que no es cierto que la tripulación le estuviera impidiendo su acceso a la nave.

Fue así, que con fundamento en las constancias expedidas por el Capitán de la motonave se interpusieron diferentes demandas laborales en contra de la sociedad Pacific Coasting S.A., como se lo informó el gerente de la agencia marítima Navieros de Occidente Ltda, el día 1º de julio de 1992 a Pacific Coasting – Sr. Joseph Mora, indicándole[135]:

> *"En nuestra condición de Agentes Portuarios únicamente, el día de hoy Navieros de Occidente Ltda ha sido notificada de demandas laborales instaurada mediante apoderada judicial; por los señores ROGER ELISEO GALVEZ VARGAS y MIGUEL ANGEL MINA BELLIDO.*
>
> *Junto con las anteriores demandas y las dadas a conocer a ustedes en el día de ayer, se suman (5) cinco procesos de índole laboral contra la M/N Zeetor".*

Ahora bien, la Sala reprocha el comportamiento desplegado por el señor Mora Van Wichen, quien mediante declaraciones emitidas ante la Inspección de Trabajo de Buenaventura y para efecto de evadir las obligaciones laborales frente a sus marinos, afirmó que sólo actuaba como representante comercial de la sociedad Pacific Coasting, más no, como representante legal ni, mucho menos, dueño del Zeetor, al respecto se observa:

---

[135] Fls 635 del C.1A

- Acta de NO Conciliación entre Juan Alberto Montes de Oca Beltrán (querellante) y Joseph Mora Van Wichen (demandado), celebrada el 24 de abril de 1992 ante la Inspección de Trabajo de Buenaventura[136], donde consta la negativa por parte del Sr. Joseph Mora Van Wichen de llegar a un acuerdo sobre el pago de los salarios adeudados al Capitán de la motonave Zeetor, argumentando que él sólo es representante comercial de la sociedad Pacific Coasting S.A. y no actúa como representante legal ni tiene facultad para conciliar acreencias laborales.

Resalta la Sala que el apoderado de Juan Alberto Montes de Oca Beltrán, manifestó dentro de la diligencia haber *"citado al señor Joseph Mora Van Wichen, quien conforme a la información y a algunos documentos es el representante de Pacific Coasting S.A. para que por medio de este despacho efectúe el pago de $32.000 dólares americanos que hasta la fecha es la deuda total por salarios y vacaciones"* frente a lo cual el señor Joseph Mora manifestó:

> *"En primera instancia no soy el dueño de la M/N ZEETOR sino representante comercial de la compañía PACIFIC COASTING S.A. y no tengo ningún poder legal en este momento para representar la M/N ZEETOR, poder que sí tiene el Capitán de la nave Juan Montes de Oca, es decir para representar legal (sic) M/N ZEETOR a cuenta de Pacific Coasting"*

Entonces, nótese, en primer lugar, como Joseph Mora Van Wichen niega ser el representante legal de la compañía propietaria y armadora de la nave y, a su vez, reconoce expresamente que quien tiene poder para representar legalmente a la sociedad Pacific Coasting S.A., es el capitán del Zeetor, esto es, JUAN ALBERTO MONTES DE OCA; situación que días más tarde desconoce ante la Capitanía de Puerto, cuando el 28 de abril de 1992 (4 días después), contradiciéndose a sí mismo, pretendió destituir al mencionado capitán y argumentó frente a las autoridades judiciales que MONTES DE OCA no tenía facultad para expedir las certificaciones laborales presentadas ante los diferentes despachos judiciales, entre esos el 2º Laboral del Circuito de Buenaventura.

---

[136] Fls. 661-662 del C. 1A.

En estas circunstancias, era razonable que la tripulación negara el acceso a la nave a JOSEPH MORA VAN WICHEN y lo demandara penalmente cuando sustrajo un buque salvavidas de la embarcación, que el Capitán de Puerto le negara la facultad de actuar como representante de la Pacific Coasting, hasta tanto no acreditara fehacientemente dicha calidad, y que la Juez Laboral, ni siquiera infiriera la posibilidad de que JUAN ALBERTO MONTES DE OCA no tuviera la facultad para expedir la certificación aducida como título ejecutivo ni para representar a la sociedad dentro del ejecutivo laboral que en su contra instauró Reinaldo Escultero.

Al respecto se observa el oficio de fecha 21 de mayo de 1992[137], por medio del cual el Juzgado Veintinueve de Instrucción Criminal de Buenaventura comunicó al DAS que en lo que respecta a Joseph Mora Van Wichen *"en este despacho se adelanta investigación por el supuesto punible de HURTO, por denuncia penal que elevó el señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN, contra el mentado MORA VEN WICHEN a quien se le escuchó en diligencia de indagatoria, dejándosele en la misma fecha en libertad previo compromiso de presentaciones.*

Del mismo modo en la declaración rendida el 10 de julio de 1992 por el señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRÁN[138], éste manifestó haber sido contratado por Joseph Mora Van Wichen en el año 1990, cuando éste le mandó los pasajes desde Perú hasta Barranquilla, porque sí estaba legalmente autorizado para representar a la sociedad Pacific Coasting, hecho que le permitía contratar al Capitán de motonave, aunque el día que lo citaron a la inspección de Trabajo de Buenaventura *"para aclarar la deuda pendiente de sueldos atrasados con la tripulación, en esa oportunidad manifestó, como consta en el acta que no era armador ni representante legal de Pacific que sólo era un simple representante comercial",* momento hasta el cual tuvo acceso al barco, por cuanto *"a partir de ese momento no fue reconocido"* como representante de la sociedad armadora *"y en vista de la apropiación o intento de apropiarse de una motobomba el 27 de abril, como Capitán responsable por velar la seguridad y la integridad física de los*

---

[137] Fl. 1009 del C. 1A.
[138] Fls. 62-63 del C. 3.

tripulantes no permití que el señor Mora subiera a bordo mientras no tenga una representación legal y con posteridad al incidente que hubo el 27 de abril el señor Mora en ningún momento se ha acercado al buque para abordarlo hasta el día que se practicó la diligencia de secuestro, posteriormente era necesario una orden del juez(…)".

Igualmente, informó que presentó demanda laboral contra Pacific Coasting el 14 de mayo de 1992, por sueldos adeudados hasta el 31 de marzo de ese año y que el 11 de mayo de 1992 se llevó a cabo diligencia de embargo y secuestro, procedente del Juzgado 2º Laboral de Buenaventura dentro del proceso adelantado por Reynaldo Escultero contra la mencionada sociedad.

Con relación a lo anterior, la Sala anota que le acude la razón al capitán de la nave para afirmar que MORA VAN WICHEM sí estaba legalmente autorizado para representar a la sociedad, pues se constató que éste contaba con poder general, amplio de administración y disposición, otorgado por la sociedad anónima Pacific Coasting, mediante Escritura Pública No. 15.352 de 29 de septiembre de 1986[139], para que representara a la sociedad en cualquier parte del mundo y puediera en nombre de dicha sociedad, ejercer dicho poder de acuerdo con las siguientes facultades:

> *"PRIMERO: Para administrar, regir, gobernar, disponer del patrimonio de la sociedad y todos sus bienes mueble (sic) o inmuebles, corporales o incorporales, presentes y futuros, vender, adquirir, permutar, ceder, transferir, adjudicar, en pago y en cualquier forma enajenar, dichos bienes, sea que le pertenezcan a la sociedad a título exclusivo o en proindivisión, o en sociedad con personas físicas o jurídicas, comprar, vender y/o integrar cuotas sociales, de sociedades de responsabilidad limitada, acordar, otorgar, consentir, reconocer, cumplir, ejecutar, modificar, y extinguir todo género de obligaciones reales y personales, y de actos propiamente dichos, contratos y convenciones de administración, disposición, y/o administración, enajenación a título oneroso, por precios, sumas de dinero, prestaciones, causas, condiciones, plazos y demás modalidades de exclusivo arbitrio de los mandatarios, entre otros, adquirir, prometer, asociar, vender, ceder, permutar, adjudicar, tradicionar, transar, hipotecar, prender, causionar (sic), reconocer, dominio y demás derechos, consentir dividendos y adjudicaciones y cesación de indivisiones de condominios, consentir solidaridad o indivisibilidad de todo género de obligaciones y dar y tomar en arrendamiento , en préstamo, en depósito, en prenda, o en comodato, cobrar y percibir créditos actuales y futuros, y*

---

[139] Fls. 11-15A del C. 3. Y 224 – 228 del C.5

cualesquiera sumas que se adeuden a la sociedad, recibir los precios de las enajenaciones o importe de los préstamos que contraiga para la sociedad, recibirse de cualesquiera bienes propios que se entreguen en cumplimiento de obligaciones, prorrogar, modificar, novar, rescindir, anular, disolver, consentir, rescisiones, confirmar, delegar, subrogar, aceptar, delegaciones de todo género de obligaciones y convenciones y demás actos, exigir, prestaciones emanadas de fuentes extracontractuales.
(…)
DECIMO PRIMERO: Para llevar la representación de la sociedad mandante y en defensa de todos sus derechos patrimoniales y cualquier otro orden de intereses, ejercicios, de acciones, y demás gestiones actuales o futuras, los mandatarios usaran de todas las facultades generales y especiales de procedimientos judiciales y administrativos, entre otros, los de interponer, oponer, contestar, desistir, aceptar, desistimientos, y continuar todo género de demandas, peticiones, acciones excepcionales, conciliar y transigir, suministrar todo género de probanzas, entre ellas, poner y absolver posiciones, prestar juramento decisorio y deferirlo, interponer y renunciar todo género de recursos ordinarios y extraordinarios, someter diferendos, a decisión de árbitros, formular, aceptar, rectificar, y ratificar inventarios, relaciones juradas de bienes, avalúos, peritajes, cobrar y percibir judicialmente el pago de deudas, solicitar todo género de seguridad o inhibiciones y cesación de las mismas, inscripciones y reinscripciones, promover, concursos y quiebras, pedir desalojos y lanzamientos y efectuar intimaciones de pago.
(…)
DECIMO TERCERO: El presente Poder podrá ser ejercido por el nombrado mandatario tanto en el país, como en cualquier otro país, estado o nación extranjera, en ejercicio del mismo, el mandatario otorgará y suscribirá todo género de documentos o instrumentos, públicos, y se considerará vigente y válido este Poder respecto a las instituciones que exijan este requisito, mientras no se notifique a las mismas por escrito, su revocación, suspensión, limitaciones, o renuncia."

Ahora bien, la vigencia del citado apoderamiento se comprobó con el certificado expedido por la autoridad panameña competente, el cual sólo fue allegado el … por Joseph Mora Van Wichen al Juzgado 2º Laboral, para acreditar la representación legal de la sociedad en cabeza suya y solicitar la nulidad del proceso por indebida representación. De manera que, evidentemente, Joseph Mora Van Wichen le mintió a las autoridades de trabajo y a su tripulación.

Ahora bien, frente a las anteriores situaciones, el Capitán de la motonave – JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRÁN, presentó el correspondiente protesto de mar ante la Capitanía del Puerto de Buenaventura[140], según el cual:

[140] Fls. 159-160 C.6

"1ro.- Siendo las 12:00 del mediodía, en la fecha, a bordo de la M/N "Zeetor", el Sr. Joseph Mora Van Wichen (representante comercial de Pacific Coasting S.A. en compañía del señor Hermes Amu y dos tripulantes de la lancha "Pepa 4" con matrícula CP-1-1132 abordaron la navesorpresivamente (sic), sin ningún aviso, ni autorización y en complicidad con el Jefe de Máquinas el Sr. Martin Palacios Jiménez; con la intención de apropiarse ilícitamente de la motobomba marca IHM modelo 22M/23, serie 8690027 I/C BRIGS Y STRATTON HP-+9 y sustraerla del buque a mi mando, desconociendo mi autoridad como jefe y responsable de esta motonave, sus pertenencias y su tripulación; aprovechando que me encontraba dentro de mi cabina y utilizando la fuerza para lograr sus propósitos.

2do.- Cabe informar que el Jefe de Máquinas implicado en este enojoso asunto, tenía conocimiento previo de las malas intenciones del Sr. Joseph Mora, quien contrariando las órdenes mías impartidas el día de ayer en horas de la mañana y en presencia del primer oficial y cocinero abordo, para que no se permita la sustracción de ningún objeto del barco sin autorización expresa, se prestó para efectuar la maniobra que hubiese permitido la sustracción a que me refiero, siendo dicho trabajo exclusivo para el personal de cubierta de esta nave. De igual forma deseo dejar constancia que dichos señores han aprovechado el momento oportuno para tomar dicha acción (ya que el personal de abordo salió) estando solamente abordo el suscrito y dos tripulantes con descanso; el primero por prescripción médica (cocinero) y el siguiente por haber realizado su Guardia de Puerto de amanecida (Marinero/Timonel).

3ro.- Durante este incidente y como Capitán responsable del barco, defendí inclusive agarrando con mis manos dicha motobomba a fin de que no fuera sustraída por el Sr. Joseph Mora quien aducía que era el dueño de la nave y que podía hacer lo que le viniera en gana, desconociendo en todo momento mi autoridad que por ley me asiste, ya que estuve sólo ante la mirada atónica de sus acompañantes, pese a que se le indicó en reiteradas oportunidades que desistiera de esta actitud ante mi negativa de que sacara algún objeto de esta m/n.

4to.- En vista de que el Sr. Joseph Mora Van Wichen, representante comercial (como lo indica en el acta firmada ante el Juzgado de Trabajo del Circuito el 24-04-92, en horas de la mañana, por citación del Inspector de Trabajo para deslindar responsabilidades ante la representativa de Pacific Coasting S.A., Compañía armadora y propietaria de la m/n "Zeetor"), me hallo en la incertidumbre de saber y reconocer a quien realmente es la persona responsabilidad por Pacific Coasting S.A., pese a que fui contratado en forma verbal por el referido Sr. Joseph Mora y quien hasta donde me consta, es la única persona que ha representado plenamente en todo momento a la compañía armadora, por lo que le ruego que, mediante sus buenos oficios y la autoridad marítima de que está investido, practique mediante quien corresponda la investigación necesaria para establecer la relación que tenga el Sr. Joseph Mora Van Wichen con la compañía Pacific Coasting S.A. –Panamá.

5to.- Ante esta difícil situación en salvaguarda de integridad física, la de mis tripulantes, la seguridad del barco y sus pertenencias, solicito ante su Despacho, se nos brinde la protección y seguridad requeridas para que no se vuelvan a presentar intentos peligrosos de esta naturaleza, que podrían ocasionar hechos que más tarde podrían lamentarse y que muy bien se pueden evitar.

Por lo expuesto.

> *A usted señor Capitán de Puerto, recurro a fin de que se sirva tomar las medidas preventivas y correctivas necesarias a que hace mención este protesto de mar, estando en la disponibilidad de presentar los documentos y testigos que sean necesarios en el momento que sean requeridos".*

Las circunstancias antes señaladas, quedaron ampliamente descritas por el capitán de la motonave "*Zeetor*", en la comunicación que el día 24 de junio de 1992 le envío al Cónsul de Perú en Cali, del cual la Sala destaca lo siguiente[141]:

> *"1ro. Que, con fecha 31 de Diciembre de 1991, arribó al Puerto de Buenaventura, la m/n "Zeetor" de bandera hondureña, de propiedad de Pacific Coasting S.A. – Panamá, a mi mando como Capitán y con Tripulación enteramente Peruana, para descargar harina de pescado procedente de Chimbote (Perú).*
>
> *2do. Habiendo realizado la descarga de la mercadería señalada anteriormente el día 20 de Enero de 1992, se procedió a fondeadero en espera de órdenes del armador para cargar o zarpar en lastro hacía otro puerto de destino.*
>
> *3ro. Habiendo permanecido a la espera de instrucciones, la tripulación a mi mando con fecha 30 de Enero de 1992 me hizo llegar una solicitud de pago de sueldos atrasados para diferirla al representante de la compañía el Sr. JOSEPH MORA VAN WINCHEN, en vista de la incertidumbre que hasta esa fecha se vivía. Posteriormente recibí otra comunicación de la tripulación con fecha 18-03-92 interesados de saber el movimiento de la nave y del pago de sus sueldos atrasados, que también se puso de conocimiento de dicho representante.*
>
> *4to. Al no cumplir con las promesas verbales de solución del pago de nuestros sueldos atrasados por parte del Sr. Joseph Mora Van Wichen, representante de Pacific Coasting S.A. como Capitán responsable por la tripulación y la nave bajo mi mando, presenté con fecha 10-04-92 in PROTESTO DEMAR a la Capitanía del Puerto de Bucaramanga, poniendo en conocimiento la situación de incertidumbre o incumplimiento de pagos atrasados por parte de la compañía armadora.*
>
> *5to. El día 24 de Abril de 1992 el Sr. Joseph Mora Van Wichen fue citado ante la Inspección Nacional de Trabajo para aclarar sobre la deuda pendiente a los tripulantes de esta m/n ante este requerimiento por parte de la autoridad correspondiente, dicho señor negó ser armador o representante legal de Pacific Coasting S.A., indicando que solamente actuaba como un representante comercial, pese a que fue la única persona que figuraba hasta esa fecha como tal y que había tenido que ver directamente con la contratación de personal, operación y representación del buque y la compañía Pacific Coasting S.A., habiendo quedado sentada esta declaración mediante un acta.*
>
> *6to. A partir del 26 de abril de 1992, después de haberse acabado la última remesa de víveres, quedamos sin la atención a nuestras necesidades básicas por parte del Armador. Teniendo que realizar el suscrito, en forma personal gestiones ante la Capitanía de Puerto, Agente Marítimo y Proveedores para cubrir nuestros requerimientos esenciales.*

---

[141] Fls. 639 – 641 del C.1ª y 69- 71 (final) C.7

Pese a incumplir en reiteradas ocasiones con sus obligaciones como representante de la compañía armadora, el señor Joseph Mora Van Wichen valiéndose de presiones y engaños, trató por todos los medios de privarnos de que se nos suministraran alimentos, agua potable, servicio de movilidad y el combustible necesario para el mantenimiento de la tripulación y la nave de la referencia.

7mo. El 27 de abril de 1992 se presentó a bordo el Sr. Joseph Mora Van Wichen en compañía del Jefe de Máquinas el Sr. Martín Palacios y dos sujetos desconocidos, con la intención de apropiarse ilícitamente de una motobomba sin ningún aviso, ni autorización y que fue impedido de lograr su propósito por el suscrito.

En esa misma fecha, se comunicó mediante un PROTESTO DE MAR a la Capitanía de Puerto de la falta de víveres a bordo. Así mismo se recibió una carta de nuestros agentes Marítimos Navieros de Occidente Ltda., en la que se nos comunicaba la imposibilidad económica en que se encontraban para cumplir con sus obligaciones con esta motonave.

8vo. El día 06 de mayo de 1992, en horas de la tarde se produjo el robo de nuestra lancha auxiliar con motor fuera de borda por parte del Sr. Joseph Mora Van Wichen, quien a bordo de una lancha de servicio se llevó remolcada la referida nave con rumbo desconocido y por lo cual se sentó la correspondiente denuncia penal ante el Juzgado de Instrucción Criminal de B/ventura.

9no. Con fecha 10 de mayo de 1992 y ante la difícil situación por la que atravesábamos, se presentó una demanda laboral por el cobro de nuestros sueldos adeudados al 31-03-92 contra Pacific Coasting S.A., o quien haga sus veces, por parte de nuestro apoderado Legal el Dr. CARLOS ROLDAN YACUP, ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura.

10mo. El 11 de Mayo de 1992, el Juzgado 3ro. Civil municipal efectuó la diligencia de embargo y secuestro por el proceso ejecutivo del Sr. Reynaldo Escultero por cobro de sueldos adeudados contra Pacific Coasting S.A., quedando el suscrito como Depositario Provisional de la m/n "Zeetor".

A partir de esta fecha el buque ha quedado en poder del SECUESTRE nombrado para este fin. El SR. LAURENTINO POSSO MURILLO, por el Juzgado respectivo y quien de acuerdo a sus escasas posibilidades nos ha venido proporcionando una ayuda exigua para satisfacer nuestras necesidades y el mantenimiento de la m/n "Zeetor".

Gracias a la compresión y colaboración desinteresada de innumerables personas vecinas de este puerto, nuestros compatriotas de la m/n "Unipuna" y al socorro de algunos de nuestros parientes en el Perú, nos hemos mantenido sobreviviendo, con estos escasos recursos y como parte del sacrificio que debemos soportar por encontrarnos en esta difícil situación.

Como quiera que no se puede abusar de la bondad y misericordia de estas personas y con el agravante de que el Secuestre de la m/n "Zeetor" ya no podrá seguir auxiliándonos por más tiempo, nos vemos en la imperiosa necesidad de recurrir a esa Delegación Diplomática para buscar los medios y recursos que posibiliten la solución a nuestra problemática, habiendo agotado todas las instancias previas ante las autoridades correspondientes para la atención de nuestro caso".

Nótese, entonces, que el Capitán de la motonave, además de todo lo anterior, refirió la difícil situación a que se encontraba sometida la tripulación del Zeetor, la cual, según se probó, fue abandonada por la sociedad armadora, que se negaba a pagar sus salarios y prestaciones y además no aportaba la provisión necesaria para su manutención y supervivencia dentro de la nave, sobre lo cual debe tenerse en cuenta que a la fecha de presentación de las demandas laborales contra Pacific Coasting, la motonave ya alcanzaba casi 4 meses en puerto, generando inconformidades en los miembros de tripulación, que incluso señalaron haberse visto conminados a vivir de la caridad de la gente que se solidarizaba con su situación:

- Carta presentada el 27 de abril de 1992 por el señor Miguel A. Mina Bellido, miembro de la tripulación de la motonave Zeetor, al Capitán M/N "Zeetor" mediante la cual expresó[142]:

> *"1.- Debido al incumplimiento del contrato (verbal) pactado entre Pacific Coasting S.A (Sr. Joseph Mora) y mi persona, solo habiendo recibido hasta la fecha la suma de $950.oo US dólares. Adeudándome, hasta el 31.03.92, la suma de $9.710.00 US dólares (sin considerar mes de abril). Así como la incertidumbre sobre el movimiento de la nave.*
>
> *2.- Considerando la difícil situación económica de mi país y las dificultades económicas por las que se encuentran atravesando mi familia debido a la falta de pago de mis salarios pendientes, por ser yo sostén de la misma.*
>
> *3.- Debido a estos factores que afectan a mi persona, solicito a Ud. Sr Capitán mi desembarco a partir del día 27.04.92, dejando bien en claro, los inventarios de los departamento bajo mi cargo al día, un informe detallado de la entrega de mi cargo a ud., en la cual indico la situación en que se encuentran los equipos de los diferentes departamentos bajo mi responsabilidad. Además de una lista de pedido de materiales y trabajos por realizar para subsanar dichas fallas.*
>
> *Por lo expuesto:*
> *A ud. Sr. Capitán, pido dar curso a la presente ante las autoridades que corresponda".*

- Escrito de 27 de abril de 1992 suscrito por el señor Juan Montes de Oca Beltrán, Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido al Capitán del Puerto de Buenaventura[143]:

---

[142] Fls. 161 C.6

> *"Yo, Juan Alberto Montes de Oca Beltran, Capitán de la M/N "Zeetor", fondeada en la boca del estero de agua dulce de este Puerto, propiedad de la compañía Pacific Coasting S.A., con el debido respeto me presento ante usted para ampliar mi protesto que a continuación expongo:*
>
> *A la fecha, la nave a mi mando, se encuentra sin provisiones; pese a las reiteradas solicitudes verbales ante el Sr. Joseph Mora Van Wichen, representante de la compañía armadora, para que la aprovisionara oportunamente. Ante esta indiferencia por el bienestar de la tripulación, me veo en la imperiosa necesidad de tomar cartas en el asunto, salvaguardando la integridad física de los hombres que están bajo mi responsabilidad.*
>
> *Por lo expuesto:*
> *Ruego a usted señor Capitán de Puerto, se registre este antecedente, para posteriormente deslindar responsabilidades".*

- Carta presentada el 27 de abril de 1992 por el señor Miguel A. Mina Bellido, miembro de la tripulación de la motonave Zeetor, al Capitán M/N "Zeetor" mediante la cual expresó[144]:

> *"1.- Debido al incumplimiento del contrato (verbal) pactado entre Pacific Coasting S.A (Sr. Joseph Mora) y mi persona, solo habiendo recibido hasta la fecha la suma de $950.oo US dólares. Adeudándome, hasta el 31.03.92, la suma de $9.710.00 US dólares (sin considerar mes de abril). Así como la incertidumbre sobre el movimiento de la nave.*
>
> *2.- Considerando la difícil situación económica de mi país y las dificultades económicas por las que se encuentran atravesando mi familia debido a la falta de pago de mis salarios pendientes, por ser yo sostén de la misma.*
>
> *3.- Debido a estos factores que afectan a mi persona, solicito a Ud. Sr Capitán mi desembarco a partir del día 27.04.92, dejando bien en claro, los inventarios de los departamento bajo mi cargo al día, un informe detallado de la entrega de mi cargo a ud., en la cual indico la situación en que se encuentran los equipos de los diferentes departamentos bajo mi responsabilidad. Además de una lista de pedido de materiales y trabajos por realizar para subsanar dichas fallas.*
>
> *Por lo expuesto:*
> *A ud. Sr. Capitán, pido dar curso a la presente ante las autoridades que corresponda".*

- Carta enviada por Navieros de Occidente Ltda., el 27 de abril de 1992 al señor Juan Alberto Montes de Oca –Capitán M/N Zeetor en la que le informó[145]:

---

[143] Fls. 158 C.6
[144] Fls. 161 C.6
[145] Fls. 165 C.6

> *"Navieros de Occidente Ltda, reitera que se encuentra imposibilitada económicamente, para cumplir las obligaciones que como Agente Marítimo le compete ante las necesidades de la M/N "Zeetor", por estar ésta en estos momentos respondiendo por aproximadamente "20.000.000.oo ante Colpuertos y otros acreedores.*
>
> *Ruego al señor Capitán hacer conocer esta situación de las autoridades legales competentes para que pueda proceder de acuerdo con la costumbre internacional, cuando se presentan estas situaciones".*

- Oficio de 30 de abril de 1992, suscrito por Juan Montes de Oca –Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido al Capitán del Puerto de Buenaventura[146]:

> *"Yo Juan Montes de Oca Beltrán, Capitán de la M/N "Zeetor", fondeada en la boca del estero agua dulce de este puerto, propiedad de la compañía Pacific Coasting S.A., de Panamá ante usted con el debido respeto me presento y digo:*
>
> *Que, de acuerdo a comunicación recibida de nuestros agentes marítimos Navieros de Occidente Ltda., de fecha 27 de abril de 1992 NAV-BUN 162/92, en la que se comunica que se encuentran imposibilitados económicamente para cumplir sus obligaciones que le compete ante nuestras necesidades físicas (víveres, agua, combustible y gas propano), por estar respondiendo hasta este momento deudas por la suma de $20.000.000.oo (veinte millones de pesos colombianos) ante Colpuertos y otros acreedores.*
>
> *En vista de este inconveniente, solicito a usted como Capitán de esta motonave y responsable de la misma, así como de la tripulación bajo mi mando; se sirva autorizar al suscrito para atender nuestras necesidades básicas, de acuerdo con las costumbres internacionales cuando se presentan este tipo de situaciones de emergencia.*
>
> *Por lo expuesto:*
> *A usted señor Capitán de Puerto, ruego acceda a esta petición por ser de justicia".*

- Oficio de 18 de mayo de 1992 expedido por el Capitán de la motonave "*Zeetor*" en el que se le informó al Secuestre de la motonave lo siguiente[147]:

> *"Por intermedio de la presente, y ante la crítica problemática por la que atraviesan los tripulantes de la m/n "Zeetor", habiéndose llegado incluso, al extremo de encontrarse a la fecha y durante dos días consumiendo pan y agua por la falta de víveres a bordo; y ante la incertidumbre acerca de nuestra sobrevivencia, me dirijo a usted para comunicarle mediante la hoja adjunta del material disponible que podría servir para financiar nuestras necesidades básicas de alimentación".*

---

[146] Fls. 168 C.6
[147] Fls. 179 C.6

- Oficio No. 138 dirigido por la Confederación de Trabajadores de Colombia, el día 16 de junio de 1992, al Sindicato del Terminal Marítimo de Buenaventura[148]:

> *"Me permito solicitarles, averiguar por la suerte de los compañeros trabajadores marinos del Perú, Juan Montes de Oca Beltrán, Luciano Castillo Carmona y Hugo Arenas P., quienes deben encontrarse en ese Puerto en dificultades económicas (…)".*

Oficio presentado el día 1 de julio de 1992 por la Confederación de Trabajadores de Colombia ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en el que se le puso de presente la difícil situación económica que atraviesan los tripulantes de la motonave Zeetor, Juan Montes de Oca Beltrán, Luciano Castillo Carmona y Hugo Arenas P. al ser dejados a la deriva en el Puerto de Buenaventura[149].

- Oficio de 1 de julio de 1992 suscrito por la Confederación de Trabajadores de Colombia y presentado ante el Departamento Administrativo de Seguridad –DAS-, Jefe de Sección de Extranjería y en el que consta[150]:

> *"Tenemos información proveniente del Departamento de Derechos Humanos de Oirt- Ciosl, que en el Puerto de Buenaventura, se encuentran los señores Juan Montes de Oca Beltrán, Oficial de la Marina Mercante Nacional del Perú, Luciano Castillo Carmona y Hugo Arenas P., ciudadanos Peruanos tripulantes de la nave m/n Zeetor, quienes se encuentran desamparados allí en difícil situación económica.*
>
> *Por lo anterior le solicitamos, que como una ayuda humanitaria, se les autorice a desarrollar algún trabajo para su sustento mientras se resuelve el problema y puedan regresar a sus labores habituales (…)".*

- Oficio de fecha 9 de julio de 1992[151], por medio del cual el tripulante de la motonave Zeetor, Luciano Castillo Carmona, se dirigió al capitán de puerto para comunicarle:

> *"Que, habiéndonos encontrado hasta la fecha sobreviviendo en la motonave "Zeetor" con ayuda de diferentes personas e instituciones con bastante sensibilidad humana, quienes colaboraron desinteresadamente a nuestro mantenimiento y a la conservación de la m/n en mención, que se encuentra*

---

[148] Fls.58 C.7
[149] Fls.87 (final) C.7
[150] Fls.74 C.7
[151] Fl. 65 del C. 3 y 81 C.7

actualmente con proceso judicial por el cobro de nuestros sueldos atrasados y que todavía no tiene visos de solución;

Con motivo del viaje al Perú de nuestro Capitán el Sr. Juan Montes de Oca Beltrán (quien se encuentra aún delicado de salud), y con la intensión de acompañarlo en el viaje que es bastante agotador y por medida de seguridad, he tomado la decisión de viajar hacia mi país de destino;

Para efecto, ruego a usted se sirva tomar debida nota de este hecho, para cualquier eventualidad que pudiera sobrevenir.

Por lo expuesto, a Usted señor Capitán de Puerto agradeceré acceder a esta petición por considerarla de justicia."

- En su declaración rendida el 10 de julio de 1992[152], el Capitán JUAN ALBERTO MONTES DE OCA señaló que *"a partir del 26 de abril de 1992 se acabó la última remesa y hasta el 11 de mayo empezaron a recibir en efectivo diariamente por parte del secuestre una cantidad mínima hasta la fecha"* pese a que Joseph Mora trató de privarlos del suministro de víveres y combustible ante las gestiones realizadas ante la Capitanía de Puerto y el Agente Marítimo.

- Oficio de 22 de julio de 1992 suscrito por Víctor Hugo Arenas Palomino - depositario (e) de la motonave "Zeetor", mediante el cual le informó al Capitán del Puerto de Buenaventura sobre "*ayuda en metálico recibida por Sintemar"*[153]*:*

"(…) Le informo que el día viernes 17 de los cc., se llevó a cabo una reunión convocada por la Personería Municipal la Srta, Teófila Valdez de la Alcaldía de B/tura para posibilitar alguna ayuda a los tripulantes de esta m/n.

En la referida reunión el Sindicato de Trabajadores del Terminal Marítimo de Buenaventura bajo la Presidencia del compañero sindicalista Sr. Marcos Castro Arango, proporcionó la suma de $20.000.oo mn., a efectos que se nos hiciera llegar mediante la Agencia Marítima Navieros de Occidente Ltda., de esta ciudad, para ser utilizados en la compra de víveres para nuestro sostenimiento.

Lo que comunicamos para efectos a que diere lugar dicha colaboración por parte de este ente sindical (…)".

- Oficio de 30 de julio de 1992 proferido por la Confederación de Trabajadores de Colombia mediante el cual se le puso de presente al Consulado del Perú en Colombia lo siguiente[154]:

---

[152] Fls. 62-63 del C. 3.
[153] Fls.95 C.7

- Oficio de 6 de noviembre de 1992 remitida por la Federación de Trabajadores Marítimos y Afines del Puerto de Chimbote afiliada a la C.T.P. en el que consta[155]:

> *"El pasado 4 de junio de 1992, recibimos una carta de los Srs. Juan Montes de Oca Beltrán, oficina de la Marina (ilegible) Nacional, Capitán de la Nave, Luciano Castillo Carmona y Hugo Arenas P., tripulantes de la M/N ZEETOR tripuladores que han sido abandonados a su suerte en el Puerto de Buenaventura de Colombia, por el armador de dicha nave (dueña) Joseph Mora BanWienchen (sic) actualmente de la M/N ZEETOR se encuentra en manos de la Compañía Navieros de Occidente de Colombia, en la actualidad nuestros compañeros se encuentran desamparados y no han recibido ayuda de ninguna autoridad colombiana ni peruana, asimismo este caso lo viene atendiendo al Abogado de Buenaventura-Colombia, Carlos Augusto Roldan (ilegible).*
>
> *Acciones solicitadas:*
>
> *- Enviar fax al Ministro de Transporte y Comunicaciones del Perú (ilegible).*
> *- Enviar fax a la Federación Internacional de Transporte (ITF).*
> *- Enviar fax a la Dirección General de Capitanía y Guardianes del Perú".*
>
> *Hemos logrado contacto telefónico con estos señores, con la colaboración del (ilegible) de trabajadores portuarios de Buenaventura SINTEMAR y en efecto se encuentran en dificultades económicas (ilegible).*
>
> *Por lo anterior le solicitamos su intervención a fin de solucionar sus problemas laborales y financieros".*

Ahora bien, pese a la comunicación del agente marítimo, negándose a suministrar ayuda a la tripulación, observa la Sala que fue NAVIEROS DE OCCIDENTE LTDA, quien en algunas ocasiones aportó para abastecer el buque y para la manutención de la tripulación en cuanto a víveres y medicamentos:

- Certificado proferido el 3 de enero de 1992 en el que consta que se recibió en calidad de préstamo una moto bomba de marca honda, de capacidad 3 H.P., de color azul y de propiedad de Serpormar S.A., la cual fue solicitada por el Capitán de la Motonave "Zeetor"; no obstante, en la última llevada de la moto bomba a bordo del buque se manifestó que ya no se necesitaba[156].

---

[154] Fls.88 (final) C.7
[155] Fls.59 C.7
[156] Fls. 98 C.6

- Cuenta de cobro presentada por Emiro Gonzales –médico cirujano- a Navieros de Occidente, el día 10 de enero (no se especifica el año) por concepto de *"servicios médicos prestados al señor Luciano Castillo Carmona de la M/N Zeetor*" y por valor de $7.000.oo[157].

- Factura cambiaria de venta No. 0300 de 22 de enero de 1992 expedida por Drogas Santa Helena a favor de Navieros de Occidente Ltda., por concepto de *"drogas suministradas al señor Miguel Mina, tripulante de la M/N "Zeetor""* y por valor de $5.491.oo[158].

- Factura cambiaria de venta No. 0321 de 12 de febrero de 1992 expedida por Drogas Santa Helena a favor de Navieros de Occidente Ltda., por concepto de "*drogas suministradas a los tripulantes de la M/N "Zeetor""* y por valor de $22.440.oo[159].

- Cuenta de cobro presentada por Emiro Gonzales –médico cirujano- a Navieros de Occidente S.A., el día 13 de febrero de 1992 por concepto de *"servicio médico especial y a domicilio prestado en la motonave fondeade (sic) en bahía (M/N "Zeetor") al señor Juan Montes de Oca",* capitán de la motonave Zeetor, por valor de $15.000.oo[160].

- Cuenta de cobro presentada por Ramón Díaz –medicina del trabajo-, salud ocupacional a Navieros de Occidente S.A., el día 2 de abril de 1992 por concepto de "*servicios médico prestado al Sr. Neptali Moreno, tripulante de la M/N Zeetor"* y por valor de $7.000.oo[161].

- Cuenta de cobro presentada por Emiro Gonzales –médico cirujano- a Navieros de Occidente S.A., el día 3 de abril de 1992 por concepto de "*servicios médicos*

---

[157] Fls. 105 C.6
[158] Fls. 104 C.6
[159] Fls. 103 C.6
[160] Fls. 80 C.6
[161] Fls. 71 C.6

prestados a los señores Hugo Arenas, Luciano Castillo Carmona (sic)" y por valor de $14.000.oo[162].

- Cuenta de cobro presentada por la Óptica del Pacifico a Navieros de Occidente Ltda., el 6 de abril de 1992 por concepto de "*suministro de honorarios médicos"* y por valor de $12.000.oo[163].

- Cuenta de cobro presentada por la Óptica del Pacifico a Navieros de Occidente Ltda., el 14 de abril de 1992 por concepto de *"suministro de anteojos"* a Roge Gálvez, tripulante de la motonave Zeetor, por valor de $38.000.oo[164].

- Cuenta de cobro presentada por Clinic. Lab. a Navieros de Occidente el 22 de abril de 1992, por concepto de "*exámenes realizados en el laboratorio en el mes de abril 9 de 1992"* a Roger Eliseo Gálvez y Hugo Arenas, tripulantes de la motonave Zeetor, por valor de $4.000[165].

- Cuenta de cobro presentada por los odontólogos Dr. Javier Arango Álzate y Layla Hadatty de Arango el 23 de abril de 1992 a Navieros de Occidente por concepto de servicios profesionales ofrecidos al señor Miguel Mina Bellido, tripulante de la motonave Zeetor, representado por Navieros de Occidente[166].

- Cuenta de cobro presentada por Emiro Gonzales –médico cirujano- a Navieros de Occidente S.A., el día 26 de abril de 1992 por concepto de "*servicios médicos, atención, enyesada de pie hasta media pierna al señor Hugo Arenas",* tripulante de la motonave Zeetor, y por valor de $80.000.oo[167].

---

[162] Fls. 79 C.6
[163] Fls. 65 C.6
[164] Fls. 64 C.6
[165] Fls. 67 C.6
[166] Fls. 62 C.6
[167] Fls. 78 C.6

- Factura cambiaria de compraventa No. 0389 proferida por Drogas Santa Helena el día 27 de abril de 1992 a favor de Navieros Ltda., por concepto de *"drogas suministradas a los tripulantes de la M/N "Zeetor""* y por valor de $90.005.oo[168].

- Factura No. 0628 de 29 de abril de 1992 expedida por el Centro Médico Quirúrgico de Buenaventura a favor de Navieros de Occidente Ltda., por valor de $26.000[169].

- Comprobante de egreso expedido el 8 de mayo de 1992 por Juan Montes de Oca por concepto de *"préstamo al capitán de la motonave "Zeetor" quien recibe este valor para gastos avituallamiento de la motonave*" y por valor de $35.000.oo[170].

- Recibo de pago de 21 de mayo de 1992 en el que consta que el Capitán M/N "Zeetor", recibió de Navieros de Occidente Ltda., la suma de $10.000.oo por concepto de *"préstamo para la compra de gasolina y víveres para la M/N "Zeetor*"[171].

- Cuenta de cobro presentada por Emiro Gonzales –médico cirujano- a Navieros de Occidente S.A., el día 2 de junio de 1992 por concepto de "*servicios médicos prestados al Sr. Juan Montes de Oca",* tripulantes de la motonave Zeetor, por valor de $7.000.oo[172].

- Factura cambiaria de compraventa No. 0439 proferida por Drogas Santa Helena el día 6 de junio de 1992 a favor de Navieros Ltda., por concepto de "*drogas suministradas a los tripulantes de la M/N "Zeetor*"" y por valor de $34.890.oo[173].

- Cuenta de cobro presentada por Emiro Gonzales –médico cirujano- a Navieros de Occidente S.A., el día 15 de junio de 1992 por concepto de *"servicios médico*

---

[168] Fls. 61 C.6
[169] Fls. 69 C.6
[170] Fls. 46 C.6
[171] Fls. 45 C.6
[172] Fls. 77 C.6
[173] Fls. 60 C.6

prestado al Sr. Hugo Arenas", tripulante de la motonave Zeetor, por valor de $7.000.oo[174].

- Cuenta de cobro presentada por Clínic. Lab. a Navieros de Occidente por concepto de "*exámenes realizados durante el mes de julio de 1992*" a Roger Eliseo Gálvez y Hugo Arenas, tripulantes de la motonave Zeetor, por valor de $4.000[175].

- Cuenta de cobro presentada por Emiro Gonzales –médico cirujano- a Navieros de Occidente S.A., el día 7 de julio de 1992 por concepto de *"servicio de atención de médica prestados al señor Juan Montes de Oca, tripulante de la M/N "Zeetor""* y por valor de $7.000.oo[176].

- Cuenta de cobro presentada por Emiro Gonzales –médico cirujano- a Navieros de Occidente S.A., el día 7 de julio de 1992 por concepto de *"servicios médicos prestados al Sr. Hugo Arenas",* tripulante de la motonave Zeetor, y por valor de $7.000.oo[177].

- Cuenta de cobro presentada por Emiro Gonzales –médico cirujano- a Navieros de Occidente S.A., el día 9 de julio de 1992 por concepto de *"servicios médico prestado al Sr. Roger Eliseo Gálvez",* tripulante de la motonave Zeetor, por valor de $7.000.oo[178].

- Factura cambiaria de compraventa No. 04853 proferida por Drogas Santa Helena el día 6 de agosto de 1992 a favor de Navieros Ltda., por concepto de *"drogas suministradas a los tripulantes de la M/N "Zeetor""* y por valor de $49.170.oo[179].

- Cuenta de cobro presentada por Emiro Gonzales –médico cirujano- a Navieros de Occidente S.A., el día 8 de septiembre de 1992 por concepto de "*servicios*

---

[174] Fls. 76 C.6
[175] Fls. 66 C.6
[176] Fls. 75 C.6
[177] Fls. 74 C.6
[178] Fls. 73 C.6
[179] Fls. 59 C.6

médico prestado al Sr. Hugo Arenas", tripulante de la motonave Zeetor, por valor de $7.000.oo[180].

- Factura cambiaria de compraventa No. 0507 proferida por Drogas Santa Helena el día 8 de septiembre de 1992 a favor de Navieros Ltda., por concepto de "*drogas suministradas a los tripulantes de la M/N "Zeetor""* y por valor de $34.580.oo[181].

- Factura cambiaria de compraventa No. 0525 proferida por Drogas Santa Helena el día 15 de septiembre de 1992 a favor de Navieros Ltda., por concepto de *"drogas suministradas a los tripulantes de la M/N "Zeetor""* y por valor de $5.980.oo[182].

Entonces, fueron estos inconvenientes los que dieron lugar a la acción de tutela presentada por Joseph Mora Van Wichen el 7 de julio de 1992[183], ante la Unidad de Fiscalías de Buenaventura, contra *JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN, REINALDO ESCULTERO, VICTOR HUGO ARENAS PALOMINO, LUCIANO ANDRÉS CASTILLO CARMONA"*, de quienes sostuvo:

> *(…) Está haciendo incurrir en error a los juzgados correspondientes, presentando piezas documentales que no prestan mérito Ejecutivo y la omisión a hacer ético llamamiento para que racionalmente conciliemos, (…).*
>
> *Finalmente señalo como responsable de la intensión ilícita del apoderamiento de la M/N ZEETOR de la cual es propietaria la sociedad PACIFIC COASTING S.A., al señor SIGIFREDO GARZON AMAYA, gerente de la empresa NAVIEROS DE OCCIDENTE LTDA., (…) quien retuvo la M/N sin dejarla zarpar y pese a que el suscrito apoderado general de la PACIFIC COASTING S.A., pagó los gastos requeridos para el funcionamiento libre de la M/N, POR ADELANTADO; el señor GARZON AMAYA procedió además a hacer gastos fingidos, haciendo incurrir en gastos adicionales a la M/N al no autorizar el zarpe de la misma, después de haber descargado el día 20 de enero de 1992. El señor GARZON AMAYA ha financiado a los delincuentes que actualmente se encuentran a bordo de la nave, patrocinándolos en la acción delictiva y reconociendo dicha tripulación clandestina como legal.*
> *(…)"*[184]

---

[180] Fls. 72 C.6
[181] Fls. 58 C.6
[182] Fls. 57 C.6
[183] Fls. 2-6 del C. 3.
[184] Fls. 27-28 del C. 3.

En su escrito de tutela, el señor MORA VAN WICHEN argumentó la vulneración de su derecho a la propiedad, con fundamento en los hechos que narró de la siguiente manera:

> *"(…)*
> *2. Mediante escrito de abril 28 de 1992, y dentro de mis facultades, decidí destituir del cargo de CAPITÁN al señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN, no solamente por irregularidades que se anotan en el mismo libelo, sino principalmente al peligro en que se encontraba la M/N al descubrir que el mencionado MONTES DE OCA BELTRAN padecía epilepsia que lo hacía o lo hace no apto mentalmente para la delicada labor de conducir una M/N transatlántica (…).*
>
> *3. La irregularidad más grave y que vulnera el derecho que más adelante denominaré, es el haber celebrado el señor MONTES DE OCA BELTRAN, sin facultad para ello, un convenio en virtud del cual compromete a la PACIFIC COASTING S.A. al pago de sueldos y prestaciones sociales al señor REINALDO ESCULTERO. Este último por su parte otorga poder insuficiente a (…) quienes demandan a la PACIFIC COASTING S.A. y obtienen que el JUZGADO LABORAL DEL CIRCUITO DE BUENAVENTURA ordene el embargo y secuestro de la aludida M/N ZEETOR. (…)*
>
> *4. No es posible aceptar que un estado patológico del excapitán JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BENTRAL, haya puesto en actividad los dos Juzgados Laborales del Circuito de Buenaventura, al JUZGADO 29 DE INSTRUCCIÓN CRIMINAL DE BUENAVENTURA, donde fui denunciado por el citado MONTES DE OCA BELTRAN imputándome la comisión del delito de hurto de mis propios haberes.*
>
> *5. La M/N ZEETOR, como consecuencia de la conducta del señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN se encuentra en riesgo inminente de destrucción, de saqueo y de toda clase de abusos por parte de las personas que se encuentran a bordo clandestinamente (HUGO ARENAS, LUCIANO CASTILLO y el mismo MONTES OCA), y si se quiere de las mismas autoridades que de algún modo tienen nexos con la suspensión de actividades de la M/N ZEETOR.*
>
> *6. En Junio 30 de 1992, formulé denuncia criminal contra el señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN, sindicándolo de los delitos de FRAUDE PROCESAL, FALSEDAD PERSONAL, ABUSO DE CONFIANZA y FALSA DENUNCIA CONTRA PERSONA DETERMINADA y de los que resultare responsable conforme a una investigación, la acusación correspondió en reparto al JUZGADO VEINTINUEVE DE INSTRUCCIÓN CRIMINAL DE BUENAVENTURA – hoy Fiscalía 24 -; la actuación se encuentra estancada debido a la organización a que está sometida la jurisdicción penal en razón a que con fecha 1º de julio del año en curso entró en vigencia el nuevo Código de Procedimiento Penal.*
>
> *7. La clandestina tripulación a cuya merced se encuentra la M/N ZEETOR, cuyo costo es de aproximadamente US$500.000, aproximadamente unos $300.000.000, está causando a la PACIFIC COASTING S.A. una pérdida diaria aproximada de US$800.*
> *(…)*

> *8. El estado demencial del ex – capitán MONTES DE OCA BELTRAN se pone de manifiesto cuando coloca en venta material de la M/N ZEETOR tan vital para su funcionamiento como el radar, equipo de telefonía y otros".*

Nótese que el aquí demandante, JOSEPH MORA VAN WICHEN, atribuye los inconvenientes presentados frente a la justicia laboral, a los problemas generados con el Capitán de la motonave, JUAN ALBERTO MONTES DE OCA, de cuyo *"estado patológico"* puso *"en actividad los dos Juzgados Laborales del Circuito de Buenaventura, al JUZGADO 29 DE INSTRUCCIÓN CRIMINAL DE BUENAVENTURA"* donde fue denunciado por el citado capitán por el delito de hurto que antes se mencionó.

A la sazón, la Sala observa que en respuesta a las demandas interpuestas por el capitán del buque y por los demás miembros de la tripulación, el señor MORA VAN WICHEN también interpuso una acción de tutela y otra penal por los delitos de fraude procesal, falsedad personal, abuso de confianza y falsa denuncia contra persona determinada, esto, se itera, después de que el mismo señor MORA dijera ante el Inspector de Trabajo que él no era el dueño de la motonave, que era un simple representante comercial porque no tenía ningún poder legal para representar a la sociedad "*poder que sí tiene el Capitán de la nave Juan Montes de Oca, es decir para representar legal (sic) M/N ZEETOR a cuenta de Pacific Coasting".* Anotando, además, que no obra dentro del plenario prueba que acredite cuál fue el resultado final del proceso penal iniciado por el señor JOSEPH MORA y que el amparo solicitado en sede de tutela fue denegado.

Entonces, de esta manera avanzaba el conflicto suscitado entre los tripulantes de la motonave, su capitán y el representante de la sociedad propietaria y armadora, sin que ninguno de estos mecanismos generara una solución para la precaria condición en que coexistían unos y otros; al punto que la mayoría de marinos abandonaron la nave y solicitaron su repatriación, como puede observarse, sin ninguna solución:

- Juan Alberto Montes de Oca Beltrán, mediante declaración rendida el 10 de julio de 1992[185], informó que el 2 de mayo de 1992, "*el jefe de máquinas (…) salió de la nave (…) sin haberme comunicado el motivo de tal medida no regresando hasta la fecha"*

- Juan Alberto Montes de la Oca y Luciano Castillo Carmona, viajaron al Perú, como antes se mencionó.

- Oficio del 8 de agosto de 1992 mediante el cual, el depositante de la nave, Víctor Hugo Arenas, se dirigió al Noticiero Nacional "*Prego Televisión"*, con la siguiente información[186]:

> *"El suscrito, Capitán y Depositario encargado de la m/n "Zeetor", fondeada en el estéreo de agua dulce del Puerto de Buenaventura, con una permanencia en este país por espacio de 7 meses y 8 días (…)*
>
> *1º. Que, encontrándose la nave de la referencia a nuestro cargo, embargada y secuestrada por una demanda laboral por el cobro de nuestros sueldos atrasados, que en algunos casos supera el año y medio de endeudamiento.*
>
> *2º. Que a la fecha nos hallamos solamente dos tripulantes en esta m/n (de los cuales uno ha solicitado a las autoridades su repatriación a Perú), por la falta de solución a nuestro problema laboral y por la falta de condiciones mínimas de sanidad (como son: agua potable, iluminación, gas, víveres, etc), que permitan un hábitat adecuado a nuestras necesidades de permanencia a bordo y donde trabajamos doce horas cada día que pasa.*
>
> *3º. Que como consecuencia de este abandono en que nos encontramos por parte de la Cía. Pacific Coasting S.A.- Panamá armadora de esta m/n que se resiste a pagarnos nuestros devengados.*
>
> *4º. Que el Sr. JOSEPH MORA VAN WICHEN, dizque dueño de esta m/n (pues hasta la fecha no ha probado fehacientemente su acceso a la propiedad de este buque pese a haberlo solicitado mediante ACCIÓN DE TUTELA que le fue negada), viene realizando acciones que [retrasan] y obstaculizan nuestro proceso laboral, impidiendo de esta manera que se llegué a la culminación del mismo, al haberse valido de todos los medios disponibles a su alcance para lograr sus propósitos de amedrentamiento, [hostigamiento], amenazas e inclusive hechos delictuosos que han sido puestos en conocimiento de las autoridades.*
>
> *5º. Que, habiendo sido objeto de un ATRACO A MANO ARMADA Y HURTO de pertenencias de esta m/n el pasado 3 de los c.c. en horas de la media noche, aprovechándose los delincuentes de la oscuridad reinante, la lluvia torrencial, así*

---

[185] Fls. 62-63 del C. 3.
[186] Fls. 243 – 244 del C.5 y 271 C.7

como de la falta de elementos y sistemas de defensa y donde casi pierde la vida el tripulante ROGER GALVEZ VARGAS por haberse enfrentado a los antisociales.

6º. Que, de acuerdo a documentos que obran en nuestro poder, en varias oportunidades se ha solicitado por diversos medios (excluido el de comunicación masiva), la protección y seguridad para esta m/n y sus tripulantes ante las autoridades competentes (llámese: Capitanía de Puerto, Policía Portuaria, F-2, Policía Nacional, DAS, Secuestre de esta m/n, instituciones de justicia de esta ciudad, y la alcaldía municipal por medio de su Personera Municipal); sin haber logrado resultados positivos, pues hasta el momento seguimos desprotegidos con el riesgo inminente de tener nuevamente la visita de malhechores.

7º. Que, entendiéndose a Colombia como un país VIOLENTO, no concebimos que se encuentre exenta de JUSTICIA, porque se ser así todo el sistema democrático las instituciones tutelares de este país se encontraría en vías de extinción por lo que como extranjeros que somos y ante esta situación caótica en que nos encontramos, esperamos gozar de los mismos derechos que tienen los narcotraficantes y a quienes se les brinda la protección y seguridades del caso.

(…)".

- Oficio del 17 de agosto de 1992 mediante el cual, Víctor Hugo Arenas Palomino – depositario y tripulante de la embarcación, se dirigió al señor Mario Eduardo Caligare, Director Sub-Regional Cono Sur de la I.T.F, del cual la Sala destaca lo siguiente[187]:

"1º. Que, encontrándome en la actualidad como el último de los ocupantes de la m/n "Zeetor" fondeada en éste puerto, ya que la mayoría de la tripulación fue repatriada a su país de origen (Perú), debido a las situaciones difíciles que hemos soportado (Como por ejemplo: falta de pago de nuestros sueldos y devengados por parte de la Cía. armadora, la escasez de alimentos a bordo, así como también la de agua potable, electricidad, combustible para movilidad, gas propano para cocinar desde hace aproximadamente cuatro (4) meses atrás), debido más que nada a la falta de sensibilidad humana, capacidad económica y mala operación por parte del Sr. Joseph Mora Van Wichen en representación de la cía. Pacific Coastin S.A. de Panamá.
(…)
5º Que, ante la falta de recursos económicos que nos permiten contratar los servicios profesionales en derecho internacional (porque así estimamos debería haber visto nuestro caso y sujeto a los convenios y leyes de orden internacional), se nos ha tratado de cortar el ejercicio de nuestros derechos y libertades que como seres humanos debemos gozar pues, en todo momento el Sr. Joseph Mora Van Wichen trata de intimidarnos, amenazándonos, hostigando y acosando cada vez que tiene oportunidad y que nosotros por razones de supervivencia tenemos que bajar a tierra para conseguir alimentos que nos permitan mantener vivos.

[187] Fls. 246 – 249 del C.5 y 282-285 C.7

6º. Que, conocedores de la amplia y satisfactoria trayectoria institucional de que ustedes gozan como institución dedicada por entero a la defensa de los trabajadores del transporte en forma internacional y de la que por desgracia nuestra no somos afiliados. Pero, con el convencimiento de que un trabajador no puede ni debe estar desprotegido ante los abusos o prepotencias de parte de algunos malos empleadores que ante la tolerancia, paciencia y quien sabe dejadez permiten que se le avasalle impunemente.

7º. Que la experiencia en el campo internacional y del transporte que ustedes tienen, podrían muy bien proporcionarnos una orientación, asesoría o simplemente las indicaciones del caso para que nuestro problema laboral se solucione legalmente en las mejores condiciones y con conocimiento de causa, que a la fecha es de lo que adolecemos.
(…)
A usted, señor director Sub-Regional del Cono Sur de la I.T.P., rogamos mediante quien corresponda se nos pueda brindar las facilidades que estimen convenientes para nuestro caso, de igual forma solicitamos si hubiera esa posibilidad, interceder por nosotros ante los organismos correspondientes a fin de lograr la justicia y equidad que esperamos y que tenemos confianza la conseguiremos con ayuda de ustedes".

En el mismo sentido, el marino Víctor Hugo Arenas, se contactó con otras autoridades, tales como el consejero Presidencial en Derechos Humanos[188], mediante oficios del 31 de agosto de 1992[189] y 1º de septiembre de 1992[190], donde le informó su contratación por parte del secuestre de la motonave, como vigilante de la misma, sus preocupaciones frente a su situación personal, el temor ante la pérdida de su estatus de marino, una probable deportación, la posibilidad de un permiso de trabajo para buscar la manera de proveerse lo necesario para su subsistencia, entre otros; inquietudes estas que también fueron puestas a consideración del DAS*[191]*, el mismo 1º de septiembre de 1992.

Sin embargo, Arenas también gestionaba la posibilidad de repatriación, como se observa en el comunicado de 10 de agosto de 1992, dirigido al Gerente de Poseidón[192]-Agentes Marítimos de Chimbote- Perú, en donde les manifestaba[193]:

---

[188] Fls. 300 C.7
[189] Fls.298 C.7
[190] Fls. 300 C.7
[191] Fls. 299 C.7
[192] En oportunidades anteriores esta compañía había adquirido provisiones para el Zeetor. Así se observa en:
- Factura No. 235 expedida por la Sumar el 11 de febrero de 1991 a favor de Marítima Poseidón S.A., por valor de U.S. $600.oo por concepto de compra de víveres para la motonave "Zeetor" (Fls.383 C.8)

> *"El suscrito Capitán provisional y Depositario encargado de la M/N de la referencia, identificado con Pasaporte Peruano No. 1745805, domiciliado a bordo de la M/N "ZEETOR", fondeada en el estéreo de agua dulce de puerto de Buenaventura, que se encuentra embargado y secuestrado por la tripulación por el pago de sueldos atrasados contra Pacific Coasting (representado por el Sr. Joseph Mora Van Wichen), a usted comedidamente le solicito lo siguiente:*
>
> *1.- Para efectos de repatriación al Perú, se necesita información respecto de los pasaportes en nuestro poder que no tienen el sello de salida correspondiente y que nos fuera entregado en el Ecuador (la Libertad), por el Sr. Mora.*
>
> *2.- De igual forma si tuviera alguna otra información y/o documento en su poder de la capitanía de ese Puerto, favor hacernos llegar a cualquiera de las siguientes direcciones en el más breve plazo:*
>
> *a. Navieros de Occidente Ltda (Agentes marítimos), fax (9222) 33418 teléfono (9222) #242-04.*
>
> *b. Sindicato de Trabajadores del Terminal Marítimo de Buenaventura: atte, Sr Marcos Castro- Presidente; fax (9222) 226-35 (ambas ubicadas en Buenaventura-Valle-Colombia).*
>
> *Con la finalidad de poner a disposición de la Capitanía del Puerto de Buenaventura, el D.A.S. (Depto Administrativo de Seguridad), sección extranjería, a fin de que se nos permita poder repatriarnos (…)".*

En el mismo sentido, otros marinos solicitaron el trámite de su repatriación, como fue el caso de Roger Eliseo Gálvez Vargas, quien mediante comunicación de 5 de agosto de 1992, le solicitó al depositario del buque – Hugo Arenas Palomino, *"dar trámite de su solicitud de repatriación así como al desembarco de la motonave*" ante las autoridades competentes por cuanto consideró[194]:

> *"1.- Encontrándome hasta la fecha a bordo de la M/N "Zeetor" como Marinero/tripulante, en la espera infructuosa de que se solucionara nuestro problema laboral en el Juzgado correspondiente donde se encuentra mi demanda por el cobro de mis sueldos atrasados, contra la compañía Pacific Coasting S.A., con sede en Panamá.*
>
> *2.- Que como Padre de familia que soy y ante la falta de recursos económicos que viene padeciendo mi atribulada familia radicada en Perú, no recibe de mi parte pues hasta ahora no se me cancelan mis servicios como trabajador.*

- Factura No. 237 expedida por la Sumar el 11 de febrero de 1991 a favor de Marítima Poseidón S.A., por valor de U.S. $1.25157 por concepto de compra de víveres para la motonave "Zeetor" (Fls.382 C.8)

[193] Fls.273-274 C.7

[194] Fls.267 C.7

3.- Por haber perdido casi la vida, en un intento desesperado al enfrentarme a delincuentes armados en esta M/N el pasado 03-08-92 y que hurtaron varias pertenencias de la misma.

4.- Al no tener ninguna seguridad a bordo, pese a las gestiones que se realizaron con la finalidad de solicitar protección y apoyo de las autoridades competentes y que podría ocasionar hechos irremediables en contra de mi persona y demás tripulantes por no contar con alguna arma defensiva con que protegernos ante un nuevo ataque de delincuentes.

5.- Pasando peripecias que podrían dañar al cuerpo, salud física y emocional, por estar escasos de víveres que satisfagan una alimentación balanceada y adecuada a nuestras necesidades diarias por el trabajo que venimos realizando al vigilar y darle algún mantenimiento a esta M/N.

6.- Por no contar con las condiciones mínimas exigibles para llevar una vida normal abordo (falta de agua potable, fluido eléctrico y combustible), que me permitan desarrollarme como persona y ante la posibilidad de que se sigan atentando contra mi seguridad y vida personal".

En atención a lo anterior, el depositario de la embarcación – Víctor Hugo Arenas Palomino, mediante oficio de 6 de agosto de 1992, le solicitó al Capitán del Puerto de Buenaventura "*carta de recomendación para que los tripulantes de esta M/N pueda repatriarse"*[195]*:*

"Por especial encargo del tripulante de esta M/N, el señor Roger E. Gálvez Vargas, quien por los motivos que expone en la misiva (sic) adjunta, me permito molestar la atención de su digno despacho a fin de pedirle comedidamente se sirva conceder una carta de recomendación para que al referido tripulante no se le impida realizar el viaje de repatriación que solicita.

Esta petición se le ruega concedérsela, en vista de que, en anterior oportunidad a los señores Miguel Mina Bellido y Neptali Moreno Vidal, les fue de gran utilidad el documento que expidió con motivo del viaje que realizaron juntos a su país de origen.

Aprovecho la oportunidad para comunicarle que a la fecha esta M/N sólo contaría con mi permanencia, por lo que ruego encarecidamente a usted, tuviera la bondad de tramitar a nombre del suscrito ante el secuestre y autoridades correspondientes, se dote a estas instalaciones de dos vigilantes armados para que puedan ayudarme a mantenerlas integras en lo que queda. Pues como ya se habrá enterado por comunicaciones anteriores el barco sufrió hace pocos días hurto y atraco a mano armada por elementos antisociales que casi le quitan la vida al tripulante de la referencia.

En la seguridad de ser atendidos en la situación difícil en que nos encontramos, agradeceremos las gestiones mediante sus buenos oficios que pudiera realizar, suscribiéndome de usted".

---

[195] Fls.268 C.7

En el mismo sentido, y en la misma fecha, el depositario se dirigió al secuestre de la motonave, para solicitarle "*autorización para que el tripulante Roger Gálvez pueda repatriarse"*[196]*,* pidiendo a su vez su reemplazo, en tanto el mencionado marino colaboraba con el servicio de vigilancia para proteger la nave:

> *"(…) Al respecto me permito pedir a su digna persona tenga a bien dar la autorización correspondiente solicitada por el tripulante del asunto de esta misiva, a fin de que pueda viajar de retorno a su país de origen sin ningún contratiempo, debido a los motivos que menciona en su solicitud.*
>
> *Como ya es de su conocimiento por las diferentes comunicaciones que le de curso (sic), esta M/N a la fecha contaba con el concurso del referido tripulante, por lo que, solicito comedidamente se sirva indicarme las instalaciones para relevarlo y contar con la debida vigilancia a bordo de esta nave.*
>
> *De igual forma, aprovecho la oportunidad para indicarle que por razones de seguridad se requiere de la presencia física de vigilantes armados que puedan prestar servicio con las garantías del caso, pues, éste lo amerita por haber sufrido hace pocos días el hurto y atraco a mano armada por sujetos desconocidos en esta nave de la que soy su depositario".*

Y asimismo se resalta la comunicación que para el efecto envió al agente marítimo:

> *"Mucho agradeceré se sirvan Uds., mediante quien corresponda y ante las autoridades competentes, realizar los trámites para que el señor Roger Eliseo Gálvez Vargas pueda ser repatriado a su país de origen (Perú), en el menor lapso posible y a su solicitud.*
> *(…)*
>
> *Aprovecho de la pte., para indicarles que a partir de la fecha la M/n a mi cargo como Capitán y Depositario encargado, adolece de la falta de protección y vigilancia, por lo que, suplico a uds., sírvanse efectuar mediante sus buenos oficios algunas gestiones tendientes a que se regularice esta crítica situación de seguridad e incertidumbre abordo por falta de atención de las autoridades para atender nuestra necesidad de protección armada por los últimos hechos acaecidos a bordo de esta M/N y que casi le cuesta la vida al tripulante que se quiere repatriar".*

De manera que se observa la desesperanza en que se encontraban los tripulantes de la motonave Zeetor, quienes eran plenamente conocedores de los problemas financieros que ella tenía, los cuales se concretaban en el hecho del que el buque

---

[196] Fls.266 C.7

apenas un año atrás había sido objeto de embargo, como consta en el acta de diligencia de entrega de documentos a Joseph Mora, por levantamiento de secuestro del barco Zeetor, realizada en el Puerto de Balboa el día 15 de noviembre de 1990[197]; el zarpe sin autorización del Puerto de Chimbote (Perú), donde dejaron deudas que fueron informadas a la Capitanía de Puerto y a las cuales se hará referencia en acápite posterior; una multa por falta de documentos en el siguiente puerto, esto es, en la Libertad (Ecuador), donde dispuso ilegalmente de parte de la carga transportada con destino a Guate ; Problemas con el pago del agenciamiento en el Puerto de Buenaventura, y de los costos de descarga y fondeo, así como la existencia de otros procesos adelantados en contra de Pacific Coasting S.A.

Anotando, además, que los problemas suscitados entre la tripulación y el representante de la sociedad armadora y propietaria, no eran nuevos, por cuanto obra en el expediente la carta presentada por el señor Miguel Ángel Mina Bellido, miembro de la tripulación, el día 1 de agosto de 1991 ante la Capitanía de Puerto, en la que manifestó[198]:

> *"(…) 1. Que el día 10.12.90 me embarqué en la MV "Zeetor" con un sueldo de $600.oo dólares americanos mensuales y habiendo recibido solamente en el mes de marzo un adelanto de 1/m 30.00 y hasta el día de hoy no se me ha cancelado más sueldos pendientes.*
>
> *2. Comunico también que el buque no reúne las condiciones de habitabilidad, no teniendo agua, ni víveres, teniendo que comprar la tripulación del barco agua en bidones, en tierra; además desde el día 31.01.91 se acabaron los víveres, comunicándole al armador Mr. Joseph Mora, quien ofreció enviar dinero y que hasta la fecha no hemos recibido ningún giro.*
>
> *3. Que debido a las condiciones del buque que no ofrece ninguna seguridad debido al embargo efectuado por el SIM-CALLAO en el sentido de los haberes mensuales pendientes hasta la fecha de mi persona y mi tripulación de dicha motonave dejando presente lo que explico en el punto No. 1.*
>
> *4. Informó además que de efectuarse mi desembarco, quedarían a bordo el Sr. Castañeda (contramestre) y el Sr Reategui (cocinero), que no se encuentran registrados en el rol de tripulación de la nave, por iniciar sus labores después del arribo de la nace a este puerto, así como el tripulante Luciano Castillo continua embarcado en la motonave, habiendo viajado a Lima por motivos personales.*

---

[197] Fls.192 C.7
[198] Fls.193 C.7

Por lo expuesto:
A ud. Sr. Capitán del Puerto, pido dar curso a la recurrente por ser de justicia"

E incluso, la Sala observa que los inconvenientes tampoco cesaron cuando JOSEPH MORA VAN WICHEN recuperó el dominio de la nave mediante el depósito que le fue otorgado por el Juzgado Segundo Laboral de Buenaventura, pues mediante oficio de fecha 5 de mayo de 1993[199], emitido por el Sr. Martin Palacios Jiménez – Jefe de máquinas de la Motonave "ZEETOR", quien fuera simpatizante del señor MORA VAN WICHEN a lo largo del conflicto y quien lo acompañó una vez éste fue nombrado depositario de la nave, donde informa al Capitán del Puerto de Buenaventura los inconvenientes derivados de la inexistencia de solvencia económica del armador y algunas irregularidades:

""En la actualidad y a pesar de haber pasado por momentos difíciles a causa de unos procesos de los cuales es conocedor, he tenido la lealtad hacía el puesto y al armador señor Joseph Mora, pero la inexistente solvencia económica de este señor hace que los problemas del barco se agudicen más y más ocasionando su deterioro y peligro para quien embarque en él, por la cual es mi obligación informarle a usted como representante máximo en el cargo.
(…)
El señor MORA me toma hoy como su enemigo a raíz de una negativa de mi parte, pues en más de una ocasión me pidió que tuviera la maquina lista, para irnos en cualquier momento con o sin permiso de la capitanía a lo cual me negué a secundarlo, diciéndole que no contara conmigo para esa operación, esto lo desquició y empezó a hacerme la vida difícil, tratando de involucrarme en unos atentados que sufrió la nave.

No he querido hacerle juicio alguno, pues no soy partidario de pleitos leguleyos.

En la actualidad éste señor pide que ya abandone la nave, pero no habla de arreglo económico. Yo solo deseo conseguir otro trabajo en algún otro barco y salir con dignidad del país, pues como marino que soy llego a todos los puertos Colombianos y no me gustaría que me pusieran trabas, ya que presiento que este señor en su afán de que yo no informe la situación real está haciéndome alguna jugada sucia en FISCALÍA donde dice que tiene amigos, para evitar el pago de mis labores atrasadas. Que la verdad sea dicha, yo no tengo esperanzas de cobrar, pues este señor para evitar los pagos a los tripulantes les hace juicios penales.

Si debo abandonar la nave, la doctora LAURA SARRIA, en su calidad de secuestre, asume la responsabilidad de mi alojamiento y manutención o llegamos a un arreglo satisfactorio en relación con mi repatriación y la devolución de unos documentos y fotografías que este señor MORA me ha robado.

---

[199] Fls. 654-658 del C. 1A.

El señor MORA en su afán de esconder la realidad de la nave les recomienda a los trabajadores que cuiden, que no comenten nada en tierra de los problemas a bordo y mucho menos que le informen a la doctora LAURA SARRIA.

Soportando todo este tiempo pensando que las cosas se arreglarían pero al no ver soluciones honestas de parte del señor MORA, yo en mi calidad de oficial no puedo prestarme para estas irregularidades pues van en contra de mis principios morales y profesionales, por lo tanto acogiéndome a la investidura en la MARINA MERCANTE COLOMBIANA, bajo la cual estoy acogido en estos 16 meses de permanencia en este puerto y bajo sus leyes de las cuales soy muy respetuoso, le ruego solución para mi (…)

El señor MORA desea burlarse de todas las autoridades y de aquellas personas que por algún motivo les adeuda algún dinero, incluida la doctora SARRIA, los abogados, los proveedores, hoteles, restaurantes, pues su intención es demostrar que es más vivo que todos.

Es más, este señor en su avides (sic) de viveza, a raíz del robo que sufrió la nave, sacó, radios, radar, giros y otros instrumentos, los cuales llevó al hotel bajo el pretexto de guardarlo, pero en realidad lo hizo para en caso de perder el barco, tener en su poder esos instrumentos para negociarlos, pues lo legal sería que estuvieran bajo la tutela de las autoridades competentes, hasta la solución total de los problemas.

En la actualidad él me pide que me baje de la nave, pero no me dirige una carta de destitución, como lo exige el reglamento de la Marina Mercante Internacional y mi desenrole (sic) que existe en la capitanía y el pago de las labores, aunque para esta deuda no hay esperanzas, ya que éste señor no tiene un peso de parte alguna y todas sus aspiraciones están basadas en robarse el barco, por eso su intención de que yo no me vaya a otro barco.

Señor Capitán, toda esta declaración se la hago en aras a mi protección física y moral, pues temo a todas las represalias que el señor MORA puede tener y también para deslindar mi responsabilidad, tanto mía como de las autoridades colombianas (…)".

Entonces, eran indudables las deudas del señor JOSEPH MORA con la tripulación de la embarcación:

- Oficio de 28 de enero de 1993 proferido por el Capitán de la motonave "*Zeetor*" Juan A. Montes de Oca Beltrán mediante el cual se puso en conocimiento los sueldos adeudados al personal de la M/N "*Zeetor*" hasta el 31 de diciembre de 1991[200]:

"1.- Juan A. Montes de Oca	*Capitán*	*$25.320.oo UD*
2.- Miguel Mina	*1er oficial*	*$7.110.oo*

[200] Fls.203 C.7

Bellido			
3.- Martín Palacios	*Jefe maqs.*	*$5.300.oo*	
4.- Neptali Moreno	*2do. Maqs*	*$1.660.oo*	
5.- Hugo Arenas P	*Cocinero*	*$1.493.oo*	
6.- Roger Gálvez	*Mar/timonel*	*$4.933.oo*	
7.- Luciano Castillo	*Mar/ timonel*	*$1.550.oo*	
Total		*$47.366.oo dólares".*	*U.S.*

Asimismo, eran indudables las deudas de la parte demandante con diferentes acreedores, no solo colombianos sino también de nacionalidad Peruana, que lo obligaron a partir del puerto de Chimbote (Perú) sin autorización de zarpe, lo cual consta en la comunicación de fecha 13 de julio de 1998[201], por medio de la cual la sociedad Apolo Service Co. Ship Chandlers, en repuesta a la solicitud que le extendió el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca, remitió copia de *"las acreencias pendientes con la M.V. Zeetor y Joseph Mora Van Wichen"*, con relación a las cuales manifestó que:

> *"(...) cursamos un proceso penal en su contra, por haber incumplido con pagar la suma de US$ 10.786.00 (…) más intereses, gastos, costas, costos, honorarios de abogado.*
>
> *1. Ha (sic) pesar de haberse comprometido en reiteradas oportunidades, habiendo cometido el delito de libramiento indebido el mismo que se encuentra claramente tipificado en el Artículo 215 inciso 4 del Código Penal Peruano, al haber girado un cheque contra una cuenta corriente cancelada seis meses antes.*
>
> *2. Durante la última semana del mes de Enero de 1991 nuestra empresa Apolo Service E.I.R.L., le envió mercadería para la provisión de su nave de nombre "Zeetor" al señor Joseph Mora Van Wichen como pago por la mercadería el señor giró un cheque sin provisión de fondos en cuenta corriente.*
>
> *El señor Joseph Mora Van Wichen giró el mencionado cheque No. 0436 por US$10.786.00 (…) teniendo pleno conocimiento que la cuenta corriente No. 9502831 a cargo de la empresa Nornave S.R.L. en el Banco Surmeban – sucursal Miraflores Lima-Perú. Se encontraba cancelada seis meses antes de girar el cheque es decir hubo plena intención de fraude y dolo directo ya que se burló de nuestra seriedad comercial en el mercado plagrantemente.*
>
> *3. Habiéndonos rogado que iba a cumplir con pagar lo esperamos pero una vez más nos decepcionó y se fue a vivir a Cartagena Colombia a seguir estafando y engañando a la gente honesta.*
>
> *4. En relación al comportamiento asumido en el manejo de sus negocios, nos atrevemos a decirles que en el Puerto de Callao en el Perú el señor Joseph Mora*

---

[201] 14-37 del C.1.

dejó una pésima imagen del estafador, ladrón y embaucador, ya que tenemos conocimiento que no somos la única empresa que ha sido engañada por este sinvergüenza que sabemos se casó con una peruana y se fue a vivir a Colombia.

5. Inclusive tenemos pruebas que estafó al servicio industrial de la Marina – Sima Chimbote por lo que el sima le embargó la única propiedad que tenía en la ciudad de Tamara, provincia y departamento de Piura – Perú.

6. El servicio Industrial de la Marina (SIMA) le embargó al señor Joseph Mora Van Wichen el inmueble (…).

Al señor Mora Van Wichen se le declaró reo ausente y se le cursaron ordenes de ubicación y captura por todo el país por la suma de US$10.786.00 (…).”

A la comunicación antes citada se adjuntaron los siguientes documentos:

1. Informe rendido por el representante de la empresa Apolo Service E.I.R.L., sobre las gestiones referentes a las investigaciones y denuncios contra Joseph Mora Van Wichen[202].

2. Informe de gastos[203].

3. Copia del oficio de fecha 1º de septiembre de 1992[204], por medio del cual la Justicia Penal de Perú, requiere información al Ministerio del Interior – Dirección de Migraciones y Naturalización de ese país, sobre *“el movimiento migratorio y si ha salido del país el incursado JOSEPH MORA VAN WICHEN (…) urge para los efectos de la instrucción que se sigue por delito contra el patrimonio – Libramientos indebido (sic)”.*

4.Copia del oficio de fecha 1º de septiembre de 1992[205], por medio del cual la Justicia Penal de Perú, requiere al *“Director del Diario Oficial “EL PERUANO””* para que fije el edicto correspondiente al *“REO AUSENTE; JOSEPH MORA VAN WICHEN, (…)por el delito contra el patrimonio – Estafa – Libramiento indebido”.*

---

[202] Fl. 16-17 del C.1.
[203] Fl. 18 del C. 1.
[204] Fl. 19 del C. 1.
[205] Fl. 20 del C. 1.

5. Copia del edicto fijado el 2 de septiembre de 1992[206], cuyo texto es el siguiente:

> *"Por la presente publicación, la señora Juez del Trigésimo Octavo Juzgado Penal de Lima, cita, llama y emplaza al REO AUSENTE JOSEPH MORA VAN WICHEN, a fin de que se ponga físicamente a derecho en el local del juzgado a efecto de que rinda su declaración instructiva, en los que se le sigue por delito de Libramiento indebido. Fdo. Dra. Laura Lucho; Juez Instructora Provisional; Tony García, Actuario".*

6. Copia del oficio de fecha 27 de agosto de 1992, por medio del cual la sociedad Apolo Service Co. Ship Chandlers solicito a la justicia penal que Joseph Mora Van Wichen fuera declarado reo ausente, informó que éste *"se ha fugado del país con el propósito de evadir las obligaciones y deudas que tiene pendientes de cancelación, encontrándose en a actualidad en el vecino país de Colombia en la ciudad de Buenaventura; por lo que se deberá oficiar a la Dirección General de Migraciones a fin de informar la salida del País del ciudadano Belga JOSEPH MORA VAN WICHEN con carnet de Extranjería No. 64706".*

7. Copia del oficio de fecha 6 de marzo de 1992[207], por medio del cual la sociedad Apolo Service Co. Ship Chandlers, se constituye en parte civil dentro del proceso penal y allega el acta de compromiso suscrita por Joseph Mora Van Wichen, entre otros.

8. Copia del Acta de Compromiso suscrita por Joseph Mora Van Wichen, en la cual se lee:

> *"Conste por la presente el formal compromiso que yo JOSEPH MORA VAN WICHEN (…) asumo (…) de saldar la deuda pendiente a favor de Apolo Service E.I.R.L., en el plazo máximo de cuarenta días, contados a partir del día de la fecha, en dos armadas, la primera de las cuales se hará efectiva dentro de los veinte días siguientes de la fecha de suscripción del presente compromiso. (…). Lima, 19 de junio de 1991"*[208]

9. Copia del oficio de fecha 6 de marzo de 1992[209], por medio del cual la sociedad Apolo Service Co. Ship Chandlers, presentó ante el juzgado Trigésimo Octavo de

---

[206] Fl. 21 del C. 1.
[207] Fls. 23-25 del C. 1.
[208] Fl. 27 y 30 del C. 1.
[209] Fl. 28 del C. 1.

Instrucción de Lima, la solicitud de embargo de los bienes muebles y enseres que se encuentren en el domicilio del demandado Joseph Mora Van Wichen.

10. Copia del cheque firmado por Joseph Mora Van Wichen por valor de US$ 10.786.oo, en el cual se observan los sellos de "CUENTA CANCELADA" y "NO NEGOCIABLE"[210].

Así también se acreditó que la sociedad representada por JOSEPH MORA VAN WICHEN y el mismo señor, tenía en la República de Panamá procesos judiciales como los que aquí se investigan, al respecto obra el siguiente material probatorio:

- Oficio Nº 76 expedido por la República de Panamá – Tribunal Marítimo de Panamá dirigido al Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca el día 10 de febrero de 1999, en el cual se informó[211]:

> *"Dándole respuesta a su oficio Nº SP-4581, le informamos que el único proceso que cursa y que es de nuestro conocimiento es aquel que ASSOCIATED STEAMSHIP AGENTS, le interpusiera a la M/N ZEETOR, mismo que tiene entrada Nº 785, del 26 de octubre de 1990".*

Actualmente el buque está navegando

- Patente provisional de navegación expedida por la República de Panamá – Ministerio de Hacienda y Tesoro – Dirección General Consular y de Naves – Marina Mercante Nacional el día 30 de octubre de 1992, mediante la cual se autoriza y concede permiso para carga general a la nave de nombre "ISIS COASTER", propietario y domicilio "TAQUESTA SHIPPING CO.INC., nombre anterior "ZEETOR", representante legal y domicilio "CARRERA Y PEREZ" y nacionalidad que renuncia "HONDUREÑA"[212].

---

[210] Fls. 29 y 34 del C. 1.
[211] Fls. 261 del C.2
[212] Fls. 211 del C.2

- Documento “Isis Coaster-General para buque de carga”, consultado el día 10 de diciembre de 2014[213]:

> *“Embarcaciones nombrado “Coaster isis”, registro en el numero IMO 5204120 y MMSI desconocido es* ***buque de carga general*** *(/vessels? T= 4). Actualmente está navegando bajo la bandera de* ***Panamá*** *(…). Fue construido en 1962. Usted puede ver a continuación los datos AIS del buque, información sobre el tamaño del buque, año de construcción, tonelaje bruto, proyecto, indicativo, destino y hora de llegada, la posición actual y el rumbo, velocidad y coordenadas del buque e incluso ultimas cinco llamadas de puerto del barco detectadas por AIS. También puede ver la “montaña AIS” galería de fotos de barco y muchos detalles adicionales sobre el buque como armadores y gerentes, la capacidad del buque, detalles técnicos y muchos otros (…)”.*

- Documento “Isis Coaster- 5204120- General Cargo”, consultado el 10 de diciembre de 2014, en el que consta que la embarcación con el nombre “Isis Coaster”: (ii) se encuentra registrada con el número IMO5204120; (ii) que tiene bandera panameña (iii) que fue construida en 1962; (iv) que figura como barco de carga genera; (v) que tiene capacidad para 950 toneladas; (vi) que figura como dueó “Taquesta Shipping-Panama”; y (vii) que figuró hasta octubre de 1992 con el nombre “Zeetor” [214].

- Documento “Isis Coaster- General Cargo Ship”, consultado el día 10 de diciembre de 2014, en el que consta que la embarcación Isis Coaster es de bandera Panameña y que se encuentra registrada con el número IMO 5204120[215].

- Documento “Registro judicial. Marzo 1998. Corte Suprema de Justicia de la Repùblica de Panama”, consultado el 10 de diciembre de 2014 y en el que consta que la Corte Suprema de Justicia de Panama confirmó la sentencia de 20 de octubre de 1994, dictada por el Tribunal Maritimo en la que decidió “*condenar a la motonave “Zeetor” a pagarle a Associedate Steamship, S.A., la suma de doce mil cuatrocientos cuatro balboas (…)”*. Como fundamento de la decisión de la Corte Suprema de Justicia, adujó[216]:

---

[213] Fls. 1749 C.7 Ppal
[214] Fls. 1753 C. 7 Ppal.
[215] Fls. 1754 C.7 Ppal.
[216] Fls. 1755-1765 C.7 Ppal.

"(…) Examinaremos la primera solicitud del apelante, en el sentido de que esta Sala declare que Associated Steamship tiene derecho a que la M/N Zeetor le pague –además de la cantidad que le fue impuesta como condena en primera instancia- la suma de B/5.399.61 de capital, más los intereses y costas correspondientes, por los gastos de permanencia en Panamá del representante legal de la sociedad propietaria de la nave "Zeetor", en virtud de considerar que los mismos tienen el carácter de crédito marítimo privilegiado, de acuerdo a lo normado por el artículo 1507, númeral 8 del Código de Comercio.

(…)

En el caso sun judice, como ha sido apreciado por el Tribunal Maritimo, no pareciera que nos encontramos en presencia de una de las necesidades que el artículo 1507, numeral 8 del Còdigo de Comercio califica de crédito marítimo privilegiado. En este caso, de por medio actuaba el agente marítimo de la nave, Associated Steamship Agents, S.A., factor que induce a pensar que no se justificaban como necesidades del buque Zeetor los gastos en que incurriera, en concepto de hospedaje y transporte, el señor J. Mora en su condición de representante legal de la propietaria de la nave, Pacific Coasting, S.A. Ciertamente, no ha probado la parte que así lo reclama que la presencia del señor J. Mora en Panama fuese algo en verdad necesario para que la explotación comercial del buque se pudiese llevar a cabo, siendo presumible que para tales efectos bastaba la intervención de los agentes marítimos de la nave".

3.1.1.1 Testimonios

- Testimonio del señor Sigifredo Garzón Amaya, Gerente de la Naviera de Occidente desde su fundación (1983 o 1984) hasta el año 1995 fecha en la cual vendió parcialmente sus derechos, rendido el día 27 de marzo del 2000 quien con relación al proceso de la Motonave "ZEETOR" expuso[217]:

"No es propiamente al Agente Marítimo a quien le compete la verificación del estado de funcionamiento del estado general del buque. [La] responsabilidad sobre esto la tienen las autoridades marítimas en momento del zarpe del buque (para este caso no lo hubo pues el buque se fugó desde el puerto de Chimbote, Perú) y la otra autoridad que verifica su estado en Colombia es la respectiva Capitanía del [Puerto] para este caso el Puerto de Buenaventura, y por eso es el acta de recibo de visita del buque que debe reposar en sus archivos; pero, nuestras autoridades anotan simplemente la información que suministró el Capitán sin verificar estrado de casco, maquinaria y equipos, el buque de acuerdo con esta acta arribó a Buenaventura el 31 de diciembre de 1991 para ser recibido por las autoridades y darle libre platica en enero 2 de 1992. (…) Muy sencillo, en un puerto como el de Buenaventura todo el mundo conoce de los problemas de cada buque y en especial los dueños de carga posibles candidatos a efectuar el transporte de carga de sus mercaderías en los buques; en este caso, Navieros de Occidente como agente marítimo diligenció incluso desde antes del arribo del buque su consecución de carga como consta en el fax dirigido a la empresa Ampac en diciembre 26 anunciando la fecha probable de arribo del buque, original de fax que

[217] Fls. 46 – 53 del C.4

me permito anexar. Tanto Ampac como otros dueños de carga conocedores de la situación problemática del buque y de que este en ningún momento presentó póliza de seguros que amparara a las posibles cargas a embarcar, mal podrían los dueños de las cargas exponer sus mercaderías a la aventura marítima sin el respectivo seguro. PREGUNTADO: Qué relaciones tenía usted con el señor Mora, experimentó alguna variación esta relación con el tiempo y por qué? RESPONDIO: Las relaciones normales entre agente marítimo y representante del buque hasta que se presentaron serios inconvenientes como los de que el señor Mora entre otras cosas: a) negó ante la Capitanía del puerto en reunión efectuada allí, que el fuera dueño de la motonave Zeetor, para eludir sus responsabilidades. B) también negó ante la inspección del Trabajo de Buenaventura en acta de conciliación Nº 114 ser el dueño de la Motonave Zeetor C) Con estas dos negociaciones ya navieros no sabía con quién estaba tratando. D) posteriormente me permitió denunciar que el suscrito como representante de Navieros de Occidente y el Capitán del Puerto de Buenaventura, se asociaron para robarle el pedazo de chatarra llamado motonave Zeetor. E) El sinnúmero de problemas presentados con el no pago de las acreencias laborales a sus tripulantes, desde antes de zarpar con ellos desde el puerto de Chimbote. F)El haber recibido varias cartas de acreedores del puerto de Chimbote, incluso del mismo astillero de Chimbote, para que [el] señor Mora cumpliera con las obligaciones pendientes que había dejado de cancelar al zarpar furtivamente del Perú. G) El conocimiento a fondo de lo sucedido con el cargamento y su destino inicial para luego ser transferido a Colombia al parecer con intensión dolosa, lo cual se encuentra contemplado en acta firmada en enero 15 de 1992 cuyo original me permito anexar debidamente firmada por todos los integrantes de la misma (2 folios) Además de lo anteriormente descrito existen otro sinnúmero de actuaciones que desdicen de su integridad, de sus actuaciones y de su presunta mala moralidad para poder tener que decir que yo como persona me precie de tener buenas relaciones como usted me ha manifestado en diferentes oportunidades y por escrito que Naviero de Occidente le adeuda algunas cantidades de dinero importantes; lo cual no es cierto, anexo fotocopia de acata manuscrita de noviembre 12 de 1992 donde se efectúa la relación de cuentas final con la motonave Zeetor y el señor Mora junto con su apoderada (…) reconociendo que el señor Mora adeuda a Naviero de Occidente en esta fecha la cantidad de tres millones doscientos doce mil cuatrocientos cuarenta pesos, por concepto de agenciamiento marítimo y por otros conceptos la cantidad de dos millones cero setenta y dos ochocientos uno, para un total de $5.285.241.oo que a la fecha de hoy con la indexación de la moneda, su devaluación sus intereses y perjuicios causados fácilmente ascienden a más de cuarenta y cinco millones de pesos, deuda que tiene para con el agente marítimo de acuerdo con la suma debida por servicios directos al buque y el mismo, y a esto debemos agregarle el valor del agenciamiento diario de acuerdo con la cuenta presentada [el] señor mora y aceptada por el mismo como figura en la liquidación de pro forma de diciembre 27 de 1991, presentada a Mora y firmada por el mismo de acuerdo con fotocopia que permito anexar, según esto y sin que Navieros de Occidente dejara de ser el agente marítimo del buque pues aun sus acreedores le cobran a Navieros de Occidente por la solidaridad del mismo agente para con el buque, si hacemos las cuentas reales de cuánto adeuda este buque a Navieros de Occidente sería iluso pensar en una cantidad desorbitada, pero en gracias de discusión Navieros de Occidente puede rebajar de los US $100 pactados inicialmente a US $20 diarios por un mínimos de tres mil días de permanencia en el puerto de Buenaventura, lo cual arroja fácilmente más de sesenta mil dólares, sin incluirle los cinco mil dólares ya aceptados en el acta de rendición de cuentas. (…) antes del arribo del buque deben pactarse las condiciones de servicios al mismo y están ordenadas con un mínimo de 72, 48 y 24 horas antes del arribo del buque, por eso la firma del señor Mora del 30 de diciembre de 1991 como aparece

en documento referido por usted. PREGUNTADO: Llegó el señor Mora con el barco el día 31 de diciembre de 1991 RESPONDIÓ: No, mal podría haber llegado si firmó el día 30, él llegó el día 30 por aire a Colombia, como es costumbre en los dueños de esta clase de buques. PREGUNTADO: Conoce usted al señor Hernández Palomino, haga una breve relación de este conocimiento. RESPONDIÓ: Claro que sí, lo conozco desde la escuela Naval de Cadetes en Cartagena, de donde logró a mucho honor salir graduado como oficial Naval desde hace unos 44 años que lo conozco y me permito dar fe de su moral y buenas costumbres, de sus calidades profesionales y de honor y todo lo inherente a una persona de bien como en su gran generalidad son los oficiales Navales en servicio activo y en uso de buen retiro. PREGUNTADO: El señor Reinaldo Escultero llegó en el barco Zeetor el diciembre del 91. RESPONDIÓ: tengo a mi mano el rol de tripulación donde consta su zarpe no del Perú sino del Ecuador puerto La Libertad, en este listado de tripulación, aparecen 8 tripulantes incluido el capitán; quiere decir que, todos estos tripulantes vienen a bordo del buque a Buenaventura, y copia de este mismo rol de tripulación debe figurar en la capitanía del puerto. El señor Reinaldo Escultero no aparece en el rol de tripulación presentado por el capitán del buque a la capitanía (…) PREGUNTADO: Usted intervino para que no nombraran al señor Mora como depositario de la motonave Zeetor, explique. RESPONDIÓ: En ningún momento, es más, en mi concepto el señor Mora debiera haber sido nombrado depositario del buque por ser él quien estaba haciendo las veces de representación del mismo buque, puedo deducir que de pronto las autoridades no lo designaron como depositario por el problema contemplado en [el] acta de conciliación ya referido. (…) conocí por información telefónica y después ratificada personalmente por el señor Stinkell Gerente de la agencia marítima que atendió este bugue en Barranquilla al parecer proveniente del área del Caribe presumiblemente para el año de 1990. El señor Stinkell me mostró un cheque firmado por el señor Mora por la cantidad de tres mil dólares que le estaba debiendo y que le quería hacer, a lo cual yo le comenté que [el] señor Mora se encontraba en Buenaventura con su buque y residía en el hotel Felipe II. Preguntado: Tuvo conocimiento de salidas del señor Mora entre los años 92 y 94, a donde. RESPONDIÓ: Si mal no recuerdo él tuvo que hacer dos viajes uno al Perú y Ecuador y el otro presumiblemente hasta Panamá y Honduras, que yo me acuerde de otros viajes no lo sé realmente. (…) antes por lo que él mismo me informó por viaje que hice al Perú vivía en Lima con su señora e hijos, a lo que él me ha manifestado últimamente que [tuvo] que abandonar a su familia por los problemas del buque. (…) PREGUNTADO: Desde que fecha y hasta cuando se desempeñó la empresa Naviera de Occidente como agente marítimo de la nave Zeetor. RESPONDIÓ: Desde el momento de su arribo en diciembre 30 del 91 y hasta la fecha lamentablemente continuamos siendo los agentes solidarios con las responsabilidades de este buque pues cuanto no hemos dejado de ser legalmente sus agentes. El señor Mora presentó una revocatoria del agente marítimo a Puertos de Colombia para asuntos de su propia conveniencia, revocatoria que fue aceptada por el Terminal Marítimo pero nunca tramitada ante la capitanía del Puerto como debiera y debe ser y el señor Mora lo conoce como viejo conocedor de las leyes del transporte marítimo y de las responsabilidades de los agentes marítimos. (…) Los navieros para la legislación Colombiana tiene responsabilidad solidaria para con el armador y su buque, Navieros de Occidente quiso no ser más el agente marítimo de este buque y así se le expresó al señor Mora y a su apoderada en diferentes ocasiones, quedando consignada por escrito esta solicitud en acta firmada por los nombrados y que fue entregada como medio probatorio. Navieros no pudo entregar a nadie su responsabilidad de agente marítimo por cuanto el señor Mora y su apoderada nunca consiguieron un nuevo agente como fue su compromiso verbal y escrito. No obstante lo anterior Navieros solicitó a la Dirección Marítima de Bogotá lo preguntado por usted, lo cual nunca

fue contestado, existiendo en esta forma un matrimonio indisoluble para nuestra legislación entre el agente marítimo y el buque; de tal forma que este es el momento en que Navieros no ha podido entregarle sus responsabilidades a otro agente marítimo [porque] los armadores no lo han presentado y en el supuesto de que lo presentaren ahora tendrán que hacerlo mediante [el] respectivo paz y salvo expedido por Navieros de Occidente a través de la autoridad marítima; quiero aclarar además que este buque se encuentra exonerado de los pagos pro fondeo a la autoridad portuaria (Superintendencia Portuaria) desde el año de 1992 por cuanto el sitio en donde se encuentra no es zona portuaria y se le denomina estero de agua dulce. De no haber sido así Navieros de Occidente estaría respondiendo ante la Superintendencia Portuaria por algo que de acuerdo con las tarifas actuales sumaría mucho más de los trescientos cincuenta mil dólares. (…) son las autoridades marítimas y portuarias las que deben verificar el estado real de la operabilidad de un buque, su caso, maquinaria y equipo, me referí a una chatarra, porque si usted va y lo ve ahora eso es lo que es, chatarra. (…) PREGUNTADO: Efectuó la Naviera de Occidente algún tipo de investigación sobre el historial o estado de la nave Zeetor, con las capitanías de puerto donde estuvo la mencionada nave, antes de llegar al puerto de Buenaventura. RESPONDIÓ: Generalmente las agencias marítimas no tiene que hacer este tipo de investigaciones sobre los puertos que haya tocado el buque, y nosotros para este caso en particular no lo hicimos ni para el puerto de la Libertad en Ecuador ni el puerto de Chimbote en el Perú. Simplemente recibimos una cuenta de cobro por parte del astillero del Perú ubicado en Chimbote, a la cual le contestamos con un fax, que nuestra condición de agente marítimo nos impedía por ética profesional representarlos a ellos para el cobro de esta deuda y le sugerimos el nombramiento de un abogado. (…) Navieros de Occidente nunca recibió solicitud directa por escrito para el Zarpe de este buque ni por el capitán ni por el señor Mora, que yo me acuerde. El señor Mora si me dijo que quería zarpar en distintas oportunidades y que a pesar de las actividades del naviero para la consecución de carga el mismo estaba también tratando de conseguirle carga al buque para que pudiera zarpar, pero como a él le consta ni Navieros ni el señor Mora consiguieron carga para su zarpe, por las condiciones del buque y la falta de seguro como ya se dijo, estando en esto se presentaron las demandas de la tripulación del buque y ya quedó todo el problema en manos de los juzgados, es lo que me acuerdo. PREGUNTADO: En respuesta anterior usted manifestó tener conocimiento sobre posibles salidas del país del señor Mora en los años 92 y 94. Como obtuvo usted ese conocimiento. RESPONDIÓ: Simplemente [porque] él me lo manifestó y se ausentó de la ciudad en ese tiempo y posteriormente me dijo que había regresado".

- Testimonio del señor Ernesto Hernández Palomino, Capitán del Puerto de Buenaventura desde el 12 de agosto de 1990 hasta el 6 de enero de 1994, rendido el día 3 de junio de 1998, quien con relación al proceso de la Motonave "ZEETOR" expuso[218]:

"La motonave Zeetor, arribó al Puerto de Buenaventura, el día 31 de diciembre de 1991, el día 2 de enero de 1992, fue recibida oficialmente por las autoridades marítimas y portuarias de la ciudad, se le concedió la libre platica o sea se le

[218] Fls. 22 – 28 del C.4

autorizó para que iniciara las operaciones en el puerto. A partir de ese momento la Motonave por gestiones de su agente marítimo iniciaba las operaciones en el puerto, las cuales no son de incumbencia de la autoridad marítima en este caso, de la capitanía de puerto. Las embarcaciones de bandera extranjera que arriben a cualquier puerto Colombiano, requiere de un agente marítimo Nacional quien es el representante legal del armador de acuerdo con las normas del Código de Comercio. Es él quien tramita todo lo concerniente a la estadía y operación del buque, por consiguiente es él, el que tiene la obligación de tramitar las solicitudes de zarpe cuando considere que la operación haya finalizado y de acuerdo lógicamente con el armador, porque es esta persona la que la indica hacía que puerto o hacía que destino debe dirigirse el buque. Para mirar la situación del Zeetor es necesario aclarar que cuando dicha nave arribó al puerto, aparentemente tenía se aclara venía con una serie de `problemas los cuales lo llevaron a la situación de que en estos momentos se encuentra, por cuanto el señor Jose (sic) Mora quien se encontraba presente al arribó de la embarcación siempre manifestó ser su representante comercial más no el representante legal de la Pacific Coasting como consta en el acta de conciliación 314 ante la Inspección de Trabajo de Buenaventura, en donde además manifiesta y avala con su firma que el representante legal de la Pacific Coasting, es el Capitán Montes de Oca quien cumplía esa función al arribo a este Puerto. Los problemas cada vez se fueron agravando porque no había soluciones a las inquietudes y necesidades que padecían tanto la tripulación como la firma se aclara misma embarcación. La Capitanía preocupada porque esta situación pudiera [provocar] o representar un peligro tanto para su tripulación como para la integridad misma del buque, a través de escrito siempre hizo conocer su posición pero solamente en aquellos aspectos que se embarcan dentro de la legitimación marítima colombiana y dentro y conforme al decreto 2324 del año 84, orgánico de la Dirección General Marítima. Durante mucho tiempo se le explicó al señor mora, que no era posible aceptarle su representación legal por cuanto el documento que el mostraba o entregaba a la capitanía, no satisfacía la legislación Colombiana tal como lo establece el artículo 1442 del Código de Comercio. Y solamente hacía finales de agosto del año 1992, el señor mora en definitiva pudo demostrar de acuerdo con las leyes colombianas que era el representante legal de esa compañía, y a partir de allí, se le reconoció como tal. Durante todo este trayecto de enero a agosto del 1992, el señor mora, tomó algunas decisiones como la de cesar en el cargo al Capitán Montes de Oca, acto que no fue aceptado por la Capitanía [porque] no había demostrado en forma fehaciente que era el representante de dicha compañía. En segundo lugar [porque] la persona que había sido designada por él para subir al mando del buque no cumplía los requisitos que establece el decreto 1597 del 88, en lo concerniente al capítulo 2º artículo 6 y artículo 2 capitulo único artículos 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14. Del citado decreto en concordancia con el convenio internacional cobre Normas de formación titulación y guardias del agente de mar de 1978. Posteriormente, informó a la capitanía que nombraba como Capitán al señor Antonio Rodríguez, quien exhibía una licencia extranjera cuyo vencimiento había ocurrido en noviembre de 1998 y el país que le había otorgado dicha licencia le concedía una extensión por un (1) año más o sea hasta el año de 1989, por consiguiente tampoco era factible [porque] su documento no está de acuerdo con la Ley. Debo dejar en claro que las actuaciones de la Capitanía de Puerto siempre tuvieron su orientación hacía el cumplimiento de las normas de la Marina Mercante Colombiana y que si en alguna oportunidad manifesté mi opinión esta no tenía otro objetivo que aportar situaciones que pudieran contribuir a la solución de los problemas para que el buque pudiera salir del puerto y continuar su operación como lo había venido haciendo, cuando se sucedieron los embargos la Capitanía del Puerto se limitó únicamente y exclusivamente a cumplir un mandato judicial tal como lo establece el código de comercio y el decreto 2324 del 84, y siempre

manifesté mi respeto por las decisiones que tomaran otras autoridades diferentes a la Marítima. Así mismo, es menester aclarar que el artículo 92 del decreto 2324 del 84, establece como requisito a los buques que entren o salgan del Puerto la presentación de la lista de pasajeros y tripulantes lo cual está de acuerdo con el convenio internacional sobre facilitación de viajes y transportes marítimo que es la Ley de la República; entonces no encuentro cual es la objeción que hay sobre dicho rol si, se está actuando de acuerdo con la ley. Otro aspecto que quiero consultar es el relacionado con el artículo 108 del decreto 2324 del 84, que trata sobre el desguase de naves o artefactos control que ejerce la dirección General Marítima a través de las Capitanías de Puerto y que requieren de la autorización correspondiente, entonces considero que como dentro de la investigación se hace alusión a ese hecho y se estime que hubo extralimitación por parte de la autoridad marítima con esta referencia queda absuelta la duda. Así mismo el Decreto 1423 del 89, en su artículo 41 permanencia de buque de bandera extranjera en tierra colombiana, deseo aclarar que la ley faculta a las naves extranjeras para permanecer en aguas colombianas hasta por el término de sesenta (60) días y que sí las embarcaciones desean permanecer por un tiempo más prolongado debe a través de su agente marítimo presentar la solicitud correspondiente ante la Dirección, quien es la única persona autorizada para conceder dicho permiso. Si esto no sucediere la embarcación sería multada aplicando o dándole aplicación al artículo 81 del Decreto 2324 del 84. A continuación el señor procede a nombrar el artículo 228 numeral 2 del Código de Procedimiento Civil le pone de presente los documento obrantes a folios 72, 73, 74 al Capitán Ernesto Hernández Palomino, si la firma y contenido de ellos fue impuesto por él, quien expuso: Si la firma y el contenido de los mismos son míos. (…). Aclaro que la actividad portuaria está regida por la Ley 1 de 1991 o ley de privatización de la empresa Puertos de Colombia, y la actividad marítima está regida por el decreto 2324 del 84, y que taxativamente no contempla que alla (sic) necesidad de prevenir a las embarcaciones que arriben con problema por cuanto el capitán de Puerto no conoce qué contrato estableció con el agente marítimo o a qué arreglo llegó y solamente las capitanías en cumplimiento a las normas conocen de los aspectos administrativos de la embarcación como son la elaboración del acta de visita correspondiente y la recepción de los documentos que de acuerdo con los convenios internacionales la embarcación está obligada a presentar a la autoridad marítima. (…) Debe hacer una aclaración entre lo que significa autorizar el arribo y el zarpe e inspeccionar el funcionamiento de las mismas, en el primer caso, es la actividad normal que se cumple en cualquier puerto del mundo que al arribo o zarpe de una embarcación que por convenios internacionales debe tener la moto nave. El segundo aspecto, se relaciona con una inspección que se realiza solamente cuando la embarcación al arribar al puerto mediante un procedimiento que se llama Acta de Protesta, y que es utilizada mundialmente, mediante la cual manifiesta el Capitán que durante la travesía que le presentó un percance en sus equipo de propulsión, en sus equipos de cargue o aún en la misma carga con el propósito de determinar qué motivó la protesta y cuál es la solución que se le debe dar a esto. Para este caso se cumplió la primera parte, ya que no existió ninguna acta de protesta por parte del capitán de la Motonave Zeetor. PREGUNTADO: Fue verificado por ustedes posteriormente al arribo de la nave el estado de funcionamiento y estructura de ésta? CONTESTO: No, [porque] no corresponde, eso obedece a una solicitud que debe presentar el agente marítimo indicando la razón por la cual está solicitando la inspección de que trata y proceder a nombrar de la lista de peritos inscritos de la Capitanía la persona que realice dicha inspección y que posteriormente presente el informe correspondiente indicando los pormenores de la misma. (…) me referí a que posteriormente a través del agente marítimo la embarcación había tenido algunos inconvenientes no por man (sic) se aclara, funcionamiento sino por manejo de tripulación, carga otro que son aspectos

en que la capitanía ni la dirección general tienen ninguna [injerencia]. PREGUNTADO. Hubo por parte de la Capitanía de Puerto, diligencia encaminadas a buscar la solución de los conflictos en que se encontraba la nave Zeetor y el señor Mora, con su tripulación? (…)CONTESTO: No, como autoridad marítima por cuanto esta función no compete directamente a su tripulación y a la embarcación, los cuales si caben dentro del ámbito en que se desarrolla la actividad de la capitanía. Sin embargo en las múltiples ocasiones en que a través del agente marítimo y los abogados representantes de los diferentes tripulantes se acercaron a mí, mostré mi determinación de contribuir para que esos problemas pudieran resolverse mediante la concertación y el buen entendimiento entre las diferentes personas y así, lo manifesté no solo al señor Mora, sino a las demás personas que estaban interviniendo en los procesos de los problemas de la motonave Zeetor. PREGUNTADO: La verificación de la documentación hecha a la motonave Zeetor al momento del arribo se encontraba entre unos libros de contabilidad? CONTESTO: No, esos documentos no están incluidos dentro de los que es menester revisar al arribo de una embarcación, por cuanto ya lo he repetido en varias ocasiones las visitas de recepción de buques, no puede pedir documentos más allá de los que contempla el convenio internacional de facilitación de viajes y transporte marítimo, que son normas vigentes en el país. (…) Sírvase decir si conoce usted al señor Jose (sic) Mora, (…) CONTESTO: Si, lo conocí a través de agente naviero Occidente quien en una oportunidad en el mes de enero estuvo con él en la capitanía. PREGUNTADO: Depende del Capitán del Puerto el zarpe o nó de una nave, explique. CONTESTO: El código de comercio en la parte concerniente a la navegación acuática establece las circunstancias en las cuales el Capitán de puerto niega el zarpe, las mismas que son por mandato judicial o [porque] las condiciones de operación o seguridad de la embarcación no garantizan la seguridad de la vida en el mar, es otro convenio internacional del cual es signante Colombia y por consiguiente obligado a darle estricto cumplimiento. PREGUNTADO. La nave Zeetor se encontró en alguna de estas condiciones que acaba de narrar? CONTESTO: Si, fue inmovilizada de acuerdo a mandato judicial, pero nunca por determinación de la capitanía por cuanto esta función no la puede realizar sino mediante las dos circunstancias anteriores y en este caso no se tuvo conocimiento de que la embarcación no reuniera las condiciones de seguridad para la navegación. (…) Son tantos los documentos que reposan en el proceso de la Motonave Zeetor que a través de infinidad de oficios recibidos no solamente del agente marítimo sino de los mismo tripulantes manifestaban en forma real que quienes estaban dirigiendo la comunicación hacía la capitanía informando sobre estos aspectos por lo que con el propósito de evitar que tales hechos pudieran originar protestas por parte de los tripulantes o que la seguridad de la embarcación debier (sic) se aclara se viera menos cabada (sic) el Capitán de puerto le dirigió una comunicación al agente marítimo manifestándole su preocupación e instándolo a la vez para que buscaran la solución al conflicto que en este momento se dirimía en los estrados judiciales. (…) Como lo manifesté en la comunicación correspondiente al oficio de fecha 5 de octubre de 1992, donde indico claramente que respeto y acato las decisiones que tomen otras autoridades respecto de asuntos o actividades marítimas, pero que dada la condición de que el señor Mora, permaneció por mucho tiempo manifestando que no era el representante legal de la Pacific Coasting, creí conveniente hacerle conocer a la Dra. Secuestre que dados los inconvenientes por los que está pasando la Pacific Coasting, no consideraba prudente su nombramiento como depositario, sin que esto indique que el Secuestre en coordinación con el mismo señor Mora elabora los planes de mantenimiento de la embarcación con el fin de evitar su deterioro y de pronto su perdida dentro de la bahía, pero repito reconozco la autoridad que tiene el Secuestre y nunca mis palabras fueron de oposición o de negativa ante dicho acto. (…) PREGUNTADO: Fue presentado el documento correspondiente al

rol de la tripulación? (…) CONTESTO: Si, lógicamente ese es un documento que hace parte del acta de visita para recibir los buques. En él, se relacionan todos los nombres y apellidos los tripulantes sus libretas de embarques y sus números de sus pasaportes. Además copia de esa lista también le es suministrada al Das, quien de acuerdo con ella concede los permisos para desembarcar. (…) Sírvase indicarle al Despacho el nombre de la agencia y del agente marítimo que [asesoró] a la Motonave Zeetor a su arribo a Colombia. CONTESTO: Navieros de Occidente, y el agente el Capitán de Corbeta retirado Sigifredo Garzón Amaya. PREGUNTADO: Sírvase decir al Despacho, si una vez que capitanía de Puerto realiza las labores concernientes a los aspectos administrativos de las motonaves extranjeras que arriban a Colombia, termina su función? CONTESTO: No, [porque] la embarcación mientras este en Puerto tiene que cumplir las normas establecidas para la Marina Mercante Colombiana. PREGUNTADO: (…) en qué fecha se dio la orden judicial, de no conceder zarpe a la Motonave Zeetor? CONTESTO: Si mal no recuerdo fue a principios del mes de abril pero aclaro que entre el lapso de enero a la fecha en que el Juzgado ordenó el embargo, la agencia marítima en ningún momento solicitó zarpe, por tanto no había razón para que tal negociación se sucediera. Es pertinente anotar que esta solicitud de zarpe debe ser hecha por el agente naviero y no por ninguna otra persona. (…) en el documento de que se trata en este momento dirigido al Capitán Garzón en el último inciso de esta carta se le niega cualquier zarpe a la motonave hasta que no se cancele en forma total todas las acreencias pendientes, sírvase indicarle al Despacho, quien le atribuye a usted esa función? CONTESTO: Yo creo, que la interpretación, que se le ha dado a este documento no corresponde a la determinación de la capitanía de negarle el zarpe a la motonave Zeetor y se refiere a que le pone en conocimiento del agente marítimo que la situación que en esos momentos está padeciendo la Motonave Zeetor, puede llevarlos a esa situación si a través de la investigación se puede verificar si existe un documento firmado por el agente marítimo en el cual manifieste expresamente la solicitud de zarpe de la motonave Zeetor, documento este que nunca se recibió en la Capitanía y menos se contestó. Solo es referencia a una situación que puede llegar a suceder. (…) Manifesté que aparentemente el buque a su arribo venía con problemas por información del agente marítimo y por los mismos tripulantes que venían a bordo de la embarcación a través de su capitán el señor Montes de Oca, quien de acuerdo con las normas legales era en esos momentos el representante legal de la Pacific Coasting. Concretamente relacionaba con (sic) según ellos la ausencia del pago de sus haberes convenidos con el armador pero, que por no ser de mi resorte no tome parte directa en ellos. (…) recordar en este momento el monto de la deuda es un poquito difícil por cuanto han transcurrido 6 años, desde que ésta situación se presentó, sin embargo me remito a toda la investigación que existe en la Capitanía en la cual están las relaciones de las deudas del buque Zeetor, tenía no solo con la agencia sino con el Terminal Marítimo y con proveedores de vivieres y algunos más que se me escapan por lo viejo del problema. (…) No yo no estaba dirigiendo ningún conflicto yo solamente estaba poniendo en conocimiento del representante legal ante la autoridad marítima local de un hecho que a lo mejor él conocía y que había sido puesto en mi conocimiento por parte del Capitán de la motonave Zeetor. (…) El visto bueno que se dio al rol de tripulación era precisamente porque esas eran las personas que habían venido a bordo del buque, que era lo que le constaba a la capitanía, pero no los valores por cuanto la actividad marítima no conocía qué tipo de contrato existía ni cuál era el sueldo pactado con cada uno de los tripulantes. Creo que esa parte le correspondía a otra autoridad diferente a la Marítima, que fue la que tomó la decisión de embarcar la Motonave Zeetor. (…) El ingeniero Reinaldo Escultero que aparece en el visto bueno no creo que figure en el rol de tripulación, hasta donde yo me acuerde, pero dentro de la investigación debe haber algún documento en el cual se colocó ese visto bueno. Entre otras cosas,

es primera vez que yo veo este documento y no sé por qué si eso sucedió no se actuó. (…) Tuve conocimiento por información de uno de los tripulantes de la Motonave Zeetor, que en ese momento tenía un problema laboral, con la Pacific Coasting, la averiguación no tenía [otro] fin diferente a mirar cuál era la situación real del señor Mora, y de acuerdo con las soluciones que pudieran encontrarse en Colombia, indicarle los posibles inconvenientes que podría afrontar en el momento en que la motonave tocara cualquiera de los puertos en los cuales existían situaciones que podrían causar la inmovilización de la motonave. Esa información también era conocida por parte del agente marítimo, por cuanto él, había estado en el exterior creo más concretamente en el Perú, en donde había hecho contacto con el señor Mora, para arreglar lo del agenci-amiento (sic) de la Motonave cuando vinera (sic) a este puerto. No fue, como dice el señor Mora, una investigación, sino más bien un conocimiento sobre los ya múltiples problemas que le aquejaban. (…) En el expediente figura una gran cantidad de oficios en los cuales se manifiestan entre otros, los siguientes aspectos: que debido a las deudas que la motonave tenía estaban causando preocupación entre su tripulación, entre ellos no existía víveres para la alimentación de la tripulación y según lo manifestando ellos en debidas oportunidades por escrito muchas veces tuvieron que sufragar los gastos de su propio bolsillo, no tenían agua, no había dinero para elementos de mantenimiento y conservación del buque, hasta el punto de que solicitaron que les autorizara la venta de unos elementos para poder subsistir, solicitud que fue negada por la capitanía, indicándoseles que por ser un buque extranjero cualquier elemento que saliera de abordo tenía que tener su legalización ante la Dian. Figura en el expediente también memorial que la tripulación le envió al señor Cónsul del Perú, en el cual le pedían clemencia para que interviniera en la solución de los problemas de la Motonave Zeetor, ya que ellos se encontraban desamparados y afrontando una difícil situación. PREGUNTADO: Sírvase manifestarle al Despacho si los problemas que usted acaba de enumerar eran de orden interno de una motonave con bandera extranjera a la solución de ellos dependía de la Capitanía de Puerto? CONTESTO: Lógicamente que eran internos de la embarcación, pero esos problemas podían convertirse en problemas de tipo disciplinario que afectan a la tripulación y a la embarcación en los cuales sí la capitanía tiene jurisdicción. (…) La Capitanía no tenía por qué solucionar el problema interno de la unidad, pero antes se aclara, aunque hipotético como se quiere hacer aparecer, si quería que tomar algunas provisiones para cuando esto ocurriera por cuanto el señor Mora, insistía en que no era el representante legal de Pacific Coasting, que solo era un agente comercial que no tenía la facultad para arreglar esos problemas. Los tripulantes desesperados por la situación poco a poco fueron solicitando su desembarque del buque y regresaron a sus países de origen, en razón a que no aguantaban más, porque prácticamente estaban viviendo de la caridad pública. PREGUNTADO: Sírvase indicar al Despacho, teniendo en cuenta la gravedad de juramento que tiene prestado, si trabaja usted en la actualidad con la oficina de la empresa Navieros de Occidente? CONTESTO: Tengo mi escritorio en esas oficinas pero no tengo ningún vínculo laboral con ninguna de las empresas que funcionan allí. Trabajo independiente como asesor marítimo y perito".

3.1.1.2 Existencia de otros procesos judiciales en contra de Pacific Coasting S.A. – Joseph Mora Van Wicen

3.1.1.2.1 Proceso adelantado ante el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura:

- Oficio de 21 de mayo de 1992 expedido por el Capitán de la motonave "Zeetor" en el que se le informó al secuestre de dicha motonave[219]:

> *"1ro.- Los días 07, 12 y 18 de los corrientes en la Guardia de madrugada a cargo del Mar/Timonel Luciano Castillo Carmona se han atentado abordar la motonave con el objeto de sorprender a la tripulación, con el claro propósito de cometer actos delictuosos, tal y como se han dado a bordo de otras naves fondeadas (Meera, etc).*
>
> *2do.- En vista de haber un tanque (Nro. 3 Er) que viene llenándose cada cuatro días, debido a que tiene un parche en el casco que conforme pasa el tiempo dicha entrada se va haciendo más grande, el buque se encuentra en este momento escorado 4º a estribor, por falta de gasolina para poder utilizarse en la motobomba de achique.*
> *3ro.- Debo manifestarle que hace varios días el generador de Br. Viene trabajando en forma anormal (sube y baja la intensidad de fluido eléctrico), no pudiendo utilizar las luces reglamentarias de fondeo en este Puerto hasta la fecha.*
> *Por lo expuesto:*
> *A usted señor Secuestre solicito tomar debida nota de todos estos acontecimientos y propiciar la solución de los mismos por la seguridad de la motonave y su tripulación".*
> *Con oficios Nos. 472 y 473 de Junio 2 de 1992 el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura, dentro del proceso interpuesto por los señores VICTOR HUGO ARENAS PALOMINO y LUCIANO ANDRÉS CATILLO CARMONA contra PACIFIC COASTING, decretó el embargo de la Motonave "ZEETOR"[220].*

- Oficio Nº 767 del 27 de agosto de 1992, proferido por el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura y dirigido al Juzgado Segundo Laboral del mismo Circuito Judicial, en el cual consta[221]:

> *"Comedidamente me permito informar a usted, que por medio de auto Nro. 850 de Agosto 27 del presente año, librado dentro del proceso de la referencia , se ha decretado el embargo de los remanentes presentes y futuros y/o de los bienes que llegaren a desembargarse en el proceso ejecutivo laboral de doble instancia adelantado en dicha oficina judicial mediante vocero judicial por el señor REINALDO ESCULTERO. En consecuencia, sírvase proceder de conformidad".*

- Copia auténtica del oficio Nº 595 del 31 de agosto de 1992 expedido por la Dirección General Marítima – Capitanía del Puerto de Buenaventura dirigido al Juzgado Segundo Laboral del Circuito, en donde consta[222]:

---

[219] Fls. 182 C.6
[220] Certificación expedida por la Capitanía de Puerto de Buenaventura – Jefe de la Oficina Jurídica, de fecha 11 de julio de 1995, expedida a solicitud de Joseph Mora Van Wichen (Fls. 667-668 del C. 1A.)
[221] Fls. 276 del C.5

> *"En referencia a lo solicitado en su oficio Nº 679 de Agosto 24/92, me permito informarle que al arribo de la motonave "ZEETOR" a Buenaventura el día 31 de Diciembre de 1991, recibido por las autoridades portuarias el día 02 de enero de 1992, en la lista de tripulantes de la motonave figuraba el señor ROGER ELISEO GALVEZ VARGAS, con el cargo de marinero timonel, desconociendo este despacho en qué puerto fue contratado por el armador o Capitán del buque.*
>
> *El señor JUAN MONTES DE OCA, al arribo de la motonave "ZEETOR" se desempeñaba como capitán de la embarcación. No es competencia de la Capitanía del Puerto nombrar Capitanes de las motonaves".*

- Auto Nº 003 proferido por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cali Sala Laboral, el día 19 de enero de 1993, en el cual se decide la apelación interpuesta por la parte demandante en contra del auto Nº 1.140 emitido por el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura, el cual declaró la nulidad de todo lo actuado por considerar que carecía de competencia funcional, en el proceso adelantado por el señor Juan Alberto Montes de Oca Beltrán ciudadano Peruano en contra de Pacific Coasting, por el no pago de salarios y vacaciones adeudadas, los cuales no habían sido cancelados por su labor desarrollada como Capitán de la Motonave Zeetor. Del cual la Sala resalta lo siguiente[223]:

> *"En el escrito de sustentación del recurso se argumenta que si supuestamente el contrato de trabajo se celebró en otro país, no es menos cierto que su ejecución o parte de ella se efectuó en Colombia. Y que es inaceptable que se pacte o contrate labor que se ejecuta en Colombia y que se aplique al caso leyes extranjeras, violando diferentes disposiciones legales colombianas que determinan claramente que, las leyes se aplicarán en todo el territorio de la República para todos sus habitantes, sin consideración a su nacionalidad*
>
> *Que el artículo 1450 del Código de Comercio señala en forma clara que una nave fondeada en puerto Colombiano podrá ser embarcada por cualquier crédito privilegiado. (…)*
>
> *El demandante presentó como título ejecutivo los siguientes documentos: a) Relación de salarios y vacaciones adeudadas al demandante; b) constancia de que el demandante trabaja en la Motonave "Zeetor" desde el 24 de julio de 1.990 a la fecha – abril 10/92 – y que se le adeuda US $32.320.oo por salarios y vacaciones, expedido por el Capitán de la Motonave "Zeetor" y con el visto bueno del Capitán del Puerto de Buenaventura y c) relación de sueldos adeudados al personal de la Motonave "Zeetor" incluido el demandante – hasta el 31 de marzo de 1.992, firmado por el capitán de la citada motonave.*
> *(…)*

---

[222] Fls. 121 del C.5
[223] Fls. 2 – 9 del C. 2

No debe perderse de vista que las condiciones del trabajo realizado a bordo de buques, especialmente cuando se encuentran en navegación son diferentes a las del trabajo de industria, el comercio o el campo. De ahí que el tratamiento en estos casos es especial. La OIT desde que se fundó se ha ocupado de los trabajos del Mar y es así como se han proferido muchos convenios y recomendaciones sobre las diversas materias que regulan el contrato de trabajo en ellos.

Y el Código de Comercio reglamenta tanto el embargo de naves de matrícula colombiana, como de naves extranjeras, como ya lo vimos, sin exigir cuando se trate de créditos privilegiados que la relación laboral que lo originó se haya desarrollado en este país. La jurisprudencia cuyo aparte transcribió el a-quo en la providencia apelada, tiene que ver con procesos ordinarios en los que se discute la existencia del derecho y no en los procesos de ejecución en que el derecho ya ha sido reconocido, como en este evento, mediante documento emanado del deudor en el que consta la obligación originada en un contrato de trabajo. Obligación que además es expresa, clara y exigible.

En consecuencia si los documentos presentados como base de la ejecución reúnen los requisitos exigidos por la ley para ser tenidos como título ejecutivo resulta imperativo asegurar la eficacia de la acción incoada por el demandante en desarrollo de las normas del Código de Comercio, de forzoso cumplimiento, para asegurar lo debido y las costas del juicio.

Consecuente con estos planteamientos la causal de nulidad invocada por el a-quo no existe y por ende su decisión deberá ser revocada".

- Mediante Oficio No. 1409 de septiembre 8/94 el Juzgado Primero Laboral del Circuito decretó la cancelación de medidas cautelares dejando sin valor el embargo comunicado mediante Oficio #472 del 02 de Junio de 1992[224].

- Mediante Oficio # 410 de Septiembre 8 de 1994 el Juzgado Primero Laboral del Circuito decretó la cancelación de medidas cautelares dejando sin valor el embargo comunicado mediante Oficio 462 del 27 de Mayo de 1992[225].

- Mediante Oficio # 412 de septiembre 8 de 1994 el Juzgado Primero Laboral del Circuito decretó la cancelación de medidas cautelares dejando sin valor el embargo comunicado mediante Oficio # 473 del 02 de junio/92[226].

---

[224] Certificación expedida por la Capitanía de Puerto de Buenaventura – Jefe de la Oficina Jurídica, de fecha 11 de julio de 1995, expedida a solicitud de Joseph Mora Van Wichen (Fls. 667-668 del C. 1A.)
[225] Certificación expedida por la Capitanía de Puerto de Buenaventura – Jefe de la Oficina Jurídica, de fecha 11 de julio de 1995, expedida a solicitud de Joseph Mora Van Wichen (Fls. 667-668 del C. 1A.)

3.1.1.2.2 Proceso adelantado ante el Juzgado Segundo Civil Municipal de Buenaventura

- Copia auténtica de la demanda de proceso ejecutivo singular de menor cuantía instaurada por Francisco Guillermo Bahomonde Ramírez en contra de Pacific Coasting en su calidad de armadores de la Motonave Zeetor, con el fin de que se dicte el mandamiento de pago por las reparaciones que realizó en la Motonave mencionada por averías que presentaba, las cuales fueron contratadas por el señor Juan Alberto Montes de Oca en su calidad de Capitán de la Motonave Zeetor, radicada el día 22 de julio de 1992[227], cuyo conocimiento correspondió al Juez Segundo Municipal Civil de Buenaventura.

- Copia auténtica del acta de audiencia de conciliación dentro del proceso ejecutivo singular de Menor cuantía adelantado por Francisco Guillermo Bahomonde Ramírez en contra de Pacific Coasting, la cual fue celebrada ante el Juzgado Segundo Civil Municipal de Buenaventura el día 18 de noviembre de 1992, mediante la cual se acordó[228]:

> *"Que la parte demandada JOSEPH MORA, representante legal de Pacific Coasting S.A., pagará a la parte demandante señor FRANCISCO GUILLERMO BAHOMONDE RAMÍREZ, la suma de MIL CUATROCIENTOS DOLARES (US$1.400.oo) AMERICANOS con el flete de la Motonave "ZEETOR" en un (1) mes contados a partir de la fecha, y si pasado este mes no ha cancelado la suma en mención pagará por cada mes de mora el cinco por ciento (5%) de interés, pero la exigibilidad de esta conciliación será de dos (2) meses contados a partir de la fecha, es decir a partir, se aclara, el dieciocho (18) de Enero de mil novecientos noventa y tres (1993), podrá la parte demandante ejecutar ya que este documento presta mérito ejecutivo y hace tránsito a cosa juzgada".*

- Copia auténtica de la demanda de proceso ejecutivo singular de menor cuantía radicada el día 8 de marzo de 1993, instaurada por Francisco Guillermo

---

[226] Certificación expedida por la Capitanía de Puerto de Buenaventura – Jefe de la Oficina Jurídica, de fecha 11 de julio de 1995, expedida a solicitud de Joseph Mora Van Wichen (Fls. 667-668 del C. 1A.)
[227] Fls. 72 -76 del C.2
[228] Fls. 86 – 87 del C. 2

Bahomonde Ramírez en contra de Pacific Coasting, con el fin de hacer efectivo lo pactado en audiencia de conciliación celebrada el 18 de noviembre de 1992[229].

- Liquidación presentada para aprobación por la parte demandante (Francisco Guillermo Bahomonde Ramírez) en contra de Pacific Coasting ante el Juzgado Segundo Civil Municipal de Buenaventura el día 16 de septiembre de 1997, en donde consta[230]:

> *"Valor de la liquidación anterior, hasta Sept.20/95……..…..$3.716.945.60*
> *Valor intereses al 5% mes, sobre el capital por valor de $1.077.076 pesos, desde Sept.21/95 hasta Sept.15/97, para un total de:*
> *23 meses a razón de $53.853.80……..$1.238.637.40*
> *25 días a razón de1.795.13 día……$44.878.16*
>
> *Valor liquidación total, hasta Sept.15/97……$5.000.461.10"*

- Auto interlocutorio Nº 770 del 30 de septiembre de 1997 por medio del cual el Juzgado Segundo Civil Municipal de Buenaventura *"Resuelve aprobar la reliquidación de capital e intereses, realizada por la parte demandante, por no haber sido objetada por el demandado Pacific Coasting, dentro del término de traslado"*[231].

3.1.1.2.3 Proceso adelantado ante el Juzgado Segundo Civil de Circuito de Buenaventura

- Mediante Oficio 352 de Mayo 30 de 1995 el Juzgado Segundo Civil de Circuito comunica que dentro del Proceso Ejecutivo instaurado por el Dr. ALEJANDRO LONDOÑO LONDOÑO contra la Sociedad PACIFIC COASTING S.A. y JOSEPH MORA VAN WICHEN la Motonave "ZEETOR" aún se encuentra embargada y fue puesta a su disposición por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito."[232]

---

[229] Fls. 89 – 91 del C.2
[230] Fls. 99 del C.2
[231] Fls. 101 del C. 2
[232] Certificación expedida por la Capitanía de Puerto de Buenaventura – Jefe de la Oficina Jurídica, de fecha 11 de julio de 1995, expedida a solicitud de Joseph Mora Van Wichen (Fls. 667-668 del C. 1A.)

- Liquidación presentada para aprobación por el apoderado de la parte demandante (Jaime Millan Beltran) en contra de Pacific Coasting ante el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura el día 28 de junio de 1996, en donde consta[233]:

> *"a- por concepto de capital……..…..$12.925.000.oo*
> *b- por concepto de intereses moratorios a la rata demandada, y por un lapso de 41 meses más 54 días……..…….$26.603.955.oo*
>
> *TOTAL……...……...$39.528.955"*

- Liquidación presentada para aprobación por el apoderado de la parte demandante (Humberto Euclides Enriquez y Adolfina Diuza) en contra de Pacific Coasting y el señor Joseph Mora Van Wichen ante el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura el día primero (1) de agosto de 1996, en donde consta[234]:

> *"a- por concepto de capital……..…..$18.000.000.oo*
> *b- por concepto de intereses moratorios a la tasa demandada, y por un lapso de 38 meses más 25 días a razón de $810.000.oo mensuales, la suma de……..…….$31.455.000.oo*
>
> *TOTAL……...……...$49.455.000.oo".*

- Objeción presentada por el apoderado de la parte demandada (Joseph Mora Van Wichen) a la liquidación del crédito en el proceso ejecutivo singular adelantado por el señor Alejandro Londoño Londoño el día 16 de agosto de 1996, bajo los siguientes argumentos[235]:

> *"El vencimiento que se ha adoptado como punto de partida para la causación de intereses no es el verdadero por cuanto como quedó explicado el título valor base del recaudo judicial se entregó en mera garantía, esto es, que no era un documento que sirviera para recaudar una suma de dinero adeudada porque esta sólo sería exigible a partir de finiquitar el proceso completamente y como no lo hizo el profesional beneficiario de la letra, es decir, no completó su gestión profesional se ha debido dirimir previamente hasta qué cuantía de la letra dada en garantía habría legal y legítimamente ganado el profesional demandante mediante un proceso ordinario. Por estas razones la letra no era exigible.*

---

[233] Fls. 136 del C.2
[234] Fls. 145 del C.2
[235] Fls. 148 – 149 del C.2

Aceptando que fuera exigible el Juzgado no puede acceder a liquidar el monto de los intereses, sino a partir de la fecha en que le revoqué el poder por inactividad del mismo en el proceso que le había encomendado, siendo la fecha cierta para ello aquella que coincidió con la revocatoria del poder.

2. La liquidación de intereses presentada se ha hecho con base en una tasa del cinco por ciento (5%), tasa que no está acreditada en el proceso; fuera la vigente, con el certificado correspondiente de la Superintendencia Bancaría; por consiguiente, al carecer de esa prueba la demanda, la liquidación no puede irse más allá del interés fijado por el Código Civil del cero punto cinco por ciento (0.5%) mensual (…)".

- Auto Nº 1.345 del 22 de agosto de 1996 por medio del cual el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura resolvió negar la viabilidad de la objeción planteada y modificó la liquidación presentada por el valor de $51.210.000 Mcte, bajo los siguientes argumentos[236]:

"Al examinar el expediente se observó que a folio 1 de este cuaderno aparece el título valor-letra de cambio- que dio origen a la obligación, en él se pactó intereses moratorios del 4.5% proponiéndose contra el mismo excepciones que fueron resueltas mediante sentencias y confirmada por el H. Tribunal de Cali. Resulta ilógica la aseveración hecha por el objetante, cuando afirma que no se pactaron intereses, conveniente es examinar el mismo para darse cuenta. No se acepta la afirmación según la cual indica que la letra no es exigible, por ende esta etapa procesal ya no es motivo de discusión, lo aducido no posee fundamento legal y la prueba solicitada resulta superflua e ineficaz por ello se denegará.
(…)
En cuanto a la liquidación presentada considera el Juzgado (…):

V/r del capital…….$18.000.000
V/r de intereses moratorios a la tasa del 4.5% desde el 6 de mayo/93 al 8 de agosto del 96 son 39 meses y 2 días, lo cual arroja un valor de……. $33.210.000

En Total son……$51.210.000,oo".

- Oficio Nº 1.900 expedido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura dirigido al Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura el día 30 de octubre de 1996, por medio del cual informó[237]:

"En respuesta a su oficio de la referencia, informo a usted, que dentro del proceso de ejecutivo laboral de REINALDO ESCULTERO, contra La PACIFIC COASTING S.A., si se practicó diligencia de Secuestro de la MOTO NAVE ZEETOR, por medio de comisionado.

---

[236] Fls. 150 del C.2
[237] Fls. 200 del C.2

> *El Secuestro indicado fue levantado mediante Auto Nro. 016 de marzo 3 de 1995 proferido por el Honorable Tribunal Superior de Cali, que dice: … 3º) "DECRETAR la nulidad de lo actuado dentro del presente asunto a partir del auto admisorio de la demanda, conforme lo solicitó la señora Agente Eventual del Ministerio Público, razón por la cual se ordena el levantamiento de las medidas cautelares ordenadas mediante auto # 232 del 10 de abril de 1992".*

- Auto Nº 32 proferido por el Juzgado Segundo Civil del Circuito el día 15 de enero de 1997, en el cual resolvió revocar el proveído impugnado de fecha 15 de noviembre de 1996 y ordenó continuar con el trámite respectivo. Del cual la Sala destaca lo siguiente[238]:

> *"El artículo 543 inciso 1°. del Código de Procedimiento Civil, dice: "Quien pretenda seguir ejecutivamente en un proceso civil bienes embargados en otro proceso y no quiera o no pueda promover la acumulación de ellos, podrá pedir el embargo de los que por cualquier causa se llegaren a desembargar".*
>
> *De conformidad con la norma antes transcrita y a pesar de haberse declarado nula la actuación surtida dentro del proceso Laboral, el bien aprisionado queda por cuenta de este despacho, empero en lo tocante a la diligencia de secuestro realizada es nula. Por lo anterior se procederá a la revocatoria del proveído impugnado, ordenándose continuar con el trámite de la actuación dentro de esta acción".*

- Oficio Nº 41 del 23 de enero de 1997 expedido por el Juzgado Segundo Civil de Circuito de Buenaventura dirigido al Capitán del Puerto de Buenaventura[239].

> *"En atención a su oficio 034 OFJUR-CP1 de fecha Enero 15 del cursante año y recibido por este Despacho el 21 de los corrientes, me permito hacer saber a usted, que dentro del proceso Ejecutivo con Medidas Previas propuesto por el Doctor ALEJANDRO LONDOÑO LONDOÑO contra PACIFIC COASTING S.A. y/o JOSEPH MORA VAN WICHEN, se encuentra embargada la motonave "ZEETOR". Lo anterior por haberse levantado el embargo en el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura dentro del proceso Ejecutivo Laboral propuesto por REINALDO ESCULTERO contra PACIFIC COASTING S.A. quedando a este despacho por concepto de remanentes (…)".*

- Recurso de apelación interpuesto por el apoderado del señor Joseph Mora Van Wichen el día 24 de enero de 1997 en contra del auto Nº32 del 15 de enero de 1997 proferido por el Juzgado Segundo Civil del Circuito por considerar que el

---

[238] Fls. 205 del C.2
[239] Fls. 207ª del C.2 y 42 C.9

embargo se declaró nulo o inexistente y nunca se efectuó un embargo legal en este caso[240].

- Recurso de apelación interpuesto por la parte demandante Alejandro Londoño Londoño el día 4 de febrero de 1997 contra el auto a través del cual se concedió al ejecutado el recurso de apelación en contra del auto que revocó el Juzgado Civil del Circuito de Bucaramanga por considerar que la oportunidad procesal para presentar el recurso de apelación ya había perecido[241].

- Escrito dirigido al Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura por el apoderado de la parte demandada el día 20 de febrero de 1997, mediante el cual solicita le sea concedido el recurso de apelación interpuesto el día 24 de enero de 1997 en contra del auto Nº32 del 15 de enero de 1997 proferido por el Juzgado Segundo Civil del Circuito[242].

- Auto Nº 498 del 10 de abril de 1997 por medio del cual el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura procedió a modificar la liquidación del capital e intereses presentada el día 28 de junio de 1996 por la parte ejecutante, ya que la misma no pudo ser revisada por cuanto se resolvió un escrito de nulidad, decisión que fue confirmada por el Honorable Tribunal de Buga, como quiera que habían transcurrido más de ocho (8) meses, de la siguiente forma[243]:

> *"V/r del capital……..…..$12.925.000.oo*
> *V/r de intereses a la tasa del 5% desde el 20 de enero de 1.993 al 9 de abril de 1.997 son 50 meses y 20 días……..…….$32.743.333*
>
> *TOTAL……...……...$45.668.333".*

- Auto del 28 de abril de 1997 por medio del cual el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura procedió a elaborar la liquidación de costas en el

---

[240] Fls. 209 – 2010 del C.2
[241] Fls. 213 – 214 del C.2
[242] Fls. 215 del C.2
[243] Fls. 138 del C.2

proceso adelantada por (Jaime Millan Beltran) en contra de Pacific Coasting, de la siguiente manera[244]:

> *"V/r por concepto de Agencias en Derecho……$4.500.000*
> *V/r por concepto Caución (Art. 513 C.P.C)……..……$155.083*
> *V/r otros conceptos……...$-o-*
> *TOTAL……..…...$4.655.083".*

Finalmente, sobre este punto la Sala solo quiere mencionar que la codificación comercial colombiana en su artículo 1473 define al armador como la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan. Correspondiendo a quien asuma la explotación de la nave hacer la declaración de armador en la capitanía del puerto de matrícula de la misma.

Ahora bien, tratándose de la representación del armador en el puerto de matrícula el artículo 1475 del C. Co, estipuló que si al hacer la declaración, el armador no se hallare domiciliado en el puerto de matrícula de la nave, deberá designar un representante domiciliado en dicho puerto e inscrito en la capitanía del puerto de matrícula. Para cuyo efecto, el armador deberá entregar en el acto de la declaración copia auténtica del título que le atribuya la explotación de la nave[245].

Con relación a las atribuciones del armador[246], se destacan las siguientes:

1) Nombrar y remover libremente al capitán de la nave, salvo disposición legal en contrario; 2) Prestar su concurso al capitán en la selección de la tripulación. El armador no podrá imponer ningún tripulante contra la negativa justificada del capitán; 3) Celebrar por sí o por intermedio de sus agencias marítimas los contratos que reclame la administración de la nave, y 4) Impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje.

---

[244] Fls. 140 del C.2
[245] Artículo 1476 del Código de Comercio
[246] Artículo 1477 del Código de Comercio

Asimismo, se le prohíbe al armador enajenar las mercancías transportadas. Son obligaciones del armador[247], las que a continuación se enuncian: 1) Pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave en ejercicio de sus atribuciones legales; 2) Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación, y 3) Cumplir los contratos lícitos que la agencia marítima o el capitán celebre en beneficio de la nave o de la expedición.

También cabe señalar que le corresponde al armador responder por las culpas del capitán[248], aún en aquellos casos en que haya sido extraño a su designación y frente a la tripulación[249], entendida esta como el conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave y provistas de sus respectivas licencias de navegación, el armador tiene obligaciones tales como proveer alimentación adecuada, mientras éstos se encuentren a bordo y repatriarlos en los casos que sea necesario.

3.2.1 Régimen Jurídico aplicable a la responsabilidad de la administración de justicia en el caso concreto

En el *sub lite*, se demanda la reparación de los daños causados por el error judicial e indebido funcionamiento de la Administración de Justicia. De acuerdo con la fecha de la ocurrencia de los hechos, esto es, la época en la cual se adelantó el proceso laboral (1992-1995), no resulta aplicable la Ley 270 de 1996, que desarrolló el artículo 90 de la Constitución.

En relación con la actividad jurisdiccional, la Sala recoge los parámetros indicados en la jurisprudencia de la Sala, concretamente en la providencia de 11 de mayo de 2011, Expediente 22.322, Magistrado Ponente: Dra. Ruth Stella Correa Palacio, quien al revisar estos eventos consideró que antes de la vigencia de la Constitución de 1991, se distinguió entre la actividad propiamente judicial y las actuaciones administrativas de la jurisdicción. En relación con las segundas

---

[247] Artículo 1478 del Código de Comercio
[248] Artículo 1478 del Código de Comercio
[249] Artículo 1506 del Código de Comercio

admitió la responsabilidad por los daños que se causaran en ejercicio de dicha actividad, bajo el régimen de falla del servicio[250]. Sin embargo, tratándose de la actividad jurisdiccional, se consideró que no era posible deducir responsabilidad patrimonial del Estado, porque los daños que se produjeran como consecuencia de dicha actividad eran cargas que los ciudadanos debían soportar por el hecho de vivir en sociedad, en orden a preservar el principio de la cosa juzgada y, por tanto, la seguridad jurídica; de manera que la responsabilidad en tales eventos era de índole personal para el juez, en los términos previstos en el artículo 40 del Código de Procedimiento Civil, bajo el presupuesto de que éste hubiera actuado con error inexcusable.

En la Constitución de 1991, al consagrar la responsabilidad del Estado por *"los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas",* se previó una fórmula general de responsabilidad, con fundamento en la cual no quedaba duda de que había lugar a exigir la responsabilidad extracontractual del Estado por acción u omisión de la Administración de Justicia[251].

---

[250] Por ejemplo, en relación con los actos de los secuestres que ocasionaran grave deterioro a los bienes o la sustracción de títulos o bienes que se encontraran bajo la custodia de las autoridades judiciales. Sentencias del 10 de noviembre de 1967, exp: 868; 31 de julio de 1976, exp: 1808 y del 24 de mayo de 1990, exp: 5451.

[251] En sentencia de 13 de diciembre de 2001, exp. 12.915, dijo la Sala: "La Carta Política de 1991 indicó que el Estado responderá patrimonialmente de los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas (art. 90). Esa norma, de contenido abierto, no restringió la responsabilidad Estatal a una función del Estado; es extensiva a todo escenario de la función pública, independientemente del contenido y la forma que adopte, por lo tanto comprende, entre otros, los daños antijurídicos que se causen en desarrollo de la función judicial…De ese texto constitucional se infiere que siempre que se ocasione daño antijurídico por una actuación de autoridad pública**,** por acción o por omisión, en principio puede haber responsabilidad, porque la Carta Política no hizo distingos. Por tanto la responsabilidad del Estado por los daños antijurídicos que causa, puede surgir también cuando tales daños son producidos en desarrollo de la función judicial, o por el acto judicial mismo o por los hechos, omisiones o excesos en el desarrollo judicial". En sentencia de 5 de agosto de 2004, Exp. 14.358, reiteró: "Pero, como es bien sabido, el fundamento y alcance de la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado en general, sufrió una sustancial modificación con la expedición de la Constitución de 1991, ya que a partir de ésta, hoy en día la fuente primaria y directa de imputación de la responsabilidad patrimonial del Estado, tanto contractual como extracontractual, está contenida en el inciso 1º del artículo 90 de la Carta, conforme con el cual: *"El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción u omisión de las autoridades públicas"*. De tal manera que, en el caso concreto de la responsabilidad de naturaleza extracontractual, el Estado tiene la obligación de indemnizar todo daño antijurídico que produzca con su actuación, lícita o ilícitamente, voluntaria o involuntariamente, ya sea por hechos, actos, omisiones u operaciones administrativas de cualquiera de sus autoridades, o de particulares especialmente autorizados para ejercer función pública, pero que la víctima del mismo no está en el deber jurídico de soportar, cuya deducción

Con posterioridad a la entrada en vigencia del artículo 90 constitucional, se mantuvo la diferencia entre la actividad propiamente judicial, reservada a las providencias judiciales por medio de las cuales se declarara o hiciera efectivo el derecho subjetivo y la responsabilidad por defectuoso funcionamiento de la administración de justicia, que se siguió predicando de las demás actuaciones judiciales necesarias para adelantar el proceso o la ejecución de las providencias judiciales, sin que hicieran parte de ella las de interpretar y aplicar el derecho. *"Dentro de ese concepto están comprendidas todas las acciones u omisiones que se presenten con ocasión del ejercicio de la función de impartir justicia en que incurran no sólo los funcionarios sino también los particulares investidos de facultades jurisdiccionales, los empleados judiciales, los agentes y los auxiliares judiciales…"*[252]. Así, se declaró la responsabilidad del Estado por el defectuoso funcionamiento de la Administración de Justicia, en eventos como las dilaciones injustificadas[253], o pérdida o deterioro de bienes decomisados, que no fueron entregados al depositario, o que no eran de propiedad del demandado[254].

---

puede ser establecida a través de distintos títulos de imputación, tales como la falla del servicio, el daño especial, el riesgo, la ocupación temporal o permanente de inmuebles, el error judicial, el indebido funcionamiento de la administración de justicia, la privación injusta de la libertad, entre otros".

[252] Ver sentencia de 22 de noviembre de 2001, exp. 13.164.

[253] Por ejemplo, en sentencia de 25 de noviembre de 2004, exp. 13.539, se declaró la responsabilidad del Estado por dilación injustificada del proceso. Dijo la Sala: "…en el caso concreto, la duración del proceso penal por más de cinco años, sin que hubiera quedado ejecutoriada la resolución de acusación, constituyó una dilación injustificada, que da lugar a la reparación de los perjuicios sufridos por el demandante, porque, además de esa falla de la administración de justicia, están acreditados en el expediente la probabilidad de que la decisión hubiera sido adversa al sindicado Pedro Antonio Corredor Forero y consecuencialmente, favorable a la parte civil y que la reparación del perjuicio hubiera sido posible, en consideración a la capacidad económica del responsable de los daños, si se tiene en cuenta que para tal fin le fue embargado y decomisado un vehículo de su propiedad".

[254] Sentencia de 3 de junio de 1993, exp.7859, dijo la Sala: "La abundante prueba aportada al proceso permite concluir que este es un caso más, de otros similares de que ha conocido la Sala, en que se condena a la administración, no con apoyo en la filosofía jurídica que informe el llamado "ERROR JUDICIAL", sino por un "MAL SERVICIO ADMINISTRATIVO DE LA JUSTICIA", pues no otra cosa cabe predicar de la conducta del Juez Primero Superior, que en providencia calendada el día 15 de noviembre de 1985 ordena el depósito bajo comiso del vehículo objeto del presente conflicto de intereses, nombra depositario del mismo al Señor SERGIO LUIS CORDOBA, pero no lleva a cabo la diligencia correspondiente, limitándose a remitirlo al cuerpo de Bomberos, donde queda abandonado, al sol y al agua, realidad que determinó el deterioro con el cual fue entregado posteriormente a su dueño. Esa conducta negligente de la juez lesionó un bien del demandante, causando un daño antijurídico, por omisión de la autoridad, que el actor no tiene por qué soportar. Así las cosas la administración debe indemnizar los perjuicios causados con apoyo en el artículo 90 de la Constitución Nacional La misma posición jurisprudencial se adoptó en relación con la demanda de reparación formulada con el fin de obtener la indemnización

Bajo la nueva disposición constitucional se admitió la responsabilidad del Estado por error judicial, el cual se consideró que se configuraba siempre que se reunieran las siguientes exigencias: (i) que el error estuviera contenido en una providencia judicial en firme; (ii) que se incurriera en error fáctico o normativo; (iii) se causara un daño cierto y antijurídico, y (iv) el error incidiera en la decisión judicial en firme.

Consideraba la Sala, en jurisprudencia que se reitera:

> *"a) En primer lugar, del concepto mismo, es lógico inferir que el error jurisdiccional debe estar contenido en una providencia judicial que se encuentre en firme. Efectivamente, aun cuando una decisión judicial resulte equivocada, sí ésta aún puede ser revocada o modificada, el daño no resultaría cierto, pues el error no produciría efectos jurídicos y, además, podría superarse con la intervención del superior funcional (…).*
>
> *"b) Tal y como se deduce de pronunciamientos anteriores de esta Sección[255], el error jurisdiccional puede ser de orden fáctico o normativo. El primero, supone diferencias entre la realidad procesal y la decisión judicial, porque i) no consideró un hecho debidamente probado o ii) se consideró como fundamental un hecho que no lo era, o se presentan distancias entre la realidad material y la procesal, i) porque no se decretaron pruebas conducentes para determinar el hecho relevante para el derecho o ii) porque la decisión judicial se fundamentó en un hecho que posteriormente se demostró que era falso). El error normativo o de derecho, supone equivocaciones i) en la aplicación del derecho, pues se aplicó al caso concreto una norma que no era relevante o se dejó de aplicar una directa o indirectamente aplicable al mismo y, ii) cuando se aplicaron normas inexistentes o derogadas u otros similares.*
>
> *"c) El error jurisdiccional debe producir un daño personal y cierto que tenga la naturaleza de antijurídico, esto es, que el titular no tenga la obligación jurídica de soportar. Con ello, entonces, se excluyen las decisiones que se mueven en la esfera de lo cuestionable o las sentencias que contienen interpretaciones válidas de los hechos o derechos.*
>
> *"d) La equivocación del juez o magistrado debe incidir en la decisión judicial en firme, pues como bien lo sostiene la doctrina española: "el error comentado (judicial) incide exclusivamente en la potestad jurisdiccional que se materializa en la sentencia o resolución –auténtica declaración de voluntad del órgano que ostenta aquélla-, siempre ha de consistir en aplicar la norma que a cada supuesto corresponde, el error ha de radicar en un equivocado enjuiciamiento*

---

de los perjuicios sufridos con el embargo de un vehículo, que no era propiedad del demandado, decretado por un juez dentro de un proceso ejecutivo, que permaneció varios años secuestrado, a pesar de que era fácil verificar la propiedad o posesión del bien. Sentencia del 4 de diciembre de 2002, exp: 12.791.

"[255] Sentencias citadas del 4 de abril de 2002 y 30 de mayo de 2002.

o no aplicación a aquél de la solución únicamente querida por el legislador[256]*,*[257]*.*

Consideró la Sala además, que el error que podía dar lugar a la responsabilidad patrimonial del Estado no se reduce a la "vía de hecho", ni se identifica con las llamadas por la Corte Constitucional "causales de procedibilidad": esto es, un defecto sustantivo, orgánico o procedimental, un defecto fáctico, un error inducido, una decisión sin motivación, un desconocimiento del precedente o una violación directa de la Constitución, porque el error judicial que da lugar a la reparación es toda disconformidad de la decisión del juez con el marco normativo que regula el tema de la decisión, incluida la valoración probatoria que corresponda realizar. Además, que el error judicial debe estar contenido en una providencia judicial que de manera normal o anormal ponga fin al proceso, pero dicha providencia no debe ser analizada en forma aislada, sino en relación con los demás actos procesales[258].

La Ley 270 de 1996, Estatutaria de la Administración de Justicia, reguló la responsabilidad del Estado y de sus funcionarios y empleados judiciales, en estos términos: *"el Estado deberá responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de sus agentes judiciales. En los términos del inciso anterior el Estado responderá por el defectuoso funcionamiento de la administración de justicia, por el error jurisdiccional y por la privación injusta de la libertad"* (artículo 65).

"[256] Reyes Monterreal, José María. La Responsabilidad del Estado por Error y Anormal Funcionamiento de la Administración de Justicia. Editorial Colex. Madrid. 1995. Página 24."
[257] Sentencia de 27 de abril de 2006, exp. 14.837.
[258] Sentencia de 5 de diciembre de 2007, exp. 15.128: "La Sala precisa que el error judicial siempre está contenido en una providencia judicial, por medio de la cual se pone fin, en forma normal o anormal al proceso, por esta razón el yerro sólo se configura cuando se han agotado los recursos previstos en la ley para impugnar la providencia judicial. Su configuración se logra mediante el análisis comparativo entre las fuentes del derecho que rigen la función de administrar justicia y la providencia judicial respecto de la cual se predica el error judicial, a cuyo efecto deberá considerarse también el conjunto de actos procesales que integran el correspondiente proceso. En efecto, no es dable tomar como hecho independiente o autónomo únicamente la providencia judicial, pues esta debe analizarse mediante el estudio de los otros actos procesales, demanda, contestación, pruebas, etc. Pues sólo de esta manera es dable deducir la inconformidad de la providencia con el deber ser definido por el ordenamiento jurídico, en su aspecto sustancial y procedimental".

El error jurisdiccional fue definido en el artículo 66 de la Ley 270 de 1996 como "*aquel cometido por una autoridad investida de facultad jurisdiccional, en su carácter de tal, en el curso de un proceso, materializado a través de una providencia contraria a la ley".*

Al declarar la exequibilidad de este artículo, la Corte Constitucional precisó que: (i) dicho error se materializa únicamente a través de una providencia judicial; (ii) debe enmarcarse dentro de los mismos presupuestos que la jurisprudencia ha definido como una "vía de hecho", y (iii) no es posible reclamar por la actuación de las altas corporaciones de la Rama Judicial, porque ello comprometería en forma grave la seguridad jurídica. En tal sentido condicionó la decisión de exequibilidad de la norma[259].

Por su parte, el artículo 67 de la misma ley dispone que para la procedencia de la reparación derivada del error jurisdiccional, es preciso que: (i) el afectado hubiere interpuesto los recursos de ley, excepto en los casos de privación de la libertad del imputado cuando ésta se produzca en virtud de una providencia judicial y (ii) que la providencia contentiva de error esté en firme.

Al resolver sobre la responsabilidad patrimonial del Estado por el error judicial, esta Corporación se ha planteado el problema de fondo que supone el concepto

---

[259] Sentencia C-037 de 1996. Para declarar la exequibilidad condicionada del art. 66 de la Ley 270 de 1996, razonó así la Corte: "…debe decirse que el error jurisdiccional no puede ser analizado únicamente desde una perspectiva orgánica como parece pretenderlo la norma bajo examen. Por el contrario, la posible comisión de una falla por parte del administrador de justicia que conlleve la responsabilidad patrimonial del Estado, debe ser estudiada desde una perspectiva funcional, esto es, bajo el entendido de que al juez, por mandato de la Carta Política, se le otorga una autonomía y una libertad para interpretar los hechos que se someten a su conocimiento y, asimismo, aplicar las normas constitucionales o legales que juzgue apropiadas para la resolución del respectivo conflicto jurídico (Art. 228 C.P.). Dentro de este orden de ideas, se insiste, es necesario entonces que la aplicabilidad del error jurisdiccional parta de ese respeto hacía la autonomía funcional del juez. Por ello, la situación descrita no puede corresponder a una simple equivocación o desacierto derivado de la libre interpretación jurídica de la que es titular todo administrador de justicia. Por el contrario, la comisión del error jurisdiccional debe enmarcarse dentro de una actuación subjetiva, caprichosa, arbitraria y flagrantemente violatoria del debido proceso, que demuestre, sin ningún asomo de duda, que se ha desconocido el principio de que al juez le corresponde pronunciarse judicialmente de acuerdo con la naturaleza misma del proceso y las pruebas aportadas -según los criterios que establezca la ley-, y no de conformidad con su propio arbitrio. En otras palabras, considera esta Corporación que el error jurisdiccional debe enmarcarse dentro de los mismos presupuestos que la jurisprudencia, a propósito de la revisión de las acciones de tutela, ha definido como una "vía de hecho".

de error y la pretensión de corrección, con el hallazgo de la única respuesta correcta y ha concluido que ésta no es más que una aspiración y que, por lo tanto, pueden resultar igualmente válidas varias respuestas, incluso contradictorias, cuando todas ellas están justificadas, son coherentes, razonables y jurídicamente atendibles, pero si alguna de ellas no goza de esos atributos la misma será errónea. Ha dicho la jurisprudencia:

> *"…la responsabilidad directa por el hecho de los jueces debe partir del reconocimiento de los límites del razonamiento jurídico y, en consecuencia, de que no frente a todos los problemas jurídicos será posible identificar una única respuesta o solución correcta. De hecho, el denominado 'principio de unidad de respuesta correcta o de unidad de solución justa' de los enunciados jurídicos es, apenas, una aspiración de los mismos, la cual podrá, en veces, ser alcanzada, mientras que, en otras ocasiones, no acontecerá así. De ello se desprende que, ante un mismo caso, es jurídicamente posible la existencia de varias soluciones razonables –en cuanto correctamente justificadas- pero diferentes, incluso excluyentes o contradictorias. Tal consideración limita el ámbito dentro del cual puede estimarse que la decisión de un juez incurre en el multicitado error jurisdiccional, toda vez que la configuración de éste ha de tener en cuenta que en relación con un mismo punto de hecho, pueden darse varias interpretaciones o soluciones de Derecho, todas jurídicamente admisibles en cuanto correctamente justificadas. Entonces, sólo las decisiones carentes de este último elemento –una justificación o argumentación jurídicamente atendible- pueden considerarse incursas en error judicial".*
>
> *…*
>
> *"Por tanto, sólo las decisiones judiciales que –sin necesidad de que constituyan una vía de hecho, que determinaría la procedencia de la acción de tutela contra providencias judiciales- resulten contrarias a Derecho por carecer de una justificación coherente, razonable, jurídicamente atendible, que las provea de aceptabilidad, pueden ser válidamente catalogadas como incursas en error jurisdiccional…"*[260].

En cuanto al indebido funcionamiento de la Administración de Justicia y concretamente, en relación con las dilaciones injustificadas, asunto relevante para el caso concreto, cabe señalar que la Constitución ha consagrado el derecho a una pronta justicia. En efecto, el artículo 29 de la Constitución de 1991 establece como garantía del debido proceso, el trámite sin dilaciones injustificadas y el 228 *ibídem* consagra los principios de celeridad y eficacia en la actuación judicial, al disponer que "los términos procesales se observarán con diligencia y su incumplimiento será sancionado". Por su parte, el artículo 8 de la Convención Americana de Derechos Humanos reconoce esa garantía como elemento básico

---

[260] Sentencia de la Sección Tercera de la Corporación de 2 de mayo de 2007, exp. 15.576.

del debido proceso legal, aplicable a todos los procesos judiciales[261] y aunque en el artículo 8 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos fue reconocido concretamente el derecho del acusado de delito "a ser juzgado sin dilaciones indebidas", la jurisprudencia del Comité de Derechos Humanos considera que dicha garantía es aplicable a procesos de otra índole[262].

En la Ley 270 de 1996 se estableció esta modalidad de responsabilidad del Estado como residual, con fundamento en la cual deben ser decididos los supuestos de daño antijurídico sufridos a consecuencia de la función jurisdiccional, que no constituyen error jurisdiccional o privación injusta de la libertad, por no provenir de una decisión judicial.

Según la doctrina, el funcionamiento anormal de la administración de justicia está referido a unos estándares de lo que se considera un funcionamiento normal:

> *"La comprensión de lo que es funcionamiento anormal de la Administración de Justicia, debe partir de una comparación de lo que sería o debía ser el funcionamiento normal, lo que remite a unos criterios de actuación, a unos standards de funcionamiento, a unos conceptos jurídicos indeterminados de una extrema variabilidad y sujetos a una serie de condicionamientos históricos, técnicos y políticos. Importa señalar que no todo funcionamiento anormal, que no toda deficiencia en la Administración de Justicia, son generadores de responsabilidad, sino aquellos que no van acordes con unos patrones básicos de eficacia y funcionamiento de acuerdo con las necesidades sociales y los intereses de los justiciables. El concepto de funcionamiento anormal es ajeno a toda idea de culpa o negligencia aunque tenga en éstas su origen y se basa únicamente en la causación del daño que actúa como factor desencadenante de la imputación"[263].*

Por su parte, el Tribunal Europeo de los Derechos del Hombre al interpretar el artículo 6, número 1 de la Convención Europea para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales ha considerado que el "*carácter*

---

[261] Esa norma dispone: "Toda persona tiene derecho a ser oída, con las debidas garantías y dentro de un plazo razonable, por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial, establecido con anterioridad por la ley, en la sustanciación de cualquier acusación penal formulada contra ella, o para la determinación de sus derechos y obligaciones de orden civil, laboral, fiscal o de cualquier otro carácter".

[262] CIDH, Detención arbitraria, *Diez años de actividad,* 1982, pág. 320. Citado por Daniel O'Donnell en Derecho Internacional de los Derechos Humanos. Oficina en Colombia del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. 2004, págs. 306-307 y 442.

[263]. Perfecto Andrés Ibáñez y Claudio Movilla Alvarez, *El Poder Judicial*, Madrid, Edit. Tecnos, 1986. P. 358.

razonable de la duración de un procedimiento debe apreciarse según las circunstancias de cada caso y teniendo en cuenta fundamentalmente ´la complejidad del asunto, el comportamiento del recurrente y la forma en que el asunto haya sido llevado por las autoridades administrativas y judiciales´[264].

Ese mismo Tribunal ha precisado que no existe dilación indebida por el mero incumplimiento de los plazos procesales legalmente establecidos, esto es, que no se ha constitucionalizado el derecho a los plazos sino que la Constitución consagra el derecho de toda persona a que su causa se resuelva en un tiempo razonable[265].

Ya en vigencia de la Constitución de 1991, la Sala ha reconocido el derecho a la indemnización por fallas en la administración de justicia y, en particular, por el retardo injustificado de adoptar decisiones que causan daño a las partes o a terceros[266].

En síntesis, para resolver si en un caso concreto hay lugar a la responsabilidad del Estado por fallas en la administración de justicia derivadas del retardo en adoptar decisiones, debe decidirse si ese retardo estuvo o no justificado, conclusión a la cual se llegará luego de señalar la complejidad del asunto, el comportamiento del recurrente, la forma como haya sido llevado el caso, el volumen de trabajo que tenga el despacho de conocimiento y los estándares de funcionamiento, que no están referidos a los términos que se señalan en la ley, sino al promedio de duración de los procesos del tipo por el que se demanda la mora, ya que este es

---

[264]. Citada por Luis Martín Rebollo, *Jueces y Responsabilidad del Estado*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1983, p. 164 y 165

[265]. No obstante, sobre este criterio existe controversia en la doctrina. Por ejemplo, Montero Aroca considera que "Todo incumplimiento de los plazos debe dar lugar a declarar la existencia de un funcionamiento anormal de la Administración de Justicia, sin que ello signifique sin más el derecho a la indemnización, pero por la razón distinta de que puede o no puede haber existido daño o perjuicio". Responsabilidad Civil del Juez y del Estado por la actuación del poder judicial. Madrid, Edit. Tecnos, 1988., p. 35.

[266] Por ejemplo, el deterioro de un vehículo puesto a disposición de un juzgado penal, que no se entregó al secuestre sino que se ordenó su remisión a un patio donde permaneció a la intemperie por un período prolongado. Sentencia del 3 de junio de 1993, exp.7859; el embargo de un vehículo, que no era propiedad del demandado, decretado por un juez dentro de un proceso ejecutivo, y que permaneció varios años secuestrado, a pesar de que era fácil verificar la propiedad o posesión del bien. Sentencia del 4 de diciembre de 2002, exp: 12.791.

un asunto que hay que tratar no desde un Estado ideal sino desde la propia realidad de una administración de justicia con problemas de congestión, derivados de una demandada que supera la limitación de recursos humanos y materiales disponibles para atenderla[267].

Previas las anteriores consideraciones y teniendo en cuenta que para la fecha de los hechos no se encontraba vigente la Ley 270 de 1996, la Sala revisara el caso concreto y verificará que se concreten los siguientes exigencias: (i) que el error este contenido en una providencia judicial en firme; (ii) que se incurriera en error fáctico o normativo; (iii) que se cause un daño cierto y antijurídico.

3.2.2 Medios probatorios – Hechos probados

Un aspecto fundamental que debe resaltar la Sala, es que su pronunciamiento se ceñirá a los hechos que encajen dentro de las pretensiones planteadas por el libelista, quien en su escrito de demanda señaló:

> *"EN REFERENCIA CON EL DEMANDANTE PACIFIC COASTING S.A.*
>
> *1. Que la Nación – (…) Consejo Superior de la Judicatura, (…), son administrativa y extracontractualmente responsables por los daños directos e indirectos y perjuicios ocasionados a la compañía panameña PACIFIC COASTING S.A., originados en (…) el comportamiento defectuoso e ineficiente en el diligenciamiento del Proceso Ejecutivo Laboral gestionado por el Juzgado 2 Laboral del Circuito de Buenaventura a instancia de REYNALDO ESCULTERO, apoderado por el abogado CARLOS AUGUSTO ROLDAN YACUP.*
> (…)
>
> *CON REFERENCIA AL DEMANDANTE JOSEPH MORA VAN WICHEN:*
>
> *1. Que la Nación – (…) Consejo Superior de la Judicatura, (…) son administrativa y extracontractualmente responsables por los daños ocasionados al ciudadano belga JOSEPH MORAL VAN WICHEN, en virtud de las actuaciones defectuosas e ineficientes (…) del Juzgado Segundo Laboral del Circuito de esa ciudad, en el Proceso Ejecutivo Laboral promovido por REYNALDO ESCULTERO contra la PACIFIC COASTING S.A."*

---

[267] "Se ha dicho que al Estado se le deben exigir los medios que corresponden a su realidad, haciendo caso omiso de las utopías y de la concepción ideal del Estado perfecto, omnipotente y omnipresente. A esto se ha llamado la teoría de la relatividad del servicio, a fin de no pedir más de lo posible, pero con la misma lógica debe concluirse que el Estado debe todo cuanto esté a su alcance". Sentencia del 15 de febrero de 1996, exp: 9940.

Las pretensiones expuestas por la parte actora, entre otros, se fundamentaron en los siguientes hechos:

> *"b) El Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura que por su obligación de sopesar el título ejecutivo esgrimido en todo su valor jurídico no lo hizo a pesar de las persistentes reiteraciones sobre ausencia de elementos configurativos del mismo y sobre todos, como consecuencia del análisis sobre que el Estado Colombiano no tenía soberanía para juzgar ese tipo de acreencias laborales por determinaciones legales de los tratados internacionales suscritos por el país a su Derecho Interno e igualmente por el tránsito lento, defectuoso e ineficiente que le dio al proceso, conjuntamente con una Sala de Decisión Laboral del Tribunal de Cali, conformada por la doctora Socorro Cadavid de Giraldo.*
>
> *Con la inmovilización de la motonave ZEETOR se causó un daño antijurídico y según las voces del artículo 90 de la Constitución Política Colombiana deriva este daño en responsabilidad objetiva para reparar patrimonialmente estuvo detenida en Buenaventura casi por cuatro (4) años, al igual que el señor Mora Van Wichen, a quien se le confinó en ese puerto colombiano."*

Visto lo anterior, la Sala especifica que la valoración probatoria efectuada en este acápite, se limitará a establecer los presupuestos de la responsabilidad patrimonial de la administración de justicia, específicamente, en lo que respecta a la actuación adelantada dentro del proceso ejecutivo laboral instaurado por Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A., cuyo conocimiento, en primera instancia, correspondió al Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura, y en segunda instancia, al Tribunal Superior de Cali – Sala Laboral.

Ahora bien, aunque la Sala observa que el demandante Joseph Mora Van Wichen no era demandado dentro del mencionado proceso judicial, lo cierto es que éste actuó como representante legal de la sociedad demandada y en su calidad de tercero, es probable, que sufriera un daño antijurídico que amerite la acción de reparación a su favor.

En este sentido, la Sala analizará las pruebas que obran en el expediente con relación a la actuación adelantada dentro del proceso ejecutivo laboral instaurado por Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A., las cuales se citan a continuación:

1. El 3 de abril de 1992, Reinaldo Escultero presentó demanda ejecutiva laboral contra Pacific Coasting S.A., prestando juramento, y manifestó que *"fue contratado*

en buenaventura para trabajar como tripulante de la Motonave "Zeetor" en calidad de ingeniero de máquinas, habiendo trabajado desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991"

A la demanda se acompañó como título ejecutivo el oficio de fecha 12 de marzo de 1992, expedido por Pacific Coasting S.A. – Capitán de la motonave ZEETOR, JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN, en el que hizo constar[268]:

> *"Por intermedio de la presente, el Capitán de la M/N "Zeetor" hace constar que el* Ing, REINALDO ESCULTERO trabajó en la nave mencionada*, desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991, adeudándosele la suma de $19.730.00 (DIECINUEVE MIL SETECIENTOS TREINTA Y 00/100 dólares americanos) de sueldos, más $1.600.00 (MIL SEISCIENTOS Y 00/100 dólares americanos) correspondientes a un (1) mes de vacaciones".*

- Auto interlocutorio Nº 232 de fecha 10 de abril de 1992[269], por medio del cual el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Bucaramanga accedió a decretar el embargo y secuestro de la Motonave Zeetor de bandera hondureña, es ese momento fondeada en la Bahía de Buenaventura – Estera de agua dulce, cuyo armador es la sociedad "Pacific Coasting S.A., quien nominó como Agentes Marítimos en este puerto a Navieros de Occidente Ltda. La Motonave en mención tiene como representante legal a su Capitán seños Juan Alberto Montes de Oca."

De esta forma el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura ordenó, además, librar los oficios al Capitán de Puerto, comisionar para la diligencia de secuestro al Juez Civil Municipal de Buenaventura (reparto), librar la correspondiente orden de pago y enterar y notificar del mandamiento de pago a la parte ejecutada.

La decisión aquí reseñada la adoptó la Juez 2ª Laboral del Circuito de Buenaventura, considerando que el apoderado judicial de Reinaldo Escultero presentó demanda ejecutiva laboral contra *"PACIFIC COASTING S.A., persona jurídica con domicilio transitorio en Buenaventura y quien tiene la calidad de Armador de la Motonave "ZEETOR" de bandera hondureña, representada*

---

[268] Fls. 136 y 168 del C.5
[269] Fls. 999-1002 del C. 1A. Y 151 – 154 del C.5

legalmente por el capitán señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA o quien haga sus veces", por la suma de US$19.730.oo correspondientes a salarios adeudados y US$1.600. oo por concepto de vacaciones adeudadas, más el pago de costas y agencias en derecho.

En éste auto, la Juez analizó el documento allegado como título ejecutivo por el actor, esto es, la "*constancia expedida por el Capitán de la M/N "ZEETOR" en la cual se certifica que el Ing. REINALDO ESCULTERO, trabajó en la mencionada nave desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991, adeudándosele la suma de DIECINUEVE MIL SETECIENTOS TREINTA DOLARES AMERICANOS (US$19.730.oo) por concepto de sueldos y UN MIL SEISCIENTOS DOLARES AMERICANOS (US$1.600.oo) correspondientes a un mes de vacaciones. El certificado está debidamente refrendado con el visto bueno del Capitán de Puerto".*

El citado documento fue analizado por la Juez a la luz del artículo 100 del C. P. del T., vigente para la época, según el cual *"será exigible el cumplimiento de toda obligación originada en una relación de trabajo, que conste en acto o documento que provenga del deudor o de su causante o que emane de una decisión judicial o arbitral firme".* Al respecto, la Juez consideró que se reunían las exigencias indicada en ésta norma y en el C. P. C., por cuanto, el documento emana del representante legal de la motonave, contiene la cantidad exacta adeudada y los conceptos a que corresponden y la deuda proviene de una relación laboral.

> *"Las obligaciones laborales cuyo cumplimiento se solicita en éste proceso tuvieron como origen o causa una relación de trabajo que medió entre el acreedor y el deudor y son claras, expresas, liquidas y exigibles."*

Pese a lo anterior, la Juez quiso señalar que la obligación se había hecho exigible, aunque en la constancia allegada se hubiera pactado el término de 6 meses para su cumplimiento, teniendo en cuenta que *"tratándose de sumas originadas en una relación de trabajo y que las disposiciones que la regulan son de orden público, la jurisprudencia se ha orientado en el sentido de que dicho derecho son irrenunciables, así se trate de arreglos con toda la apariencia de licitud"*. Fue por esto que el Despacho de la Juez 2ª Laboral del Circuito de Buenaventura no tuvo en cuenta *"lo aceptado por el señor Reinando Escultero de que se le paguen sus*

salarios y vacaciones dentro del término de 6 meses a partir de la fecha en que se suscribió el documento"

- Oficio Nº333 de fecha 10 de abril de 1992[270], por medio del cual el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura comunicó a la Capitanía de Puerto de Buenaventura el embargo y secuestro de la motonave ZEETOR de bandera hondureña *"cuyos armadores son PACIFIC COASTING S.A. quien nominó como sus agentes Marítimos en éste puerto a NAVIEROS DE OCCIDENTE LTDA",* para que procediera inscribiéndolo en los libros que lleva la Capitanía.

- Oficio Nº 269 del 20 de abril de 1992 expedido por la Dirección General Marítima – Capitanía de Puerto de Buenaventura dirigido al Juzgado Segundo Laboral de Circuito, en el que se informó[271]:

> *"En referencia a su oficio #333 de Abril 10 de los corrientes, hago de su conocimiento que este Despacho ha tomado las medidas de su competencia en lo referente al Proceso Ejecutivo Laboral contra la persona jurídica PACIFIC COASTING S.A., quien tiene como Agente Marítimo en este Puerto a NAVIEROS DE OCCIDENTE LTDA".*

- Copia auténtica de la contestación de la demanda de proceso ejecutivo laboral de doble instancia instaurada por Reinaldo Escultero en contra de Pacific Coasting en su calidad de armadores de la Motonave Zeetor el día 4 de mayo de 1992 en la cual se opuso a todas y cada una de las pretensiones de la demanda, en los siguientes términos[272]:

> *"(…)A) Sobre la terminación del contrato de Trabajo, no es cierto, puesto que el demandante en forma intempestiva abandonó la motonave en (ilegible) desconociéndose su paradero y sin presentarse a la compañía Pacific Coasting S.A., a cobrar sus prestaciones legales. B) Sobre el Documento expedido donde constan unos valores en Dólares, éste no presta mérito ejecutivo por no reunir a plenitud los requisitos que exige la Ley (Art. 252 núm. 1 del C. de P. Civil), además de lo anterior resulta extraño que después de 9 meses (julio /91 a marzo 12/92), aparezca un documento donde se habla sobre una deuda de la Pacific Coasting S.A., presuntamente de una relación laboral. C) Sobre la aprobación del señor Capitán del Puerto de Buenaventura, éste simplemente se limitó a colocarle el visto bueno a un escrito que tiene por cierto. Dos firmas totalmente ilegibles,*

---

[270] Fl. 1013 del C. 1A. y 155 del C.5
[271] Fls. 158 del C.5 y 1014 del C. 1A.
[272] Fls. 164 – 167 del C.5

especialmente la del ING. REINALDO ESCULTERO, la cual carece de documento alguno que lo identifique como persona o ciudadano de algún país.

(…)De tenerse como auténtico el documento que se aportó para su cobro ejecutivo, en cierto en cuanto el término que se acordó, puesto que así está escrito, según copia al carbón de su original que adjunto con este escrito de contestación de la demanda, la cual se le envió por parte del Capitán Montes de Oca, a las oficinas de la Pacific Coasting en Panamá, la cual no tiene el Vo. Bo. del señor Capitán del Puerto de Buenaventura.

Teniéndose en cuenta lo pactado en el escrito que se presume fue escrito por el Ing. REINALDO ESCULTERO, sobre el término de seis meses contados a partir del día 12 de marzo de 1992, éste deberá respetarse, por cuanto es un pacto o convención, mediante la cual una parte se ha comprometido para con otra a cancelar determinada suma de dinero (Cfr. Arts. 1495 y 1602 del C. Civil).

(…) No me consta que se un poder. En el documento aludido por el demandante, se lee "…AUTORIZA…, PARA QUE GESTIONEN ANTE LAS AUTORIDADES RESPECTIVAS, (sic) TODO LO RELACIONADO CON EL COBRO DE LA CUENTA QUE ME ADEUDA LA MOTONAVE "ZEETOR"…" (…) Con lo anterior tenemos una clara demostración de la confusión que reina en le documento aprtado con la demanda; no existe claridad meridiana siquiera, para intentar conferir poder por parte de los señores GUSTAVO GARCIA SANCLEMENTE y MARFA NIDIA JARAMILLO, tal como lo han hecho, con lo que se demuestra falta de poder y facultades para ellos por parte del señor REINALDO ESCULTERO, lo cual necesariamente debió conducir a la inadmisibilidad de la demanda".

- Copia auténtica del recurso de reposición interpuesto el apoderado de la parte demandada (Juan Alberto Montes de Oca) ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura el día 5 de mayo de 1992, mediante el cual solicitó revocar el auto admisorio de la demanda, en los siguientes términos[273]:

"1.- La parte demandante no ha cumplido con lo preceptuado en el artículo 75-11 del C. de P. Civil, cuando al referirse a las notificaciones, expresa que: "Al demandante y su apoderado, (…), pero no indica en que ciudad está dicha dirección.

2.- El documento que se presume presta mérito ejecutivo y fue firmado por el acreedor, no reúne los requisitos legales del documento privado auténtico para tenerse como prueba dentro de éste proceso, además, no está reconocido ante Juez o Notario y mucho menos haber sido firmado por dos testigos, para tenerse siquiera como prueba sumaria.

3-. El documento Autorizado dirigido a los señores GUSTAVO GARCIA SANCLEMENTE y MARFA NIDIA JARAMILLO, no es claro en su redacción y objeto, razón por la cual no están debidamente facultados para conferir poder para intentar la demanda de la referencia".

---

[273] Fls. 163 del C.5

- Copia auténtica del acta de audiencia pública Nº 070 del once (11) de mayo de 1992 por medio de la cual Juzgado Tercero Civil Municipal de Buenaventura realizó diligencia de embargo y secuestro a la Motonave Zeetor fondeada en la bahía del Puerto de Buenaventura[274].

- Contrato individual de trabajo a término fijo inferior a un año celebrado entre Laurentino Posso Murillo secuestre de la motonave Zeetor (empleador) con Víctor Hugo Arenas Palomino (trabajador), oficio que desempeñará el trabajador "VIGILANTE/DEPOSITARIO", salario "$120.000", pagadero por "FECHA REMATE DE LA M/N ZEETOR", fecha de iniciación de labores "MAYO 11/92", lugar donde desempeñará las labores "A BORDO M/N ZEETOR", ciudad donde ha sido contratado el trabajador "BUENAVENTURA", vence el día "AL REMATE M/N ZEETOR"[275].

- Contrato individual de trabajo a término fijo inferior a un año celebrado entre Laurentino Posso Murillo secuestre de la motonave Zeetor (empleador) con Roger Eliceo Gálvez Vargas (trabajador), oficio que desempeñará el trabajador "VIGILANTE", salario "$120.000", pagadero por "FECHA REMATE M/N ZEETOR", fecha de iniciación de labores "MAYO 11/92", lugar donde desempeñará las labores "A BORDO M/N ZEETOR", ciudad donde ha sido contratado el trabajador "BUENAVENTURA"[276].

- Copia auténtica del oficio Nº394 del 13 de mayo de 1992 por medio del cual el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura le comunicó al Comandante General – Fuerza Naval del Puerto de San Lorenzo Honduras el embargo y secuestro decretado a la Motonave Zeetor y, solicitó se procediera *"de conformidad, inscribiendo en ese Puerto el embargo respectivo en los libros correspondientes que se llevan en esa Comandancia"*[277].

---

[274] Fls. 181 – 182 del C.2 y 178 – 179 del C.5
[275] Fls. 329 y 346 del C.5
[276] Fls. 345 del C.5 y 49-50 C.11
[277] Fls. 172 del C.5

- Auto del 21 de mayo de 1992 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura mediante el cual se aclaró que lo procedente en un proceso ejecutivo singular es la proposición de excepciones y no contestar la demanda como ocurrió en el caso de autos, y en donde se resolvió *"NEGARSE a reponer el auto interlocutorio Nº 232 del 10 de abril de 1.992 por medio del cual se libró mandamiento ejecutivo en este asunto a favor del señor REINALDO ESCULTERO y en contra de PACIFIC COASTING S.A., por haber interpuesto el recurso en forma extemporánea" y "ABSTENER de resolver sobre lo pedido en los memoriales visibles a folios 30, 31 , 32 y 33 del expediente porque no se trata de la proposición de excepciones que es lo legal dentro de un proceso ejecutivo laboral"*[278]*.*

- Auto interlocutorio Nº 349 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura del 15 de junio de 1992, en el que se dispuso[279]:

> *"PRIMERO: Seguir adelante la presente ejecución, tal como fue decretada en el mandamiento ejecutivo a que se hizo referencia en la parte motiva del fallo.*
>
> *SEGUNDO: Ordenar que por la Secretaría del Despacho se practique la liquidación del crédito con sus intereses.*
>
> *TERCERO: Pregónese y remátese los bienes embargados en éste asunto (Motonave) y con su producto páguese al ejecutante el valor del crédito.*
>
> *CUARTO: Condénese en costas al demandado. Tásense y liquídense oportunamente".*

- Auto de sustanciación Nº 1.447 del 25 de junio de 1992 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, mediante el cual se ordenó el avaluó del bien embargado y secuestrado y además se designaron como peritos a los señores Flavio Hurtado Reina y Rosario Quiñones García[280].

- Acta de posesión realizada ente el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura en audiencia pública especial Nº473 mediante la cual se le dio posesión al perito contador público Rosario Quiñones García, quien fue designado

---

[278] Fls.173 – 174 del C.5
[279] Fls. 198 – 199 del C. 5
[280] Fls. 200 del C.5

dentro del auto de sustanciación 1447 del 25 de junio de 1992, la cual se llevó a cabo el día 14 de julio de 1992[281].

- Acta de posesión realizada ente el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura en audiencia pública especial Nº483 mediante la cual se le dio posesión al perito Flavio Hurtado Reina, quien fue designado dentro del auto de sustanciación 1447 del 25 de junio de 1992, la cual se llevó a cabo el día 21 de julio de 1992[282].

- Oficio del 26 de junio de 1992 expedido por Pacific Coasting al señor Laurentino Posso Murillo secuestre de la motonave Zeetor, en el cual se puso en conocimiento lo siguiente[283]:

> *"1ro. Conforme lo manifestado en cartas anteriores con fechas: 21/05/92 y 05/06/92, acerca de la avería en el tanque Nº 3 de estribor, debo manifestarle que conforme pasa el tiempo dicha entrada de agua se va haciendo más grande e inclusive peligrosa, temiendo que en cualquier momento se produzca una avería mayor que ponga en peligro el buque y sus tripulantes.*
>
> *2do. Con respecto al generador de babor que fuera reparado anteriormente y habiendo funcionado normalmente hasta el 23 de los cc. Fecha desde la cual empezó a recalentar debido a la falta de una refrigeración con agua salada adecuada. Esto se debe a que la rejilla de entrada de agua que está ubicada en la parte sumergida del barco, se encuentra totalmente obstruida, siendo imprescindible realizar su reparación y evitar de esta manera que se funda el motor de dicho generador en el menor tiempo posible, ya que actualmente por medidas de seguridad se viene haciendo trabajar en forma restringida.*
>
> *3ro. Viendo la necesidad de solucionar en forma definitiva estas deficiencias que en corto tiempo pueden ocasionar hechos que se puedan lamentar, me permití, como responsable del mantenimiento y seguridad del buque, solicitar una visita de inspección a la compañía Salvamentos Marítimos para que elabore un diagnóstico y el correspondiente presupuesto de reparación (…)".*

- Escrito de liquidación de crédito efectuada por el apoderado de la parte demandante dentro proceso ejecutivo laboral de doble instancia instaurado por el Sr. Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A. el día 30 de junio de 1992, por

---

[281] Fls. 209 del C.5
[282] Fls. 210 del C.5
[283] Fls. 201 del C.5

la suma de $15.542.744.40 por concepto de capital y $8.548.509.42 por concepto de intereses para un total de $24.091.253.82[284].

- Oficio del 17 de julio de 1992 expedido por el Juzgado Segundo Penal del Circuito de Buenaventura dirigido a Laurentino Posso Murillo, en el cual consta[285]:

> *"Mediante fallo Nº 023 de fecha julio 17 de 1992, este Despacho denegó la acción de tutela propuesta por el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, representante legal de la sociedad Pacific Coasting S.A. Panamá.*
>
> *En el aludido fallo, inciso final de la parte resolutiva este Despacho conmina al señor Laurentino Posso Murillo, para que: "De común acuerdo, y sin lesionar los derechos de los trabajadores demandantes ante la justicia laboral, se ponga en contacto con el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN y solucionen a la mayor brevedad posible, [siempre] que haya disponibilidad de recursos para ello, los daños que en la actualidad padece la multicitada M/Nave Zeetor, zurta (sic) en los esteros de agua dulce de este Puerto Marítimo. Firmado el Juez HELMER VELASCO CAICEDO, El secretario JOSE G. HERRERA SABOGAL."*

- Derecho de petición instaurado por el señor Joseph Mora Van Wichen el día 21 de julio de 1992 dentro del proceso ejecutivo laboral de doble instancia adelantado por Reinaldo Escultero en contra de Pacific Coasting, mediante el cual solicitó que a través del secuestre de la motonave se permitiera el embarque de los tripulantes por él señalados y además, que para efectos del mantenimiento de la M/N ZEETOR, esta le fuera dada en custodia mientras se produjeran los fallos correspondientes[286].

- Informe realizado por el señor Víctor Hugo Arenas Palomino (Depositario) de la Motonave Zeetor, mediante el cual relató los hechos ocurridos a bordo de la M/N anteriormente mencionada el día 3 de agosto de 1992 cuando siendo alrededor de las 11:50 p.m., sujetos armados abordaron las instalaciones de la Motonave y amenazaron la tripulación, hurtando *"una motobomba, así como 3 toldos de material plástico que cubría éste artefacto, así como la bodega de proa. Se encontró asimismo que, habían forzado el candado del pañol de proa"* además, narró lo ocurrido con el incidente en el que casi le cuesta la vida al señor Gálvez,

---

[284] Fls. 204 del C.5
[285] Fls. 269 del C.5
[286] Fls. 211 – 214 del C.5

cuando uno de los sujetos le realizó un disparo con un revolver, sin que éste lo impactara, finalmente solicitó que fueran protegidas sus vidas así como las instalaciones y pertenencias de la Motonave[287].

- Auto de sustanciación Nº 1.797 del 4 de agosto de 1992 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura por medio del cual se modifica la liquidación del crédito presentada por la parte demandante dentro del proceso ejecutivo laboral de primera instancia de Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A., por la suma de $16.485.587.40[288].

- Oficio del 4 de agosto de 1992 realizado por Víctor Hugo Arenas Palomino (Capitán y Depositario) dirigido al Juzgado Octavo Penal Municipal de Buenaventura mediante el cual, se allegan copias fotostáticas de las denuncias por hurto y atraco a mano armada en las instalaciones de la Motonave "Zeetor"[289].

- Oficio del 8 de agosto de 1992 realizado por Víctor Hugo Arenas Palomino dirigido al Juez Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, en donde se informó[290]:

> *"Para su conocimiento y demás fines pongo en su conocimiento el documento adjunto, que se ha enviado a varios medios de comunicación en la fecha.*
>
> *Se ha recurrido a la prensa hablada, escrita y televisiva en vista de la falta de atención por parte de diversas instituciones a las que se solicitó oportunamente su concurso para proveer de protección y seguridad a la m/n "Zeetor" y sus tripulantes".*

- Oficio del 10 de agosto de 1992 expedido por Laurentino Posso secuestre de la Motonave Zeetor dirigido a Joseph Mora Van Wichen, en el cual consta[291]:

> *"1. Bajo ninguna circunstancia se le hará entrega de la motonave en [mención] si no media orden del juzgado.*

---

[287] Fls. 231 – 234 del C.5
[288] Fls. 237 del C.5
[289] Fls. 238 - 239 del C.5
[290] Fls. 242 del C.5
[291] Fls. 267 del C.5

2. Estoy enteramente de acuerdo en entregar la M/N a una empresa de vigilancia privada siempre u cuando usted pague las costas.

Como usted entenderá mi natural desconfianza para entregarle a Usted la M/N, espero sea consecuente con la solución propuesta y descansaremos todos".

- Oficio del 10 de agosto de 1992 expedido por Adolfina Diusa Naranjo dirigido a Laurentino Posso secuestre de la Motonave Zeetor, en donde se señaló[292]:

"En reiteradas ocasiones le he manifestado en forma verbal, que la M/N ZEETOR de la cual es propietario el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, está siendo objeto de daño grave en su estructura e instrumentos. Igualmente se le ha informado que el depositario del mencionado Buque – Sr. VICTOR HUGO ARENAS PALOMINO es enemigo del mencionado MORA VAN WICHEN, embarcado clandestinamente y con varios rumores de ser agitador profesional en la ciudad de CHIMBOTE-PERÚ.

Empero de lo anterior y de la conminación que a usted le hizo el JUZGADO SEGUNDO PENAL DEL CIRCUITO DE BUENAVENTURA, la M/N ZEETOR sigue siendo objeto de desmantelamiento y si se quiere de (ilegible).

Como quiera que cualquier quebranto sufrido por la nave antes mencionada es atribuible a usted en primera instancia, en su calidad de secuestre, le solicito en ultimátum cambiar de depositario por una persona de entera confianza con el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN armador de la M/N tantas veces mentada.

La omisión a mi pedimento, me obligará a formular denuncia criminal en su contra".

- Oficio del 11 de agosto de 1992 expedido por Víctor Hugo Arenas Palomino dirigido al Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, del cual la Sala destaca lo siguiente[293]:

"Para vuestro conocimiento y demás (ilegible), me permito comunicarle a su Despacho que el día de ayer, 10-08-92 se desembarcó de esta nave el tripulante MARINERO/TIMONEL señor ROGER GALVEZ VARGAS, pues ya no quería encontrarse a bordo por lo peligroso de su situación.

De igual manera, en Coordinación con el Secuestre de la m/n señor LAURENTINO POSSO MURILLO por el momento se ha contratado los servicios de los señores:

1.- Sócrates, PULLIAM MIRANDA (…)
2.- Francisco Arnoldo, PIEDRAHITA MONTOYA (…)

Quienes cumplirán funciones de vigilancia y control en las instalaciones de esta m/n. Cabe señalar que los referidos señores estarán a cargo del Secuestre en

---

[292] Fls. 268 del C.5
[293] Fls. 245 del C.5

cuanto a remuneraciones se refiere y bajo las órdenes del suscrito mientras permanezcan en ésta. La vigilancia se está realizando sin armamento alguno por lo que nuevamente rogamos tenga a bien realizar alguna gestión para dotar de (ilegible) de la Policía y/o Armada Nacional Colombiana a fin de restaurar las garantías del caso".

- Dictamen Pericial rendido por los peritos Flavio Hurtado Reina y Rosario Quiñones García debidamente posesionados ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura el día 13 de agosto de 1992, con el fin de determinar el avaluó de la motonave Zeetor, de donde se destaca[294]:

"Luego de examinar la motonave ZEETOR objeto del avalúo, se pudo constatar que la misma se encuentra en la bahía de Buenaventura, paraje agua-dulce; y teniendo las siguientes características:

Nombre: Motonave ZEETOR
Armadores: PACIFIC COASTING S.A.
Registro matricula: L-0322948
ESLORA TOTAL: 58.37 metros
MANGA: 9.20 metros
PUNTAL: 3.06 metros
TONELAJE DE REGISTRO BRUTO: 472.13 T.M.
TONELAJE DE REGISTRO NETO: 293.0 T.M.
CAPACIDAD DE CARGA: 875.0 T.M.
CAPACIDAD DE DESPLAZAMIENTO TOTAL: I265-0 T.M.
CAPACIDAD DE CARGA: 39.930 pies.
CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE GAS OIL: 50.0 T.M.
CAPACIDAD DE AGUA FRESCA: 17.0 T.M.
VELOCIDAD PROMEDIO: 10.0 millas por hora

(…)

La motonave ZEETOR está diseñada para trnasporte (sic) internacional de carga y mercancía en general y pudimos constatar que aunque su maquinaria funciona la motonave se encuentra en regular estado de conservación. Con base en el examen hecho y por los años de vida útil que quedan, conceptuamos que el valor es la suma de CIENTO OCHENTA MILLONES DE PESOS /$180.000.000,00) MONEDA LEGAL COLOMBIANA".

- Oficio del 13 de agosto de 1992 expedido por Laurentino Posso secuestre de la Motonave Zeetor dirigido al Juzgado Segundo Laboral del Circuito, bajo los siguientes argumentos[295]:

---

[294] Fls. 252 – 264 del C.5
[295] Fls. 265 – 266 del C.5

> *"Como secuestre en el proceso de la Ref M/N "Zeetor" designado por el Juzgado Tercero Civil en comisión en el proceso contra la Pacific Coasting que se adelanta en esta Sala de manera respetuosa solicito a usted asesoría para situaciones desagradables y peligrosas que se están presentando con el señor Joseph Van (sic) Mora, presunto propietario de la m/n.*
>
> *- El día diez (10) de agosto el señor Mora se presentó en mi oficina e intimidando a mi secretaria procedió a revisar los papeles de mi escritorio sustrajo algunos para xeroscopiar (sic) a pesar de la protesta de mi secretaria.*
>
> *- El 22 de julio por sugerencia del Juzgado 2º Penal di autorización al señor Mora para que aborde la M/N y efectué las reparaciones y mantenimiento que estime conveniente. Pero el señor Joseph Van (sic) Mora se ha dedicado a abordar la nave acompañado de policías y miembros de su tripulación intimidando a los vigilantes que allí he colocado, lo grave no es la intimidación sino la pretensión de violar los camarotes de las personas que están a bordo y la cabina del capitán.*
>
> *- En días pasados (10 de agosto) el señor Mora profirió amenazas contra mí y contra todo vigilante que colocara en la M/N me advirtió además que tenía doce (12) vigilantes reclutados en el muelle turístico; cosa que me parece muy sospechosa, si tenemos en cuenta que la M/N ya fue asaltada una vez.*
>
> *Dado el grado de desquiciamiento que está demostrando este señor (Joseph Van (sic) Mora), solicito a este Despacho que tome las medidas necesarias del caso, pues no estoy en condiciones de correr riesgos [innecesarios] ante personas como dicho señor que muestran alto grado de desequilibrio emocional".*

- Oficio del 18 de agosto de 1992, expedido por Víctor Hugo Arenas Palomino dirigido al señor Laurentino Posso Murillo Secuestre de la Motonave Zeetor, en el cual se realizó un informe *"referente a los objetos que se han hurtado y que inicialmente no fueron re-inventariados por no contar con la autorización de las autoridades"*[296].

- Oficio del 18 de agosto de 1992, expedido por Víctor Hugo Arenas Palomino dirigido al señor Laurentino Posso Murillo Secuestre de la Motonave Zeetor, en los siguientes términos[297]:

> *"Mucho agradeceré a usted, se sirva comunicarme por escrito la decisión que ha tomado su autoridad respecto al trabajo que vengo desempeñando como DEPOSITARIO de la m/n "zeetor" hasta la fecha, para tomar las previsiones que el caso requiere y dejar constancia de mis actos al frente de esta m/n por el tiempo que duré en el cargo de la referencia.*

---

[296] Fls. 250 del C.5
[297] Fls. 251 del C.5

> *Esta solicitud la hago en mérito a mi advertencia de que el Sr. Mora posiblemente proporcione la vigilancia y protección a esta m/n con personal armado y que correría a riesgo y cuenta suyo (sic). Por lo que, para deslindar responsabilidades el suscrito, ruega a usted por favor concederme un tiempo de plazo para poder presentar los inventarios de todos los equipos, materiales, instalaciones y documentos a mi cargo como DEPOSITARIO".*

- Oficio del 27 de agosto de 1992 expedido por el señor Víctor Hugo Arenas Palomino dirigido al Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, del cual la Sala destaca lo siguiente[298]:

> *"Por intermedio de la pte., y ante la insistente provocación de parte del Sr. Joseph Mora Van Wichen y su acompañante permanente el Sr. Martín Palacios Jiménez, que el día de ayer protagonizaron varios lamentables incidentes al querer pretender sustraer documentos de la cabina del capitán que están a mi cargo como Capitán y depositario (e) de esta m/n, para el esclarecimiento y fines a que diere lugar el extraño comportamiento de estos señores me permito adjuntar documentos que desdicen de la honorabilidad y respeto a las diferentes autoridades de varios puertos donde esta m/n tuvo que permanecer.*
>
> *(…)".*

- Oficio del 27 de agosto de 1992 expedido por el señor Víctor Hugo Arenas Palomino dirigido a Laurentino Posso Trujillo, del cual la Sala destaca lo siguiente[299]:

> *"1º. Hasta la fecha el suscrito, habiéndose quedado varios días por espacios de 24 horas seguidas el ciudadano de esta m/n como es ahora el caso. Sabiendo usted que una persona tiene su límite de resistencia y que necesita descanso, así como la alimentación necesaria para reponer fuerzas.*
>
> *(…)*
>
> *Por lo tanto:*
> *Insisto a usted señor SECUESTRE se sirva cumplir lo dispuesto en el ACTA DE COMPROMISO que se realizó abordo con motivo del embargo y secuestre de esta m/n el pasado 11 de mayo de 1992, pues de lo contrario el suscrito se acogerá a lo beneficios que las leyes de Colombia lo amparen al haberle puesto [sobre aviso] para evitar cualquier acto delictuoso abordo y que no fuera tomado en consideración por usted como Secuestre, considerando que estaría comprometido posteriormente su responsabilidad POR OMISIÓN a sus funciones*
>
> *(…) solamente se le ha indicado a este Depositario que no posee dinero como para cumplir con sus obligaciones y responsabilidades (…)".*

---

[298] Fls. 272 del C.5
[299] Fls. 277 del C.5

- Oficio del 31 de agosto de 1992 expedido por el señor Laurentino Posso dirigido al Juzgado Segundo Laboral del Circuito, por medio del cual renuncia al cargo como secuestre[300]:

> *"El doce (12) de mayo del presente año fui designado como Secuestre de la m/n "Zeetor" de bandera Hondureña, cargo que ha desempeñado en la medida de mis capacidades; pero dado los innumerables inconvenientes que me ha representado ente cargo y considerando:*
>
> *1º. Que el señor Van Mora quien alega ser dueño de la m/n ha proferido amenaza de muerte contra mi personal el día 26 de agosto del año en curso, y que dicho amenaza la profirió delante de dos policías que demuestran el grado de desequilibrio de este señor, lo cual lo hace más peligroso.*
>
> *2º. Que el [altísimo] grado de inseguridad de la bahía hace que el personal que se contrata para vigilar no permanezca mucho tiempo.*
>
> *3º. Que mis posibilidades económicas no me permiten sostener los gastos que implica las tareas de vigilancia y mantenimiento.*
>
> *4º. Dadas mis ocupaciones no puedo dedicarme de tiempo completo a solucionar los problemas de la m/n y el señor Hugo Arenas.*
>
> *Por los puntos antes expuestos y otros que sería dispendioso explicar; de manera respetuosa presento ante usted mi RENUNCIA al presente cargo de Secuestre y se me releve en el término que establece la ley".*

- Oficio del 2 de septiembre de 1992 por medio del cual el apoderado dentro del proceso ejecutivo laboral de mayor cuantía de Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting solicitó la fijación de "*fecha y hora para el remate del bien embargado y secuestrado"*[301].

- El día 4 de septiembre de 1992 el apoderado de Joseph Mora Van Wichen, representante legal de la sociedad Pacific Coasting mediante escrito dentro del proceso ejecutivo laboral de doble instancia, adelantado por Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting, propuso las nulidades de *"indebida representación de la sociedad demandada",* y *"nulidad por no haberse notificado en legal forma el mandamiento ejecutivo"*[302].

---

[300] Fls. 303 del C.5 y 1 C.11
[301] Fls. 302 del C.5
[302] Fls. 306 – 315 del C5 y 6-15 C.11

- Oficio del 23 de septiembre de 1992 Expedido por Laurentino Posso Secuestre dirigido al Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, en el cual consta[303]:

> *"Como secuestre de la m/n Zeetor el periodo comprendido entre el once (11) de mayo hasta el 17 de septiembre del presente año y fecha en que a pesar de mi renuncia no he sido revelado por motivos ocasionados ajenos a mi voluntad; pongo a consideración la relación de gastos ocasionados por la vigilancia y mantenimiento de la m/n.*
>
> *Vigilancia: Dado lo difícil de la labor de vigilancia por la ubicación del buque y lo peligroso de la zona; hubo necesidad de sustituir a muchos vigilantes que renunciaron por el peligro y lo incierto de su remuneración. Así, completamos una larga lista de hombres que desempeñaron y desempeñan esta función:*
>
> *NOMBRE*
> *Roger Elecio Gálvez (…)*
> *Víctor Hugo Arena Palomino (…)*
> *Sócrates Pulían Miranda (…)*
> *Héctor Fabio Reina (…)*
> *ABILIO ANGULO (…)*
> *Freddy Cuero G. (…)*
> *Buenaventura Caicedo (…)*
>
> *Del periodo comprendido entre mayo 11/92 y julio 11/92, actuó como depositario el Capitán JUAN ALBERTO MONTES. Encargándose de la vigilancia los señores Roger Gálvez.*
>
> *Luciano Andrés Castillo y Hugo Arenas Palomino, a quienes se les entregó un total de $166.343 (…) como pago parcial por la labor de vigilancia y mantenimiento de la m/n Zeetor.*
>
> *Del once (11) de julio de 1.992 en adelante actuó como depositario el señor HUGO ARENAS ya que mis ocupaciones me impiden permanecer en la m/n a este señor se le ha entregado la suma de $11.000 (…) para mantenimiento y combustible.*
>
> *Del 31 de agosto en adelante fue necesario pagar el transporte de los vigilantes desde el muelle a la m/n y viceversa, por este concepto hasta la fecha se han cancelado $100.000 (…).*
>
> *Así los gastos por vigilancia y mantenimiento ascienden a $1.295.000 (…)".*

- Auto de sustanciación Nº 2.173 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, en el cual consta[304]:

---

[303] Fls. 338 – 343 del C.5 y 43-44 C.11
[304] Fls. 318 del C.5

> *"PRIMERO: En vista de la renuncia presentada por el Secuestre inicialmente nombrado, desígnese como secuestre en el presente juicio a la abogada LAURA EVERLY SARRIA DE RAMOS, quien pertenece a la Lista de éste Juzgado, a quien se le comunicará y si acepta se le dará la debida posesión".*

- Acta de posesión realizada ente el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura en audiencia pública especial Nº673 mediante la cual se le dio posesión a Laura Everly Sarria de Ramos designada como secuestre, en audiencia que se llevó a cabo el día 24 de septiembre de 1992[305].

- Acta de entrega del Secuestre de la M/N ZEETOR señor Laurentino Posso de fecha 25 de septiembre de 1992 a la abogada Laura Everlyn Sarria de Ramos, del cual la Sala destaca lo siguiente[306]:

> *"En éste estado de la entrega la secuestre encargada da por terminado el acto, procediendo a relevar del cargo de DEPOSITARIO al señor VICTOR HUGO ARENAS PALOMINO, quien de inmediato hace entrega de las llaves de la M/N "ZEETOR" para posteriormente abandonar sus instalaciones.*
>
> *NOTA:*
> *EL DEPOSITARIO inicial nombrado fue el señor JUAN MONTES DE OCA BENTRÁN que tuvo que repatriarse por motivos de salud, razón por la cual el secuestre saliente nombro al DEPOSITARIO saliente en acta que posteriormente entregará.*
>
> *Seguidamente se procede al nombramiento de nuevo DEPOSITARIO quedando como tal el señor JOSEPH MORA (…) que acepta el cargo y manifiesta que por el momento el será el encargado directo y recibe la M/N. en el estado que se encuentra".*

- Oficio del 30 de septiembre de 1992 por medio del cual la Secuestre Laura Everlyn Sarria de Ramos informó al Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, lo siguiente[307]:

> *"1.- El 25 del presente mes se ha llevado a cabo diligencia de entrega de la M/N ZEETOR y de los bienes que hacen parte de ella, previo inventario realizado conforme al Acta que se anexa.*
>
> *2.- Una vez efectuado dicho acto se procedió al nombramiento del DEPOSITARIO siendo encargado el Armador de la M/N. Señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, (…)".*

---

[305] Fls. 321 del C.5, 339 C.8 y 24 C.11
[306] Fls. 331 – 333, 347 - 348 del C.5 y 36-38 C.11
[307] Fls. 330 del C.5 y 34 C.11

- Oficio sin fecha expedido por Laura Everlyn Sarria de Ramos dirigido a Ernesto Hernández Palomino Capitán del Puerto de Buenaventura, en el cual consta[308]:

> *1.- El 24 de septiembre de 1992 he tomado posesión del cargo mediante Auto Nº 2.173 de fecha septiembre 10/92, emanado del Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, dentro del proceso ejecutivo laboral adelantado por REINALDO ESCULTERO contra la empresa Pacific Coasting.*
>
> *2.- En ejercicio de dicho cargo, el 25 de septiembre/92 nos hemos trasladado, el secuestre saliente, señor Lauretino Posso y mi persona, a bordo de la M/N ZEETOR con el objeto de realizar el inventario de entrega de los haberes que hacen parte de los bienes y de la M/N ZEETOR.*
>
> *3.- Una vez realizado dicho acto procedí al nombramiento del nuevo DEPOSITARIO, que recayó en la persona del armador y como tal representante legal de la empresa demandada, el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN (…).*
>
> *4.- Desde la fecha indicada y para efectos futuros, en mi calidad de SECUESTRE debidamente nombrada y posesionada, solamente autorizo como DEPOSITARIO de la M/N ZEETOR (…) al señor MORA VAN WICHEN bajo cuya responsabilidad y dependiendo de mi autoridad se hará los nombramientos de personal que llegue a necesitarse.*
>
> *5.- De igual manera informo a Ud. que (…) las funciones que como DEPOSITARIO venía ejerciendo el señor VICTOR HUGO ARENAS PALOMINO han cesado de manera definitiva sin que subsista relación laboral alguna para con la M/N tantas veces dicha".*

- Oficio Nº NAV-BUN 364/92 presentado por Navieros de Occidente Ltda, el 1º de octubre de 1992 ante el Director General Marítimo, del cual la Sala destaca lo siguiente[309]:

> *"DATOS GENERALES*
> *(…)*
> *Puerto de Procedencia: LA LIBERTAD (ECUADOR)*
> *Puerto Anterior: CHIMBOTE (PERÚ)*
> *Clasificación: No tiene*
> *Seguros (Casco y Pandi): NINGUNO*
> *Fecha de arribo: DICIEMBRE 31/91*
> *Carga Transportada: Harina de Pescado*
> *Agente Marítimo: NAVIEROS DE OCCIDENTE LTDA, que nunca conoció anticipadamente lo que a continuación se expone:*
>
> *ZARPE DE CHIMBOTE (PERÚ)*

---

[308] Fls. 334 – 335 del C.5 y 39-40 C.11
[309] Fls. 642 – 650 del C.1ª y 56-64 C.11

> *El buque, sin zarpe, burlando la vigilancia estatal y dejando deudas comprobadas en el Perú por más de US$100.000.oo; a Astillero del Estado Peruano (CIMA) ……us$73.000.oo a particulares por víveres, repuestos, pinturas, salarios, prestamos en efectivo, etc. Más de …… 30.000.oo (Esta misma actuación la realizó en Guyana en el año de 1.989 o 90, según lo manifestó el capitán de la M/N, y muy seguramente vuelva a ocurrir acá en Buenaventura y con más certeza de que así sea, ya que el buque se encuentra listo para REMATE EN PÚBLICA SUBASTA, por Orden Judicial, y nuestras autoridades han cometido la muy inteligente acción de nombrar depositario del buque al mismo señor Joseph Mora, quien se encuentra a bordo alistándolo para zarpar (desde hace cuatro (4) días).*
>
> *(…)*
>
> *Transcurre el tiempo en espera de cargar y aumenta la desesperación de los tripulantes por el no pago de salarios atrazados (sic), recurriendo a otorgar poder al Dr. (…) quien presenta 6 demandas laborales y una civil, de las cuales obligadamente tiene que NOTIFICARSE NAVIEROS DE OCCIDENTE, por aquello de la mal interpretada SOLIDARIDAD del agente Marítimo. El proceso judicial continúa y actualmente el buque se encuentra EMBARGADO Y SECUESTRADO, listo para ser rematado en PUBLICA SUBASTA.*
>
> *DEUDAS PENDIENTES*
> *(…)*

Finalmente, resalta la Sala la petición presentada por la Agencia Naviera al Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, consistente en *"que le ordene al secuestre el inmediato reemplazo del actual depositario del buque y sus pertenencias*", es decir, de Joseph Mora Van Wichen, por cuanto, además de considerar que el mencionado señor no es Colombiano para ejercer el cargo de auxiliar de la administración de justicia, su poca honestidad puede defraudar la **"EXTREMA CONFIANZA"** de la administración de justicia, frente a lo cual señala que *"tiene graves antecedentes de haberse escapado de otros puertos extranjeros con este mismo buque"*

- El día 2 de octubre de 1992 el apoderado de la parte demandante mediante escrito dentro del proceso ejecutivo laboral de doble instancias, adelantado por Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting, se pronunció sobre las nulidades referidas el día 4 de septiembre de 1992, en los siguientes términos[310]:

> *"Primera Nulidad. INDEBIDA REPRESENTACIÓN DE LA SOCIEDAD DEMANDADA.*

---

[310] Fls. 324 – 326 del C.5 y 27-29 C.11

Para sustentar esta pretendida nulidad, la demandada alega en los hechos que, el Capitán de la Motonave "Zeetor" no es el representante de la demandada, lo cual es totalmente absurdo e ilegal, pues las disposiciones legales pertinentes determinan lo contrario. Igualmente alega que el representante legal de la demandada es Joseph Mora Van Wichen, lo cual también es absurdo, pues como lo dije inicialmente, Joseph Mora Van Wichen no ha demostrado en legal forma esa representación, por lo cual el Despacho en este proceso ni en ninguno le ha reconocido esa calidad.

Segunda Nulidad. NO HABERSE NOTIFICADO EN LEGAL FORMA EL MANDAMIENTO EJECUTIVO.

Para sustentar esta nulidad la demandada manifiesta en los hechos que, el capitán no es el representante legal de la demandada y que no obstante se le notificó el mandamiento de pago, y que el representante legal de la demandada es Joseph Mora Van Wichen. Es decir, alega lo mismo que en la excepción anterior, lo cual como antes lo anoté es absurdo e ilegal, y en cuanto a la representación de la demandada por parte de Joseph Mora Van Wichen, no la ha demostrado en legal forma, ni está reconocido como tal en el proceso anteriormente también lo manifiesto".

- Oficio del 2 de octubre de 1992 expedido por Víctor Hugo Arenas Palomino dirigido al Juzgado Segundo Laboral del Circuito, en el cual consta[311]:

"Para su conocimiento y demás fines pertinentes, me permito molestar su atención al poner en su conocimiento que a partir del día Viernes 25 de septiembre de pte año, he dado la m/n "Zeetor" por disposición de la nueva Secuestre la Dra. LAURA EVELYN SARRIA DE RAMOS quien nombró como nuevo DEPOSITARIO al Sr. JOSEPH MORA VAN WICHEN apenas terminada la diligencia de cambio de Secuestre y entrega del referido barco que hasta ese momento se encontraba bajo mi mando como Capitán (e) y Depositario nombrado por le anterior Secuestre Sr. LAURENTINO POSSO MURILLO.

Cabe manifestarle que la entrega y recepción de la mencionada m/n se efectuó sin ningún contratiempo por parte del Secuestre y Depositario anterior. De ninguna manera y según consta en el ACTA DE ENTREGA de la m/n "ZEETOR" todo estuvo CONFORME tal y como se señala en este documento y que fuera firmado por el suscrito el anterior secuestre. El nuevo depositario y la misma Dra. Laura Evelyn Sarria de Ramos. En ese mismo día el secuestre saliente llevó a dos personas que estuvieron presentes en la entrega de las pertenencias del barco sirviendo como testigos y de lo cual ya habrá dado constancia el Sr. Laurentino Posso Murillo, así mismo y como acompañante, se encontraba el Sr. Martín Palacios Jiménez (Ex Tripulante de la m/n y que abandonara su puesto anteriormente) del Sr. Joseph Mora Van Wichen. Ésta ACLARACIÓN me permito realizarla por si hubiera algún intento de parte del Sr. Mora de querer EMPAÑAR, DIFAMAR o FALSEAR cualquier información respecto a la CONFORMIDAD DE LA ENTREGA de esta m/n y que estuvo a mi cargo desde el 10-07-92 hasta el 25-00-

[311] Fls. 327 - 328 del C.5 y 30 C.11

02 (fecha en que contra mi voluntad y acatando a la autoridad de la nueva SECUESTRE me desembarqué como TRIPULANTE que era).

(…) personalmente, en ningún momento, esperaba que el Sr. Mora fuese el nuevo DEPOSITARIO, por los malos antecedentes que tienen internacionalmente (al sacar ilegalmente el barco de varios puertos del mundo por deudas contraídas y no pagadas por su compañía Pacific Coasting S.A.), ni tampoco que se me DESAMPARASE de la forma en que lo hicieran al no darme oportunidad siquiera de conseguir un lugar donde dormir y alimentarme, como era el caso de la m/n que me servía de hogar temporal".

- Oficio Nº 680 expedido por la Armada Nacional –Dirección General Marítima – Capitanía del Puerto de Buenaventura el día 5 de octubre de 1992, dirigida a la señora Laura Everlin Sarria, secuestre de la Motonave "Zeetor", en el cual le manifestó[312]:

"Debido a que la Capitanía del Puerto ha conocido toda la problemática de la M/N de bandera hondureña "ZEETOR" desde su arribo al puerto y hasta la fecha me permito expresar a Ud. Como actual secuestre de la misma, lo siguiente:

Como quiera que no le compete a la Capitanía del Puerto investigar y fallar procesos distintos de aquellos que taxativamente le establece el Decreto 2324/84, quedan por lo tanto sujetos a otra jurisdicción los conflictos de carácter civil, laboral, penal, etc. Que puedan resultar de la misma actividad marítima. De acuerdo con lo anterior el Capitán del Puerto respeta el pronunciamiento que emita un Juez de la Republica en este sentido, lo que no impide de manera alguna que la Capitanía del Puerto como representante de la autoridad marítima tome las medidas que considere necesarias para salvaguardar los intereses de quienes puedan verse afectados por una decisión que a su criterio no sea la más acertada, si se tiene en cuenta el largo historial de oficios que reposan en este Despacho sobre actuaciones anteriores del señor JOSEPH MORA VAN WICHEN como representante de Pacific Coasting, armador de la M/N "ZEETOR".

No se trata de entorpecer las posibles alternativas de solución que se presenten para la motonave, pero existen antecedentes que el Capitán del Puerto no puede desconocer y no considera prudente que se haya designado al mismo señor JOSEPH MORA como depositario de la motonave.

En cuanto a la posibilidad de otorgar a la motonave "ZEETOR" una ruta de cabotaje para operar en el pacifico colombiano, como es su inquietud, le reitero nuevamente que las condiciones que establece el Decreto 2324/84 para ellos, no son aplicables en este caso en particular.

Por último y como se lo he manifestado al señor MORA en anteriores oportunidades, quiero manifestarle a Ud. Que este Despacho esta siempre dispuesto a colaborar para la menor solución de esta situación anormal

---

[312] Fls. 7 del C.4 y 69 C.11

independientemente como podrá entenderlo de las medidas a tomar en mi calidad de Capitán del Puerto".

- Oficio Nº 778 del 5 de octubre de 1.992 expedido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura dirigido a la Secuestre Laura Everlyn Sarria de Ramos, en donde consta[313]:

"En numeral 5to. del artículo noveno (9º) del C. de P. Civil, dispone que: "Los secuestres podrán designar bajo su responsabilidad y con autorización judicial, los dependientes que sean indispensables para el buen desempeño del cargo y señalar sus funciones…"

Mediante comunicación suya recibida en éste Despacho el 30 de septiembre del año en curso nos hemos enterado que procedió al nombramiento del señor JOSEPH MORA WICHEN, como depositario de la Moto Nave Zeetor, embargada y secuestrada en este proceso.

Como el preanotado señor MORA WICHEN, alega ser el representante legal de la sociedad PACIFIC COASTING S.A. CIA.ARMADORA de la Moto Nave Zeetor y el artículo 8º del C.P.C., dispone que los auxiliares de la Justicia deben ser personas de incuestionables imparcialidad, le manifiesto que antes de proceder a dicho nombramiento ha debido solicitar la autorización de éste Juzgado y que como no procedió de conformidad, el Despacho no acepta dicha designación, por lo tanto sírvase remplazarlo".

- Oficio del 6 de octubre de 1.992 expedido por el apoderado de la parte demandante dirigido al Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, en donde se observa[314]:

"(…) he sido informado por la Nueva Secuestre de la M/N. "Zeetor" Dra. Laura Everlyn Sarria de Ramos, que presentó a su consideración el nombramiento hecho como depositario de la M/N "Zeetor" de Joseph Mora Van Wichen, quien pretende ser armador o representante legal de la demandada, y quien no ofrece ninguna clase de garantía para la parte demandante; antes por el contrario se corre el riesgo de que Mora Van Wichen en cualquier momento leve anclas y zarpe de Buenaventura burlándose de las autoridades y de la parte demandante.

Mora Van Wichen es persona de pocos escrúpulos, ya que así lo ha demostrado, cuando en pasada oportunidad se sustrajo ilegalmente el bote de la M/N "Zeetor" en el cual se transportaban hacia tierra los tripulantes para venderlo, y fue denunciado penalmente por tal conducta delictiva.

Igualmente se comenta por la Agencia Marítima de la Motona Zeetor, que Mora Van Wichen ha tenido problemas en los puertos Peruanos, Panameños, Ecuatorianos, Costariceces, Hondureños, de los cuales en muchas oportunidades

---

[313] Fls. 358 – 359 del C.5 y 65-66 C.11
[314] Fls. 360 del C.5 y 67 C.11

ha tenido que salir con la Motonave sin el zarpe que le deben expedir las autoridades.

Consecuente con las anteriores manifestaciones, ruego respetuosamente a la señora Juez que, no se apruebe el nombramiento de Joseph Mora Van Wichen como depositario de la M/n "Zeetor", ya que se corre un inminente peligro al asignársele ese cargo, y que se ordene a la nueva secuestre Dra. Laura Evelyn Sarria de Ramos designe un jevo (sic) depositario imparcial de la referida motonave que sea garantía para las partes.

No sobra comentar a la señora Juez que, se escuchan manifestaciones de personas de conocida seriedad, sobre el hecho de que Joseph Mora Van Wichen se encuentra contratando tripulación para la M/N "Zeetor", por lo cual es probable que si continua de depositario manejando a su libre albedrío la motonave, en cualquier momento desaparezca con el barco de Buenaventura".

- Derecho de petición instaurado el día 7 de octubre de 1992 por el señor Humberto Euclides Enríquez Cabrera abogado defensor del señor Joseph Mora ante la Fiscalía Seccional 124 de Buenaventura, mediante el cual manifestó que *"el depositario actual de la M/N ZEETOR, señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, no quebranta la imparcialidad de la cosa sujeta a medidas cautelares*", motivó ante el cual solicitó que no fuera sustituido por otro *"que cause mayor daño que el que exhibe el buque en el presente momento*", bajo los siguiente argumentos[315]:

"(…) me produce suma extrañeza e indignación el relevo del depositario actual de la M/N ZEETOR, señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, quien además es dueño del buque en alusión, y por tanto busca mantener intacto su bien sujeto ahora a medidas cautelares; quién más idóneo para cuidar su casa que su propio dueño.
(…)

De otro lado, en el caso de mi comentario, la imparcialidad que se exige al secuestre, no tiene ningún nexo con la intención del dueño de la M/N ZEETOR, en el sentido de cuidar y evitar que sea deteriorada por personas inexpertas y extrañas. Contrariamente, la actitud honesta y sabia de la Dra. LAURA EVELYN SARRIA, constituye imparcialidad bien fundada. Es apenas absurdo, que la parte actora en los procesos impugne la actuación de la señora secuestre, a menos que tenga irreversible garantía de la favorabilidad de las decisiones, sin aspiración alguna para la demandada PACIFIC COASTING S.A., ya que en este caso el remate de la chatarra en que quedaría convertida la M/N ZEETOR si se le priva del cuidado de su propietario, alcanzaría a saciar sus ambiciones; esto si es parcialidad".

[315] Fls. 362 – 366 del C.5 y 70-73 C.11

- Recurso de reposición interpuesto por la secuestre Laura Evelyn Sarria de Ramos ante el Juzgado Segundo del Circuito Laboral de Buenaventura, el 8 de octubre de 1992, en los siguientes términos[316]:

> *"1.- Se basa su negativa en la aplicación que debe darse del inciso último del Art. 8 del C.P.C. sobre la "incuestionable imparcialidad" que debe poseer el depositario, pero ocurre su señoría, que tal artículo es aplicable al "CARGO DE AUXILIARES DE LA JUSTICIA".*
>
> *2.- Diferente es lo preceptuado en el Art. 9 numeral 5 del C.P.C. que "FACULTA" al secuestre para designar CON AUTORIZACIÓN JUDICIAL, que en ningún momento dice que debe ser previa, los dependientes que sean necesarios para el buen desempeño del cargo.*
>
> *Este Artículo NO fija cualidades para el DEPOSITARIO sin que pueda desconocerse que de tal cargo puede incluso encargarse el OPOSITOR en las diligencias de embargo y secuestro, sin que sea pre-requisito "su imparcialidad" o necesaria cualquier otra cualidad.*
>
> *3.- El depositario es un cargo esencialmente gratuito que regula el C.C. en sus Arts. 2236 y ss. Cuando trata del DEPÓSITO.*
>
> *En su reglamentación la Ley civil dice que "la entrega es a título de simple tenencia, sin que el depositante en este caso el secuestre, se desprenda del dominio que ejerce sobre ella, y no podrá usarla sin el permiso del depositante", de lo cual se desprende que la determinación tomada de entregar en DEPOSITO la M/N ZEETOR San Lorenzo, a quien puede cuidarla y con la autorización y vigilancia del secuestre, explotarla, es una actividad perfectamente legal y ajustada a derecho, sin que llegue a existir la posibilidad de un mal uso ya que nadie mejor para cuidar una cosa corporal como su propio dueño, a quien nadie impide el ejercicio del cargo".*

- Audiencia Pública Nº 766 celebrada el día 13 de octubre de 1992 mediante la cual el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura accedió a la petición de nulidad impetrada por el señor Joseph Mora y declaró la nulidad de todo lo actuado dentro del proceso ejecutivo laboral a partir de la notificación del mandamiento de pago *"por haberse probado la indebida representación de la parte demandada"*, del cual la Sala destaca lo siguiente[317]*.*

> *"En el caso de autos, el mandamiento ejecutivo de pago se notificó al señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN (f.23) quien en sendos escritos obrantes a folios 28, 29 y 30 del expediente afirma ser el representante legal de la M/N ZEETOR cuya sociedad Armadora es la PACIFIC COASTING S.A. (parte demandada), pero según el certificado fechado el 3 de agosto de 1.992 y expedido*

---

[316] Fls.399 – 400 del C.5 y 143-145 C.11
[317] Fls.369 – 379 del C5 y 77-104 C.11

por la Dirección General del Registro Público de Panamá, (f. 181) y aportado con ésta petición de nulidad como prueba, el representante legal de la Sociedad Pacific Coasting S.A. es el presidente de la misma y dicho presidente es el solicitante de ésta nulidad, señor JOSEPH MORA VAN WICHEN.

El anterior documento fue presentado en fotocopia debidamente autenticado de su original y dicho original según puede advertirse, cumple con le lleno de los requisitos establecidos en el art. 259 del C. de P. Civil, aplicable por analogía al procedimiento laboral, o sea, está autenticado por el señor Cónsul de Colombia en Panamá y la firma de éste abonada ante el Ministerio de Relaciones Exteriores en Colombia.

Si según le certificado a que hacemos referencia, el señor MORA VAN WICHEN es el representante legal de la sociedad ejecutada es éste asunto y no el señor Montes de Oca Beltrán, ésta sociedad no ha estado a derecho en el juicio, violándose le derecho de defensa de la parte demandada.

Consideramos pues que la causal alegada procede en consecuencia y así habrá de declararse, (…) la nulidad por indebida representación, solo podrá alegarse por la persona afectada, se cumplió con éste requisito legal, porque es le señor JOSEPH MORA VAN WICHEN y no otro el afectado con la indebida representación, ya que es el representante legal de la sociedad enjuiciada.
(…)

En el caso sub lite, a folio 23 aparece la notificación del mandamiento de pago ejecutivo que se hizo al señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRÁN, quien afirmaba ser el representante legal de la ejecutada.

Considera el Despacho que si bien es cierto que el señor Montes de Oca Beltrán no era el representante legal de la sociedad demandada como acaba de demostrarse con el certificado a que hicimos alusión, no es menos cierto que la notificación se le hizo con el lleno de todos los requisitos formales y es que hay que establecer la diferencia entre una indebida representación y una falta de notificación en legal forma.
(…)

En efecto, si, como lo asevera el recurrente, la notificación personal se cumplió con persona diferente al representante legal de la sociedad demandada, y esa persona es la que ha afrontado el proceso, es de una claridad meridiana que el vicio que aquejaría al diligenciamiento de este asunto no evidenciaría una ilegal realización de aquel acto de comunicación procesal, sino una indebida representación de la demandada.

Es el mismo caso que se presenta en éste proceso y por ello considera el Despacho que no hay lugar a declarar probada la causal de nulidad por falta de notificación legal a la demandada, por los motivos anteriormente expuestos".

- El apoderado de la parte demandante interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación el día 19 de octubre de 1992, contra el auto interlocutorio Nº

603 dictado dentro de la audiencia pública especial Nº 766 de octubre 13 de 1992, en los siguientes términos[318]:

> *"(…) la persona jurídica demandada tiene varios representantes; y que no porque se presente una certificación donde se determine que una persona es el representante legal de la demandada, los otros representantes legales dejan de serlo, pues esto sería tanto como desconocer el mandato de la ley Colombiana.*
>
> *(…)*
>
> *En cuanto al derecho de defensa de la parte demandada o su presunta violación, tampoco existe tal violación, pues el Sr. Capitán de la M/N "Zeetor", una vez se le notificó el mandamiento de pago, confirió el correspondiente poder y el apoderado dentro del término se pronunció sobre la demanda. Así pues, no ha existido violación al derecho de defensa de la demandada, ya que el acto cumplió su cometido".*

- Oficio Nº858 del 27 de octubre de 1992 expedido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura dirigido al señor Francisco Antonio Navas R. Jefe Puesto Operativo DAS, en donde se informó[319]:

> *"Por medio del presente me permito contestar su oficio #1089 del 21 de octubre de 1992, para aclararle que efectivamente el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN fue designado por la secuestre LAURA EVELYN SARRIA DE RAMOS como depositario de la Moto Nave ZEETOR, embargada y secuestrada dentro del proceso Ejecutivo Laboral de Primera Instancia que se sigue en este Despacho por el señor REINALDO ESCULTERO contra La PACIFIC COASTING S.A.*
>
> *Dicho nombramiento no fue autorizado por el Despacho".*

- Auto interlocutorio Nº 637 proferido en audiencia pública especial Nº 862 el día 6 de noviembre de 1992 mediante el cual se resolvió *"NEGARSE A REVOCAR para reponer el Auto Interlocutorio Nº 603 dictado en la audiencia pública especial Nº 766 del 13 de octubre de 1992 y que declaró la nulidad de todo lo actuado en éste asunto a partir de la notificación del mandamiento de pago ejecutivo (f.23) por indebida representación del demandado"* y además se concedió *"en el efecto devolutivo el recurso de apelación interpuesto por la parte ejecutante contra la precitada providencia"*[320].

---

[318] Fls. 380 – 382 del C.5 y 106-109 C.11
[319] Fls. 391 del C.5 y 127 C.11
[320] Fls. 393 – 398 del C.5 y 131-141 C.11

- Auto de sustanciación Nº 2.854 del 18 de noviembre de 1992 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura por medio del cual se resolvió *"abstenerse de considerar la petición elevada por la Dra. LAURA EVELYN SARRIA DE RAMOS"* por cuanto la *"abogada LAURA EVELYN SARRIA DE RAMOS, no es parte en el proceso y por lo tanto no puede interponer ninguna clase de recursos sobre providencia que se dicte en el mismo"*[321].

- Solicitud realizada el 19 de noviembre de 1992 por la señora Adolfina Diusa Naranjo apoderada de la parte demandada en el proceso ejecutivo laboral de doble instancia de Reinaldo Escultero contra Sociedad Pacific Coasting S.A. mediante el cual solicitó ordenar el levantamiento de las medidas cautelares en el proceso de la referencia[322].

- Auto interlocutorio Nº 671 del 26 de noviembre de 1992 proferido en audiencia pública Nº 931 por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, por medio de la cual se resolvió denegar por improcedente la petición elevada por la apoderada judicial del señor Joseph Mora Van Wichen, en los siguientes términos[323]:

> *"Considera el Despacho que habiéndose decretado la nulidad de éste proceso a partir del folio 23 del mismo, debido a la indebida representación de la parte demandada, necesariamente no tiene por qué levantarse las medidas cautelares, porque estas se decretan es, repetimos: si la demanda reúne los requisitos de forma, se presta el juramento de ley y el título ejecutivo es idóneo.*
>
> *La indebida representación de la parte demandada, no tiene nada que ver con el mandamiento ejecutivo o de pago y tampoco con las medidas cautelares, las cuales pueden mantenerse incólumes a pesar de haberse declarado la nulidad en éste sentido, como sucedió en este caso".*

- El día 31 de noviembre de 1993 el apoderado de la parte demandante Carlos Augusto Roldan Yacup mediante escrito dentro del proceso ejecutivo laboral adelantado por Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A., propuso las excepciones de (i) ausencia de acto o documento que sirva de base de recaudo

---

[321] Fls. 401 del C.5
[322] Fls. 402 – 403 del C.5 y 149-151 C.11
[323] Fls. 404 – 406 del C.5 y 153-157 C.11

ejecutivo, (ii) Ilegalidad de personería por activa y (iii) ausencia de competencia territorial[324].

- Oficio de fecha 7 de diciembre de 1992[325], por medio del cual el Capitán de Puerto de Buenaventura a solicitud del Sr. Joseph Mora Van Wichen, certificó:

> *"Que revisados los libros de ARRIBOS Y ZARPES de buques de alto bordo, se constató que en el lapso del 18 de mayo de 1990 al 30 de diciembre de 1991, la motonave de bandera hondureña "ZEETOR" no arribó ni estuvo en el puerto de Buenaventura, por lo tanto no embarcó ni desembarcó tripulantes en este puerto"*

- Auto Nº 012 proferido por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cali - Sala Laboral, el día 22 de febrero de 1993, en donde resolvió confirmar el auto Nº 603 de octubre 13 de 1992 materia de apelación, por medio del cual se declaró la nulidad de todo lo actuado a partir de la notificación del mandamiento de pago ejecutivo, en razón a que se probó la indebida representación de la parte demandada. De donde se resalta[326]:

> *"Según consta en la demanda, se solicitó al Juzgado el pronunciamiento del mandamiento de pago para notificárselo a la demandada Pacific Coasting S.A., por intermedio de su representante legal el señor Juan Alberto Montes de Oca en su calidad de capitán de la motonave Zeetor, diligencia esta adelantada el 20 de abril de 1.990 tal como se observa en el folio 21 de las copias remitidas, quien procedió a constituir mandatario judicial por cuyo intermedio se descorrió el traslado. Se interpuso recurso de reposición y se propusieron excepciones, originándose el interlocutorio 349 que ordenaba seguir adelante la ejecución, liquidación, remate de los bienes embargados y consecuente pago del crédito cobrado. Pero la sociedad Pacific Coasting S.A., por intermedio de su representante legal Joseph Mora Van Wichen propuso nulidad de todo lo actuado a partir del auto admisorio de la de la demanda por considerar que en ningún momento el señor Montes de Oca Beltrán había sido sujeto activo de la representación legal de la sociedad demandada, según documentos adjuntos.*
>
> *Evidentemente le asiste la razón a la mandataria judicial de Pacific Coasting S.A., cuando impetró de la juez de primera instancia la declaración judicial de nulidad de la actuación surtida, por no ser precisamente Juan Alberto Montes de Oca Beltrán, quien pudiera representar a la demandada tal como se demostró con el certificado expedido por la Dirección General de Registro Público de Panamá, documento legalmente traído a los autos, y sobre todo porque el capitán de la motonave solo representa judicialmente al armador o a su agente marítimo, cuando estuviera ausente, en lo concerniente a la nave y a la navegación según lo dispone el*

---

[324] Fls. 352 – 357 (final) del C.5
[325] Fl. 1012 del C. 1A.
[326] Fls. 10 – 12 del C.2

artículo 1501 inciso 19 del Código de Comercio consagratorio de las funciones y obligaciones del capitán.

Y si revisamos cuidadosamente las pruebas acompañadas con la demanda observamos, que la motonave Zeetor tenía un agente marítimo al arribar al Puerto de Buenaventura tal como lo certificó el capitán de dicho puerto a petición del apoderado del demandante, luego entonces el capitán de la motonave no podía llevar la representación judicial del armador como equivocadamente aquí se demandó.

En síntesis, esta demanda ejecutiva se impetró con el equivocado señalamiento del representante legal de la demanda quien recibió la notificación y constituyó apoderado. Originando la nulidad declarada por la señora juez del conocimiento el 13 de octubre de 1.992 la cual debe confirmarse desatendiendo los argumentos del apelante, dada la claridad de la nulidad tal como lo explicó tanto la juez como esta Sala en sus consideraciones anteriores".

- El día 6 de mayo de 1993 el apoderado de la parte demandada Humberto Euclides Enríquez Cabrera mediante escrito dentro del proceso ejecutivo laboral de doble instancia, adelantado por Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting, propuso las excepciones de 1) Ausencia de acto o documento que sirva de base de recaudo ejecutivo 2) Ilegitimidad de personería por activa y 3) Ausencia de competencia territorial[327].

- Renuncia presentada por la Secuestre Laura Everlyn Sarria de Ramos el día 13 de octubre de 1993 ante el Juez Segundo del Circuito Laboral de Buenaventura en los siguientes términos[328]:

"(…) con todo respeto me permito presentar RENUNCIA del cargo que me fuera asignado por ese despacho, desde Septiembre/92 y que he venido ejerciendo hasta la fecha.

El motivo de la renuncia es económico, toda vez que el sostenimiento de los gastos que genera una Moto Nave, es demasiado oneroso para cualquier persona, máxime si tenemos en cuenta que ha transcurrido más de un año sin que el bien entregado en custodia produzca un solo peso de ingreso.

El armador y depositario encargado, señor JOSEPH MORA VAN WICHEN se encuentra a bordo, subsistiendo con lo víveres que como secuestre le he venido proporcionando, motivo por el cual ruego a Ud. el nombramiento de nuevo secuestre se (sic) lo más rápido posible, para no dejar sin alimento a dicho señor".

---

[327] Fls. 412 – 418 del C.5 y 168-176 C.11
[328] Fls. 362 (final) del C.5 y 33 C.10

- Auto Nº 1.724 del 15 de diciembre de 1993, proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura mediante el cual se resolvió declarar no probadas las excepciones propuestas por la parte ejecutada en éste asunto y en consecuencia ordenó seguir adelante con la ejecución. Del cual la Sala resalta lo siguiente[329]:

> *"la primera excepción es la AUSENCIA DE ACTO O DOCUMENTO QUE SIRVA DE BASE DE RECAUDO EJECUTIVO (…)*
>
> *En el caso que nos ocupa, el título ejecutivo presentado es el documento obrante a folio 2 del plenario y que consiste en una cuenta de salarios suscrita por el Capitán de la M/N ZEETOR y en la que se certifica que el Ingeniero REINALDO ESCULTERO trabajó en la mencionada nave desde el mes de Junio de 1.990 hasta julio de 1.991 adeudándole hasta la fecha de esa cuenta la suma de $19730 dólares americanos de sueldos más $1.600,oo dólares correspondientes a un mes de vacaciones, la cuenta tiene la firma y sello del capitán de la motonave y el visto bueno de la Capitanía del Puerto. A folios 4 y 5 aparece la constancia suscrita por el Capitán de Puerto en donde certifica que al arribar a éste Puerto la nave el 2 de enero de 1.992 se encontraba a bordo de la misma como Capitán el señor Juan Alberto Montes de Oca, siendo agenciada en éste puerto por Navieros de Occidente Ltda.*
>
> *Como puede verse con los documentos a que hacemos alusión, se demuestra claramente que la obligación que se cobra en éste asunto goza del privilegio naval de acuerdo a lo dispuesto por los artículos 1.556 numeral 3º y 1561 numeral 5º del Código de Comercio.*
>
> *Por ello la excepción de ausencia de acto o documento que sirva de base de recaudo ejecutivo, no puede prosperar y se declara no probada.*
>
> *En cuanto a la ilegitimidad de personería por activa (…)*
>
> *En el caso que nos ocupa esta providencia, el señor REINALDO ESCULTERO, otorga poder a los señores GUSTAVO GARCIA SANCLEMENTE y MARFA NIDIA JARAMILLO (f.3) para que "gestionen ante las autoridades respectivas, todo lo relacionado con el cobro de la cuenta que me adeuda la motonave ZEETOR…" y tratándose de que el contrato de mandato es eminentemente consensual, que se perfecciona por el consentimiento de las partes, el Despacho no encuentra ninguna objeción al hecho de que el señor Escultero, ciudadano filipino de tránsito por el municipio de Buenaventura, haya conferido un poder para que los señores García Sanclemente y Jaramillo gestionaran "ante las autoridades respectivas" lo relacionado con el cobro de los salarios que se le adeudaban por cuenta de la motonave Zeetor, Nótese que es voluntad del comitente cuya firma fue autenticada ante Notario y que fue aceptada por los mandatarios.*
>
> *(…)*

---

[329] Fls.365 – 370 (final) del C.5 y 36-41 C.10

Entonces no puede hablarse de ilegitimidad de personería, porque la tramitación fue efectuada conforme a derecho. En consecuencia, la excepción no puede prosperar.

Respecto a la falta de competencia territorial, tenemos que la competencia es la facultad de administrar justicia, localizada en determinado proceso o juicio.

(…)

Tratándose de un crédito privilegiado, consideramos que la ejecución podía iniciarse en este municipio y más si se tiene en cuenta que el art. 1450 del Código de Comercio dispone que: "La nave extranjera surta en puerto colombiano podrá ser embargada en razón de cualquier crédito privilegiado o por cualquier otro crédito que haya sido contraído en Colombia..". Téngase en cuenta que tratándose de un crédito privilegiado la motonave puede ser embargada, sin tener en cuenta si éste se contrajo o no en Colombia, cosa bien distinta tratándose de otros créditos, que si exigen que se hubieran contraído en Colombia.

Y si se dispone el embargo de la nave en razón de un crédito privilegiado, es lógico que tiene que existir un proceso, como en este evento, y si los documentos presentados como base de la ejecución cumplen con el lleno de los requisitos de forma para ser técnicos como título ejecutivo, consideramos que la acción podía iniciarse en éste Puerto porque era donde se encontraba fondeada la motonave Zeetor, sin tener en cuenta otras consideraciones".

- Recurso de apelación interpuesto por el apoderado de la parte demandada, el día 17 de enero de 1994, contra el auto dictado en la audiencia pública especial llevada a cabo el día 15 de diciembre de 1993, del cual la Sala destaca lo siguiente[330]:

"Impugnación al pronunciamiento de primera instancia sobre las excepciones sobre la excepción AUSENCIA DE ACTO O DOCUMENTO QUE SIRVA DE BASE DE RECAUDO EJECUTIVO
(…)
Es necesario anotar para las dos instancias, el privilegio del crédito que resulta de un contrato de trabajo. Empero, para que ese crédito sea privilegiado se necesita que llene los requisitos: se reitera que el capitán de la motonave "ZEETOR" no tenía la facultad para crear los documentos que sirven de base de recaudo ejecutivo, ora porque no se lo permite la Ley, ora porque no podía desplazar al Armador de la motonave mencionada en esa facultad, amén de que el representante legal de la PACIFIC COASTING en tierra era la COMPAÑÍA NAVIEROS DE OCCIDENTE.

(…) En el caso concreto, la liquidación de los salarios y de más prestaciones sociales que se pretenden debieron (sic) probarse con la liquidación practicada a la vista del rol – en este caso por JOSEPH MORA VAN WICHEN, y aprobada por el Capitán del Puerto de Buenaventura. Empero, la aprobación de la liquidación por parte del Capitán del Puerto de Buenaventura, no es un acto realizado "a

[330] Fls. 376 – 386 del C.5 y 47-57 C.10

tontas y a ciegas" –según el dicho popular-, sino que el Capitán del Puerto de Buenaventura en el caso sub examine, debió verificar la veracidad de la liquidación – desde luego hecha por el Armador presente en el Puerto de Buenaventura (…).

2.- Impugnación al pronunciamiento de primera instancia sobre la excepción de ILEGITIMIDAD DE PERSONERÍA POR ACTIVA.

(…) hay que anotar primeramente, que lo más no puede ser generado por lo menos. En nuestro caso, el documento que a la ligera autoriza el demandante al señor GUSTAVO GARCIA SANCLEMENTE y MARFA NIDIA JARAMILLO, no puede contener menos requisitos que el poder especial amplio y suficiente que se otorga a un mandatario judicial; esto es, designación de la autoridad competente que debe conocer del asunto objeto del mandato, clase de poder, clase de proceso que se debe seguir y facultades de los mandatarios. De no ser así, la falta de la designación de la autoridad que debe conocer del asunto y la clase de proceso que se debe seguir, solamente se pueden obviar mediante un poder general otorgado mediante escritura pública.

Mientras tanto, la escueta autorización dada por ESCULTERO a los señores GUSTAVO GARCÍA SANCLEMENTE y MARFA NIDIA JARAMILLO sigue siendo un ADEFECIO DOCUMENTO semejante a una autorización de cobro de una deuda a un particular, pero no como poder idóneo generador de otro poder otorgado a un mandatario judicial para instaurar un proceso ejecutivo laboral, la mentada autorización es tan incompleta, que para el cobro de una deuda a un particular, solamente serviría para recordarle a éste que tiene una obligación a su cargo, y si el deudor lo recuerda solamente pagaría en calidad de obligación natural.
(…)

3.- Impugnación al pronunciamiento de primera instancia sobre la excepción de AUSENCIA DE COMPETENCIA TERRITORIAL.
(…)

Por lo que antecede, hay suficiente claridad en cuanto a que los créditos de carácter laboral derivados del contrato de trabajo celebrado con la tripulación en un barco, dan origen a la correspondiente ejecución con el privilegio de embargar la nave, pero siempre y cuando esa relación laboral haya tenido nacimiento en ese país y bajo el imperio de las leyes colombianas, porque de lo contrario nuestra legislación rebasaría la esfera de la soberanía la cual también incluye el mar territorial.

Por manera que, si conforme a l documento falso que se pretende hacer valer como base del recaudo ejecutivo fechado en marzo 12 de 1992, la relación laboral de ESCULTERO con la PACIFIC COASTING se realizó mucho antes de la llegada de la motonave "ZEETOR" a aguas territoriales colombianas (junio de 1990 a julio de 1991)

Por tanto, el juzgado que conoce del proceso de la referencia, NO TIENE COMPETENCIA FUNCIONAL para conocer de la ejecución iniciada por el señor REINALDO ESCULTERO".

- Oficio de fecha 16 de febrero de 1994[331], por medio del cual el Capitán de Puerto de Buenaventura informa a la secuestre del ZEETOR que ha solicitado al Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura que ordene constituir la garantía que a su juicio sea suficiente para autorizar que se expida el zarpe a la motonave ZEETOR.

- Liquidación de costas realizada por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura (Valle), el día 3 de marzo de 1994, la cual ascendió a la suma de $3.412.800,oo[332].

- Auto Nº 015 proferido por el Tribunal Superior de Cali Sala Laboral, el día 10 de marzo de 1994, mediante el cual se resolvió confirmar el auto interlocutorio Nº 1784 proferido por la Juez Segunda Laboral del Circuito de Buenaventura, en donde se declaró no probadas las excepciones propuestas por la parte ejecutada y en consecuencia se dispuso seguir adelante con la ejecución incoada por Reynaldo Escultero contra la Sociedad Pacific Coasting. Del cual la Sala resalta lo siguiente[333]:

> *"En este orden de ideas la Sala de Decisión concluye que en este evento a diferencia de otros procesos igualmente tramitados contra la aquí demandada no se puede declarar probada la excepción de ausencia de acto o documento que sirva de base del recaudo ejecutivo laboral porque el título valor base de la ejecución fue avalado por el capitán del puerto, quien con su actuación lo atemperó a las normas legales vigentes y le otorgó la validez necesarias para que cualquier Juez de la República con base en él profiera mandamiento de pago, tal y como lo hiciera la señora Juez Segunda Laboral del Circuito de Buenaventura, sin embargo consideramos pertinente anotar que los argumentos expuestos por el recurrente en cuanto a la acción penal adelantada en la Fiscalía 125 de Buenaventura son valederos y de peso siempre y cuando se esgriman conforme a derecho y de hacerlo pueden permitirle sacar avante sus alegaciones.*
>
> *La segunda excepción propuesta por la parte demandada consiste en la ilegitimidad de personería por activa, igualmente negada en el juzgado de instancia debe ser confirmada por esta Sala de Decisión con los mismos argumentos expuestos en el proveído revisado, pues evidentemente el artículo 2142 del Código Civil permitió a Reynaldo Escultero conferir a Gustavo García Sanclemente y Marfa Nidia Jaramillo capacidad para gestionar ante las autoridades respectivas, todo lo relacionado con el cobro de la cuenta que a él le adeudara la motonave Zeetor, lo que en otras palabras no es nada diferente al contrato de mandato que como bien sabemos es un contrato consensual y su*

---

[331] Fl. 659 del C. 1A.
[332] Fls. 389 (final) del C.5
[333] Fls.13 – 19 del C.2

perfeccionamiento se obtiene simplemente con el acuerdo de las voluntades, luego entonces perfectamente podía el demandante expresar libremente su consentimiento como evidentemente lo hizo en el documento del cual reposa copia en el folio 3 del cuaderno remitido a esta instancia, correspondiéndole obviamente a estos ahí sí conferir el poder con los requisitos exigidos en el Código de Procedimiento Civil, en el momento de incoar la acción ejecutiva laboral y cuyo otorgamiento se ajustó a un todo a las normas legales vigentes tal como se desprende del poder que obra en el folio 1º del cuaderno ya mencionado, lo que necesariamente nos lleva a confirmar la decisión de la juez en el sentido de declarar no probada esta excepción.

Finalmente alega la demandada que existe falta de competencia territorial en consideración a que está demostrado en autos que la relación laboral del demandante con la Pacific Coasting se realizó mucho antes de la llegada de la motonave Zeetor a aguas territoriales Colombianas, criterio que respetamos pero que por fortuna el Código de Comercio nos permite disentir de él, pues el artículo 1450 expresamente consagra la posibilidad de embargar una nave extranjera surta en Colombia en razón de cualquier crédito privilegiado o por cualquier otro crédito que haya sido contraído en Colombia y como bien lo explicara la providencia revisada el crédito demandado por Reynaldo Escultero es un crédito privilegiado a la luz de las mismas normas del Código de Comercio lo que necesariamente permite el trámite de la presente acción".

- Memorial presentado por el apoderado de la parte demandada, el día 24 de marzo de 1994 dentro del proceso adelantado por Reinaldo Escultero contra Pacific CoastIng S.A., por medio del cual solicitó la suspensión del proceso, en los siguientes términos[334]:

"(…) cuando el procesado JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN, falsificó los documentos que sirven de base de recaudo ejecutivo laboral en el proceso de la referencia, el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, se encontraba hospedado en el HOTEL FELIPE II de esta ciudad de Buenaventura, según está probado documentalmente ante la aludida FISCALÍA SECCIONAL CIENTO VEINTICINCO DE BUENAVENTURA, el señor MORA VAN WICHEN, no solamente es el armador de la motonave "ZEETOR", sino que además es director, presidente y apoderado General de la sociedad PACIFIC COASTING S.A. por consiguiente, el señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRÁN, no podía actuar en representación del armador, porque sencillamente este se encontraba presente en la ciudad de Buenaventura. Por contera, la creación de títulos que sirven de base de recaudo ejecutivo laboral, no se encuentra como obligación o función del capitán de la motonave; no hay necesidad de esfuerzo hermenéutico para verificar que lo dicho antelativamente (sic) es así.
(…)

Nada más ostensible que una falsedad investigada en materia criminal que influya en la decisión final que deba tomar el Juez Laboral, y por tanto proceder a la SUSPENSIÓN DEL PROCESO LABORAL hasta que se resuelva la cuestión penal".

---

[334] Fls. 393 – 397 (final) del C.5

- Auto interlocutorio Nº465 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura en audiencia pública Nº 462 el día 12 de abril de 1994, por medio del cual se niega la petición de suspensión del proceso ejecutivo laboral propuesto por el señor Reinaldo Escultero[335]:

> *"Pero el Despacho considera que el solo hecho de que se haya denunciado al señor Escultero por el delito de fraude procesal no es una razón de peso para suspender el proceso, porque lo que en éste momento existe es una presunción que se está investigando y ello no quiere decir que necesariamente el señor Escultero y el señor Montes de Oca Beltrán vayan a ser condenados.*
>
> *Dentro de la discrecionalidad de que goza el Juez para suspender o no el proceso, éste Juzgado estima que no hay ninguna probanza que nos lleva a suspender el proceso ejecutivo, porque si la sola constancia de que existe denuncia penal por la supuesta comisión de una falsedad en documento o fraude procesal dieran pie para la misma, serían muchos los procesos laborales obstruidos y debemos tener en cuenta que éste es un crédito privilegiado".*

- Escrito presentado por el apoderado de la parte demandada, el día 20 de abril de 1994, ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura por medio del cual impugnó la decisión del Auto interlocutorio Nº465 y solicitó que se revoque el auto y en su lugar se decrete la suspensión del proceso[336].

- Auto interlocutorio No. 497 de 22 de abril de 1994 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura- Valle mediante el cual se concede en efecto devolutivo el recurso de apelación interpuesto por la parte demandada en contra de la providencia 465 de 12 de abril de 1994[337].

- Escrito sin fecha y presentado por el apoderado de la parte demandante, ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito[338], en el cual:

> *"(…) Respetuosamente manifiesto a usted que, objeto la liquidación del crédito efectuada en este proceso, en base a las siguientes causas:*

---

[335] Fls. 400 – 404 (final) del C.5 y 84-88 C.10
[336] Fls. 405 -411 (final) del C.5
[337] Fls. 412 (final) C.5
[338] Fls. 419 (final) C.5 y 103 C.10

1) En la liquidación objetada se anota que se trata de la liquidación del crédito y las costas, y es el caso que, las costas y agencias en derecho no fueron incluidas en la referida liquidación.

2) Igualmente, se incurrió en error aritmético en la liquidación objetada, ya que se anota: capital $17.925.092.oo pesos; tasa de interés $0.52 mensual = $89.625.25 por mes. Es el caso que, a la tasa del 0.520 por mes, sobre un capital de $17.925.092 pesos, los intereses mensuales son $93.210.04, no $89.625.46 como se anota erróneamente en la liquidación, sino la suma de $2.466.970.oo pesos.
Atendiendo la objeción presentada, con el mayor respeto solicito al Despacho, que se incluya en la liquidación las costas y agencias en derecho de ley, y se corrija el error aritmético anotado anteriormente".

-Providencia proferida por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura-Valle el 11 de julio de 1994 dentro del proceso ejecutivo laboral de primera instancia adelantado por Reynaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A.[339]:

"(…) CONSIDERACIONES:
(…)

En cuanto a la objeción de la liquidación del crédito y las costas hechas por el apoderado judicial de la parte demandante el Despacho se permite aclarar lo siguiente:

Los intereses fueron adscritos como del 0.520 mensuales del total cuando realmente en los procesos laborales son del 0.5% mensuales y así fue como se liquidaron para un total de $89.625.46 mensuales y un total de $2.372.087.17.oo. Como se omitió efectivamente incluir las Agencias en Derecho se ordenará su agregación a esa liquidación en la suma de $3.412.800.oo.

La liquidación del crédito y las costas quedará así:

Capital: 19.730 dólares por salarios para un total al cambio de 840.37… $16.580.500.10. 1600 dólares por vacaciones para un total de $1.344.592.oo.

Intereses: Son 89.625.46 mensuales desde el 12 de marzo de 19962, para un total de $2.372.087.17

Agencias en derecho: $3.412.800.oo

Total liquidación del crédito y las costas: $23.709.979.27 (…)".

---

[339] Fls. 422 (final) C.5 y 106-107 C.10

- Comunicado de 12 de julio de 1994 proferido por el Juzgado Segundo Civil del Circuito Buenaventura, mediante el cual le comunica al Juzgado Segundo Laboral del mismo Circuito[340]:

> *"(…) que dentro del proceso ejecutivo singular, instaurado por el Dr. Alejandro Londoño Londoño, contra la Sociedad Pacific Coasting S.A. y Joseph Mora Van Wichen, por auto de la fecha se ha decretado el embargo y secuestro de los remanentes o de los bienes que por cualquier causa se lleguen a desembargar propiedad de Pacific Coasting S.A. y Joseph Mora Van Wichen, dentro del proceso que en ese Juzgado le adelanta el señor Reinaldo Escultero, proceso ordinario laboral".*

- Auto de sustanciación No. 4.329 de 27 de julio de 1994 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito-Buenaventura, mediante el cual resuelve[341]:

> *"Primero: Teniendo en cuenta la solicitud elevada por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de la localidad si en el proceso de la referencia hubiere remanente o se llegare a desembargar bienes de propiedad de la Sociedad Pacific Coasting S.A. se procederá conforme a lo solicitada (sic)".*

- Auto Nº 051 proferido por el Tribunal Superior de Cali – Sala Laboral, el día 27 de julio de 1994, mediante el cual se resolvió revocar el auto 465 de abril 12 de 1994 pronunciado por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, y en su lugar ordenó la *"suspensión del presente proceso adelantado por Reynaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A., hasta tanto se resuelva el proceso penal incoado contra el demandante por los delitos de fraude procesal, falsedad personal, hurto y abuso de confianza, en razón a ser determinante su resultado en el curso de esta acción y atemperándonos a los presupuestos legales necesarios en el decurso de la prejudicialidad penal de una acción[342]".*

- Certificado expedido por la Juez Segunda Laboral del Circuito de Buenaventura, el día 3 de agosto de 1994[343], mediante el cual hace constar:

> *"(…) Que en este Despacho Judicial sí cursa el proceso ejecutivo laboral de primera instancia instaurado por el señor Reynaldo Escultero, contra la Pacific Coasting, por auto #045 del 27 de julio de 1994, el Honorable Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cali (Sala Laboral), revocó el auto #465 del 12 de abril de 1994,*

---

[340] Fls. 424 (final) C.5 y 108 C.10
[341] Fls. 426 (final) C.5.
[342] Fls. 20 – 23 del C. 2
[343] Fls. 445 (final) C.5. y 130 C.10

dictado por éste Despacho para ordenar la suspensión del mismo hasta tanto no resuelva el proceso penal incoado por el señor Joseph Mora Van Wichen.

La diligencia de embargo y secuestro se llevó a cabo el 11 de mayo de 1992".

- Escrito presentado por el Agente Eventual del Ministerio Público ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito el día 4 de agosto de 1994 mediante el cual solicitó decretar la nulidad de todo lo actuado desde el auto admisorio de la demanda, por carencia absoluta de jurisdicción, por cuanto consideró[344]:

"(…) Se observa que surtidas las respectivas actuaciones procesales se han hecho pronunciamientos encontrados por parte del Tribunal Superior de Cali Sala Laboral en cuanto a la idoneidad de los títulos ejecutivos que han servido de base a los respectivos procesos ejecutivos laborales que cursan contra la Pacific Coasting S.A. en ambos Juzgados Laborales del Circuito de ésta ciudad.

Tenemos de una parte el pronunciamiento dentro del Ejecutivo Laboral que cursó en el Juzgado 29 Laboral de Roger Eliseo Gálvez Vargas contra la aquí demandada, cuando en auto de 7 de diciembre de 1992 por vía de apelación declaró probada la excepción de inexistencia de título ejecutivo sobre la base que las liquidaciones debe ir aprobadas (sic) por el Capitán de Puerto y no por el Capitán de Nave, esto al tenor de lo dispuesto en el numeral 5 del artículo 1561 del C. de Co; de otra parte, en el proceso ejecutivo laboral que cursa en el mismo Juzgado siendo demandante Miguel Angel Mina Bellido en el que con fecha de 26 de abril de 1993 se había (probado) declarado probado la excepción de fondo de inexistencia de título ejecutivo con base en el criterio ya esbozado por el Tribunal Superior de Cali, mediante auto calendado de 24 de agosto de 1993 esa Corporación por vía de apelación revocó el auto materia de impugnación y declaró no probada la excepción propuesta sobre la base de que la sola firma del Capitán de Puerto era suficiente como aprobación de la liquidación presentada por el Capitán de la Nave que obliga al Armador.

En criterio del Ministerio Público y dada su intervención por encima de cualesquier otro interés diferente a la guarda del orden jurídico, en momento alguno se aparta del respeto que le merecen los pronunciamientos tanto de su Despacho como del Tribunal Superior de Cali, pero no los comparte bajo ningún punto de vista.
(…)

Luego entonces, pretender hacer valer que la ley colombiana rige para los contratos de enrolamiento celebrados en el exterior para prestar servicios en naves extranjeras que arriban a puerto colombiano, es ir mucho más allá del límite de cualquier interpretación medianamente razonable, pues supone a la luz de los Tratados Internacionales citados adheridos por Colombia, violación a los mismos al entrar a consirar (sic) controversias civiles surgidas entre los miembros de la misma tripulación, que como ya se ha establecido, solo corresponde conocer, a la legislación del Estado donde se celebró el contrato, que por lo demás en este momento se desconoce, o bien a la legislación del Estado bajo cuya bandera navega, en este caso concreto, de la República de Honduras.

---

[344] Fls. 446-454 (final) C.5 y 131-139 C.10

(…)

Como corolario de lo anterior, es de resaltar que su Despacho ha procedido a secuestrar una moto nave sobre la cual aún no se ha legalizado la inscripción del embargo ordenado, precisamente por las razones expuestas anteriormente y que bien vale la pena reiterar: El Zeetor no es de bandera colombiana, por lo que su embargo no puede ser registrado en la Capitanía de Puerto de Buenaventura en la forma ordenada en el oficio 333 de abril 10 de 1992, así el Capitán de Puerto haya contestado que ha tomado atenta nota, y tampoco puede ser registrado en la Capitanía de Puerto de San Lorenzo en la República de Honduras, porque su Despacho no tiene la potestad de ordenar a una autoridad de país extranjero acatar lo dispuesto en su pronunciamiento.

De acuerdo con lo contemplado en el art. 142 del C. de P.C., se está en oportunidad para proponer la nulidad, pelanteada (sic), toda vez que la causal invocada ha permanecido perpetua e inalterada, desde el inicio del proceso, e incluso a pesar de haberse propuesto de fondo por la parte interesada, ésta no fue tenida en cuenta ni por su Despacho ni por el Tribunal Superior.

En consecuencia, y toda vez que las razones expuestas son más que suficientes para configurar la nulidad por carencia absoluta de jurisdicción, y así deberá declararse a partir del auto admisorio de la demanda, solicito que consecuencialmente, se ordene el levantamiento de las medidas cautelares que pesan sobre la moto nave Zeetor (…)".

- Providencia proferida por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, el día 23 de agosto de 1994 mediante la cual resuelve[345]:

"En el proceso de la referencia se declaró la suspensión del proceso hasta tanto se resuelva el proceso penal incoado por el demandante por los delitos de fraude procesal, falsedad personal, hurto y abuso de confianza, en razón a ser determinante su resultado en el curso de ésta acción, con base en la providencia No. 051 del veintisiete (27) de julio del año en curso (1994) (…)".

- Escrito sin fecha presentado por el Ministerio Público ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito dentro del proceso laboral de Reynaldo Escultero vs Pacific Coasting S.A.,mediante el cual solicitó se aclararla el auto de 23 de agosto de 1994, en razón a lo siguiente[346]:

"1. La actuación de la Procuraduría General de la Nación es con base en el numeral 7 del artículo 277 de la Constitución Política y no de su artículo 118.

2. La norma invocada por la señora Juez para abstenerse de dar trámite a la nulidad (ilegible) el asunto que nos ocupa, al con la situación presentada, toda (ilegible), fenómeno jurídico totalmente diferente a la suspensión por muerte o

---

[345] Fls. 460 (final) C.5 y 145 C.10
[346] Fls.148 C.10

enfermedad grave del representante o curador ad litem, circunstancias que en ningún momento ha acaecido.

3. Apartándose del criterio esgrimido por la Sala Laboral del Tribunal Superior de Cali, en cuanto ha decidido suspender por prejudicialidad el presente proceso en el que ya se ha dictado y ejecutoriado la respectiva sentencia, la nulidad propuesta por carencia absoluta de jurisdicción, es precisamente con base en la sentencia proferida y cuya ocurrencia es concomitante desde la misma presentación de la demanda, con lo que al aceptar (ilegible) que se debate en las diligencias penales, es necesario que se provea al respecto de la nulidad propuesta por el Ministerio Público, que es en defensa del orden jurídico, por encima del interés de las partes interesadas en esta litis".

- Auto proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura-Valle el 29 de agosto de 1994 mediante el cual se resolvió dársele trámite a la solicitud elevada por la Agente Eventual del Ministerio Público y correr traslado a las partes por el término de 3 días, por cuanto consideró[347]:

"(…) Considera el Despacho que lo que se debate en el caso sub examine es una situación bastante delicada para cualquier juez, porque debe tenerse en cuenta que la determinación de suspender este proceso hasta tanto se resuelva el proceso penal, fue tomada por la Sala Laboral del Honorable Tribunal Superior Judicial de Cali mediante providencia No. 051 del 27 de julio de 1994 debidamente ejecutoriada y precisamente unas de las causales de nulidad del proceso según los numerales 3 y 5 del C. de P. Civil es: "3. Cuando el juez procede contra providencia ejecutoriada del superior…" y "5. Cuando se adelanta después de ocurrida cualquiera de las causales legales de interrupción o de suspensión, si en estos casos se reanuda antes de la oportunidad debida".

Debe tener en cuenta la Agente Eventual de la Procuraduría, que es la legislación Colombiana la que considera que habría un vicio, o una desviación de más o menos entidad de la norma jurídica, si un Juez procede contra una providencia de su Superior, o sí adelante cualquier actuación después de ocurrir una causal de suspensión o de interrupción del proceso (como en este caso).

Iteramos pues, que lo que se nos plantea en éste caso concretamente es una situación jurídica que debe ser manejada con mucho cuidado y aunque el Despacho no comparte los planteamientos de la señora Agente Eventual de la Procuraduría General de la Nación en cuanto a la prejudicialidad y sus efectos legales (suspensión), en lo que sí está totalmente de acuerdo con ella es en el hecho de que el orden jurídico está por encima del interés de las partes interesadas en ésta litis y teniendo en cuenta que uno de los deberes del Juez según el artículo 37 del C. de P. Civil es "1. Dirigir el proceso, velar por su rápida solución, adoptar las medidas conducentes para impedir su paralización…", es que se le dará curso a la petición de nulidad elevada por ella y se tramitará la misma como incidente de acuerdo al artículo 135 del C. de P. Civil.

---

[347] Fls. 466-468 (final) C.5 y 151-153 C.10

En consecuencia, del escrito de nulidad se le correrá traslado a las partes por el término de tres (3) días, conforme al numeral 2º del artículo 137 del C. de P. Civil (…).

- Oficio No. 00324 de 1 de septiembre de 1994, presentado por la Procuraduría 75 Judicial Penal ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura-Valle mediante el cual[348]:

"(…) solicito a usted se sirva ordenar o dejar sin valor alguno o efecto la providencia emitida por su despacho el 23 de agosto del corriente año para que pueda entonces su decisión adoptada en su pronunciamiento (sic) del 29 de agosto/94 ser única (…)".

- Oficio No. 00331 de 6 de septiembre de 1994 de la Procuraduría 75 Judicial Penal mediante el cual se amplió el oficio No. 00324 del 1 de septiembre de 1994[349].

"Solicito a usted en forma muy comedida, proceda de inmediato a través del auto de cúmplase declarar sin valor ni efecto la providencia calendada 29 de agosto/94 para que ordene por Secretaría se termine de correr el término de ejecutoria de la providencia calendada el 25 de agosto del mismo y luego al proceder dar la aclaración peticionada, con lo que si la señora Juez considera que la decisión a adoptar es la misma contenida en el pronunciamiento del 29 de agosto del corriente, deberá en consecuencia declarar igualmente sin valor ni efecto la providencia del 25 de agosto, siempre sobre el criterio reiterado de nuestra Honorable Corte Suprema de Justicia de que los "autos ilegales no atan al Juez ni a las partes porque los errores cometidos no pueden convertirse en fuentes de nuevos errores", esto en razón y en concordancia con el artículo 309 del C. de P. Civil que prescribe que la aclaración que se surte en auto complementario ofrece total claridad al denotar que el auto aclaratorio forma un solo cuerpo con el que es objeto de aclaración y no autos diferentes".

- Audiencia pública No. 995 celebrada ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura-Valle el 8 de septiembre de 1994 en la que se profirió el auto interlocutorio No. 1.029[350]:

"CONSIDERACIONES:

(…) La historia procesal nos da cuenta que la Dra. Blanca Cecilia Solorza de Camacho, en su condición de asesora de la Procuraduría Delegada en lo Civil,

---

[348] Fls. 470 (final) C.5 y 155 C.10
[349] Fls. 471 (final) C.5 y 156 C.10
[350] Fls. 473-477 (final) C.5 y 158-162 C.10

solicita la nulidad de éste proceso ejecutivo laboral, por carencia absoluta de jurisdicción. (Fls. 412 a 420)

Mediante auto calendado el veintitrés (23) de agosto de mil novecientos noventa y cuatro (.f 426), el Despacho manifestó que a dicha solicitud se le daría la tramitación legal, pero sólo una vez se reanudara el proceso ya que éste se encontraba suspendido por la declaratoria de prejudicialidad hecha por la Sala Laboral del H. Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cali, en providencia del 27 de julio de 1994.

Posteriormente, la señora Asesora de la Procuraduría General de la Nación Delegada en lo Civil, según consta en el documento visible a folio 430 solicita la aclaración del auto anteriormente nombrado y el Juzgado, basándose en lo señalado en el artículo 309 del C. de P. Civil aplicable por analogía al procedimiento laboral que señala que "la aclaración de autos procederá de oficio dentro del término de su ejecutoria, o a petición de parte presentada dentro del mismo término", procedió a la aclaración, que se realizó con la providencia No. 5.132 del veintinueve (29) de agosto de mil novecientos noventa y cuatro (1994) (fs. 432, 433 y 434).

Luego la Dra. Neffer Toro Lenis en su condición de Procuradora Judicial, presenta los escritos a que hicimos referencia al iniciar éstas consideraciones y obrantes a folios 436 y 437 del expediente, en donde solicita lo ya mencionado y cuya fundamentación transcribimos textualmente.

El Despacho efectivamente observa que en la providencia fechada el veintitrés (23) no el veinticinco (25) de agosto del año en curso, por medio de la cual se determinó darle trámite a la solicitud elevada por la Asesora de la Procuraduría General de la Nación Delegada en lo Civil, hasta tanto no se reanudara el proceso que estaba legalmente suspendido, se incurrió involuntariamente en el error de no dejar correr en su totalidad los términos, procediendo a proferir otro auto antes de su ejecutoria.
El error obedeció al hecho de que antes de que se venciera ese término de ejecutoria se recibió el escrito de la señora Asesora de la Procuraduría General de la Nación Delegada en lo Civil, solicitando la aclaración en la pre anotada providencia y ello nos confundió, dando en consecuencia como notificada la providencia a la funcionaria, pero olvidándonos de las partes demandante y ejecutada.

El artículo 313 del C. de P. Civil, aplicable analógicamente al procedimiento laboral, dispone que las providencias judiciales se harán saber a las partes y demás interesados por medios de notificaciones y que salvo los casos expresamente exceptuados, ninguna providencia producirá efectos antes de haberse notificado.

Por su parte, el artículo 331 ibídem, prescribe que las providencias quedan ejecutoriadas y son firmes, tres días después de notificadas cuando carecen de recursos o han vencido los términos sin haberse interpuesto los recursos que fueren procedentes o cuando queda ejecutoriada la providencia que resuelva los interpuestos. No obstante, cuando se pide aclaración o complementación de una providencia, su firmeza sólo se producirá una vez ejecutoriada la que la resuelva.

La verdad, es que al no dejar que se ejecutoriara legalmente la providencia fechada el veintitrés de agosto de mil novecientos noventa y cuatro, se omitió una ritualidad procesal.

La Sala Civil de la H. Corte Suprema de Justicia ha dicho en providencia del 4 de febrero de 1981 entre otras cosas que: "se ha dicho reiteradamente por la jurisprudencia de la Corte que los autos aun firmes, no ligan al juzgador para proveer conforme a derecho, pudiendo por ende apartarse de ellos cuando quiera que lo resuelto no se acomoda a la estrictez del procedimiento".

Y en otra oportunidad, la Alta Corporación manifestó: … No puede quedar obligada por su ejecutoria, pues los autos pronunciados con quebranto de normas legales no tienen fuerza de sentencia, ni virtud para constreñir a asumir una competencia de que carece, cometiéndose así un nuevo error".

Las anteriores jurisprudencias nos sirven pues como base para manifestar en ésta providencia que se declarará la ilegalidad de la providencia del 23 de agosto de 1994 por medio de la cual el Despacho expresaba que a la solicitud elevada por el Agente del Ministerio público le daría tramitación sólo una vez se reanudara éste proceso ejecutivo laboral y por lo tanto nos acogeremos sólo a lo manifestado en el auto calendado el 29 de agosto de los corrientes que ordena darle a la solicitud el tramite incidental correspondiente y correr el traslado de ley.

Eso si queremos aclarar, que consideramos que habiéndose declarado en ésta providencia la ilegalidad del auto dictado el 23 de agosto de 1994 resulta innecesario el que se termine de correr su término de ejecutoria, ya que precisamente la ausencia de estrictez en el procedimiento en éste sentido, fue lo que dio origen a la ilegalidad.

Asimismo, la providencia que declara una ilegalidad tiene que notificarse y no puede ser un simple auto de "cúmplase", porque según el artículo 328 del C. de P. Civil, aplicable analógicamente al procedimiento laboral, "no requieren notificación los autos que contengan órdenes dirigidas exclusivamente al Secretario, y los demás que expresamente señala este Código. Al final de ellos se incluirá la orden de "cúmplase" y éste no es el caso.
(…)
RESUELVE

PRIMERO: Declarar la ilegalidad de la providencia fechada el 23 de agosto del año en curso (f. 426) por medio de la cual el Despacho manifestó que a la solicitud elevada por la señora Asesora de la Procuraduría General de la Nación- Delegada en lo Civil le daría la tramitación legal, sólo una vez se reanudará el proceso.
(…)
SEGUNDO: En consecuencia, dejar sólo con efecto la providencia del 29 de agosto de los corrientes (fs. 432, 433 y 434) por medio del cual previas las consideraciones de rigor se determinó dar a la solicitud el trámite legal (incidental) y correrle traslado a las partes por el término que señala el artículo 137 numeral 2º del C. de P. Civil aplicable analógicamente al procedimiento laboral".

- Recurso de apelación interpuesto el 14 de septiembre de 1994 por la parte demandante en contra del auto interlocutorio No. 1.029 proferido por el Juzgado

Segundo Laboral del Circuito dentro de la audiencia No. 995 de septiembre 8 de 1994 con base en los siguientes argumentos[351]:

> *"(…) Como el mismo Despacho lo comenta, encontrándonos frente a un proceso suspendido por orden del H. Tribunal, de ninguna manera se puede dar curso o revivir el proceso que se encuentra suspendido antes de su normal reanudación. Es la misma ley procedimental la que así lo determina, lo cual, entre otras cosas constituye causal de nulidad, como también lo determina la misma ley procedimental. Así las cosas, bajo ningún pretexto ni causa alguna, ninguna entidad por alto que sea su rango puede ni debe ejercer presión sobre funcionario alguno para que flagrantemente se viole la Ley, actuando en contra de sus mandatos y generando de paso nulidades. Como queda dicho anteriormente, si se le da curso a la solicitude (sic) de la Procuraduría encontrándose el proceso suspendido, se viola la ley; y si se viola la ley tan fácilmente solo porque se trata de un pedido de la Procuraduría, para que leyes, códigos y constituciones que es lo que tiene a nuestra amada patria en el estado en que se encuentra.*
>
> *Basado en el recurso de apelación interpuesto, solicito comedidamente al H. Tribunal Judicial de Cali, se revoque la providencia apelada, y se decrete en su lugar que, solo se le dará curso a la solicitud de nulidad presentada por la Procuraduría una vez se reanude legalmente el proceso".*

- Auto proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura-Valle el 15 de septiembre de 1994 mediante el cual se concede en efecto devolutivo el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante en contra del auto interlocutorio No. 1.029 del 8 de septiembre de 1994[352].

- Oficio No. 1586 de 5 de octubre de 1994 por medio del cual el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura, le comunica al Juzgado Segundo Laboral del Circuito[353]:

> *"(…) Que por medio de auto 5653 de agosto 25 del año en curso, se decretó la cancelación de las medidas cautelares decretadas.*
>
> *En consecuencia, sírvase proceder de conformidad, dejando sin valor el embargo de remanentes decretado dentro del proceso que en su Despacho adelanta el señor Reinaldo Escultero contra la misma demandada y comunicado a través de oficio 767 de agosto 27 de 1992".*

- Notificación personal realizada por el Juzgado Trece Laboral del Circuito de Santa Fe de Bogotá D.C. el 13 de febrero de 1995 a la Procuraduría Delegada en

---

[351] Fls. 478 (final) C.5 y 163 C.10
[352] Fls. 480 (final) C.5 y 165 C.10
[353] Fls. 484 (final) C.5

lo Civil, del auto de 23 de agosto de 1994 por medio del cual se declaró la suspensión del proceso ejecutivo de Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A[354].

- Oficio No. 95 de 23 de febrero de 1995 enviado por el Juzgado Segundo Civil del Circuito al Juzgado Segundo Laboral del Circuito[355].

> *"Comunico a usted, que dentro del proceso ejecutivo singular, instaurado por el Dr. Alejandro Londoño Londoño, contra la sociedad Pacific Coasting S.A., y Joseph Mora Van Wichen, este juzgado por auto de la fecha ordenó requerir al citado funcionario, para que se sirva dar cumplimiento al oficio 551 de fecha 12 de julio de 1994 donde se solicita el embargo y secuestro de los remanentes o de los bienes que por cualquier causa se lleguen a desembargar de propiedad de Pacific Coasting S.A. y Joseph Mora Van Wichen, dentro del proceso ordinario laboral que adelanta el señor Reinaldo Escultero contra los citados demandados, que cursa en su despacho".*

- Auto Nº 016 proferido por el Tribunal Superior de Cali – Sala Laboral a los 8 días del mes de marzo de 1995[356], por medio de la cual se dispuso la nulidad de todo lo actuado dentro del proceso incoado por Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A., tramitado en el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, y se ordenó el levantamiento de las medidas cautelares ordenadas mediante Auto 232 del 10 de abril de 1992.

Como fundamento de su decisión el Tribunal tuvo en cuenta que:

1. El 3 de abril de 1992, Reinaldo Escultero presentó demanda ejecutiva laboral contra Pacific Coasting S.A., prestando juramento, y manifestó que *"fue contratado en buenaventura para trabajar como tripulante de la Motonave "Zeetor" en calidad de ingeniero de maquinas, habiendo trabajado desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991"*

2. A la demanda se acompañó una certificación expedida por el Capitán de la motonave ZEETOR, en la que se hizo constar que el demandante Reinaldo

---

[354] Fls. 498 (final) C.5
[355] Fls. 493 (final) C.5
[356] Fls. 738-777 del C. 1A.

Escultero *"trabajó en la nave mencionada desde junio de 1990 hasta julio de 1991 adeudándosele la suma de $19.730.oo (…) Dólares Americanos), más $1.600.oo (…) dólares americanos, correspondientes a un mes de vacaciones".*

Asimismo, la mencionada certificación señaló que *"entre la armadora del buque PACIFIC COASTING S.A., representada por el Capitán de la nave y el Ing. Reinaldo Escultero han llegado al acuerdo de cancelar este monto en el transcurso de los próximos seis meses"*, contado a partir de la fecha de expedición de la mismas certificación, esto es, a partir del 12 de marzo de 1992.

3. Bajo este entendido, el Tribunal Superior de Cali – Sala Laboral admitió que el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura profiriera el auto de fecha 10 de abril de 1992, por medio del cual decretó el embargo y secuestro de la motonave Zeetor, es decir, porque contaba con la prueba documental para el efecto y el conocimiento de que el representante legal del barco era el Capitán de la motonave, esto es, Juan Alberto Montes de Oca, y el agente marítimo Navieros de Occidente Ltda.

La demanda ejecutiva laboral fue notificada al Capitán del barco quien interpuso recurso de reposición y contestó la demanda.

Quienes fueron notificados y contestaron la demanda en su momento.

4. Entonces se encontraban acorde las actuaciones desplegadas por el Juzgado 2º Laboral de Buenaventura, que posteriormente, negó la reposición solicitada y procedió al secuestro de la nave mediante diligencia del 11 de mayo de 1993, que practicó mediante comisión al Juzgado Tercero Civil Municipal de Buenaventura, en la cual se dio cumplimiento a las formalidades legales sin que se presentara oposición ni excepciones por la parte ejecutada, por lo que se continuó con el ejecutivo laboral, dentro del cual se practicó dictamen pericial para determinar el valor de la motonave embargada.

5. Sin embargo, fue sólo hasta el 14 de julio de 1992 que el señor Joseph Mora Van Wichen intervino en el ejecutivo laboral, mediante derecho de petición que

presentó aduciendo la calidad de *"apoderado general de la Pacific Coasting S.A."* y solicitó a la señora Juez que a través del secuestre de la motonave permitiera el embarque de los tripulantes por él señalados y *"que para efectos del mantenimiento de la M/N ZEETOR, esta me sea dada en custodia mientras se producen los fallos correspondientes".*

6. Seguidamente, se presentaron varias actuaciones, entre ellas la solicitud de uno de los tripulantes de la nave al secuestre de proveer seguridad para la nave, en contra de actos desplegados por Joseph Mora Van Wichen para el abordaje de la nave y la apropiación de documentos y elementos de ella.

Asimismo se presentó el embargo de los remanentes del proceso, por parte del Juzgado 1º Laboral del Circuito de Buenaventura, dentro del proceso ejecutivo laboral adelantado por otros miembros de la tripulación del Zeetor en este juzgado.

Y, el Juzgado 2º Laboral donde se adelantaba la actuación ejecutiva conminó al secuestre de la nave para que *"de común acuerdo y sin lesionar los derechos de los trabajadores demandantes ante la justicia laboral*", solucionaran con Joseph Mora Van Wichen los daños que padecía la motonave.

8. Sólo hasta el 2 de septiembre de 1992, *"intervino activamente en esta ejecución Joseph Mora Van Wichen en su calidad de representante legal de la sociedad Pacific Coasting S.A., "otorgando poder a una profesional del derecho, quien de inmediato presentó memorial solicitando la nulidad de lo actuado por indebida representación de la demandada y falta de notificación legal del mandamiento ejecutivo (…) sustentando su petición en el hecho de ser Joseph Mora Van Wichen el único y verdadero representante legal de la Pacific Coasting S.A., según lo demuestra la certificación expedida por la Dirección General de Registros Públicos de Panamá, llegando a manos de su poderdante sólo el 19 de agosto de 1992, circunstancia aprovechada en su contra por el ex - capitán de la M/N.*

En vista de todo lo anterior, el Tribunal Superior de Cali – Sala Laboral, concluyó que *"en ningún momento se aludió al lugar de contratación del demandante, a pesar de haberse indicado en el hecho primero de la demanda, haber sucedido en*

la ciudad de Buenaventura (…) y menos aún se invocó la ausencia de competencia territorial para remitirnos a normatividad internacional alguna"

También resaltó la Sala Laboral del Tribunal que una vez nombrada la perito LAURA EVELYN SARRIA DE RAMOS, ésta designó a Joseph Mora Van Wichen como depositario de la motonave Zeetor, frente a lo cual *"el juzgado del conocimiento mediante oficio (…) del 5 de octubre de 1992 solicitó a la secuestre, reemplazar, en su calidad de depositario al señor Mora Van Wichen, por haberlo designado sin autorización judicial, y a renglón seguido encontramos petición en el mismo sentido del demandante"*

En atención a lo anterior, el 7 de octubre de 1992, Joseph Mora Van Wichen elevó petición a la juez de conocimiento para que accediera a su designación como depositario y le solicitó *"NO SUSTITUIRLO POR OTRO"* y tener en cuenta que la *"Fiscalía 124 Seccional de Buenaventura certificó no haber proferido en su contra medida alguna de aseguramiento por el delito de hurto, conforme a la denuncia en su contra formulada por Juan Alberto Montes de Oca Beltrán, cursando en cambio investigación en contra del denunciante y de Victor Hugo Arenas Palomino, por denuncia de Joseph Mora"*

Seguidamente, el 13 de octubre de 1992 la Juez 2ª Laboral accedió a la petición de nulidad impetrada por el señor Joseph Mora y declaró la nulidad de todo lo actuado dentro del proceso ejecutivo laboral a partir de la notificación del mandamiento de pago *"por haberse probado la indebida representación de la parte demandada"* y, el 27 de octubre del mismo año informó al DAS "*de la designación del señor JOSEPH MORA VAN WICHEN POR LA SECUESTRE (…) como depositario de la motonave, sin autorización del Despacho, informe extensivo al jefe de extranjería del mismo".*

Contra la declaratoria de nulidad, el demandante interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación, siéndole concedido el segundo, ante la ineficacia del primero. De manera que fue así como el Tribunal Superior de Cali tuvo conocimiento de los hechos que antes se narraron y *"después de un detenido estudio de las piezas procesales*" profirió el auto 012 del 22 de febrero de 1994,

por medio del cual confirmó la decisión de primera instancia *"por estar demostrado en autos que el capitán de esta nave no podía llevar la representación judicial del armador o de su agente marítimo por cuanto éste último se encontraba presente en el puerto de Buenaventura a su arribo, conforme lo certificó el Capitán del Puerto"*.

Ahora bien, pese a la declaratoria de nulidad de lo actuado desde la notificación de la demanda, no se recibió en la Capitanía de Puerto la orden de desembargo de la motonave Zeetor, por cuanto la nulidad sólo se originó *"con respecto a la notificación al demandado del mandamiento de pago sin que en ningún momento se hubiera atacado el auto admisorio de la demanda y menos aún el mandamiento ejecutivo",* ante lo cual se manifestó la inconformidad de la apoderada de Joseph Mora Van Wichen.

El 22 de abril de 1993, acatando la confirmación de la nulidad dispuesta, se notificó del mandamiento ejecutivo a Joseph Mora Van Wichen, como representante legal de la empresa Pacific Coasting S.A., quien el 6 de mayo de 1993 presentó las excepciones de:

> *1) Ausencia de acto o documento que sirva de base de recaudo ejecutivo, lo cual conlleva la nulidad de todo lo actuado a partir del auto mandamiento (sic) de pago; disponiendo el levantamiento de las medidas cautelares de embargo y secuestro de la motonave y la terminación del proceso, después de condenar en costas y perjuicios a la parte demandante, por excederse el capitán de la motonave en sus funciones, toda vez que al constituir el título, el armador se encontraba en la ciudad de buenaventura.*
>
> *2) Ilegitimidad de personería por activa, al considerar el poder otorgado por el actor como un adefesioso documento, semejante a una autorización para cobrar una obligación particular, pero no idóneo para instaurar un proceso ejecutivo laboral.*
>
> *3) Ausencia de competencia territorial, por cuanto en su sentir los créditos laborales sólo adquieren la calidad de privilegiados si la contratación tuvo lugar en territorio colombiano, lo cual no sucedió así en éste evento, por cuanto el Capitán del Puerto de Buenaventura certificó que la motonave Hondureña "Zeetor", había arribado al Puerto de Buenaventurael día 2 de enero de 1992".*

De las mencionadas excepciones se corrió traslado al demandante quien a su turno insistió en "*la legalidad de su acción y sobre todo en la aplicabilidad de la ley colombiana conforme a lo dispuesto en nuestro Código de Comercio"*

Por otra parte, el Juez Primero Laboral del Circuito de Buenaventura remitió al proceso copia de los pronunciamientos proveídos dentro de los procesos ejecutivos laborales iniciados por Luciano Andrés Castillo Carmona y Juan Alberto Montes de Oca Beltrán contra *Pacific Coasting S.A.*, tanto del mencionado juzgado como del Tribunal Superior, por medio de los cuales se disponía *"continuar con la ejecución por considerar que las obligaciones demandadas son créditos privilegiados a la luz de nuestras normas comerciales, por cuanto no se probó legal y fehacientemente, la contratación de estos trabajadores en jurisdicción territorial diferentes al territorio nacional"*

En este sentido, frente a las excepciones propuestas la Juez 2ª Laboral del Circuito de Buenaventura, profirió auto declarando no probadas las excepciones propuestas y, en consecuencia, ordenó llevar adelante la ejecución incoada y condenar en costas a la parte ejecutada; providencia contra la cual se interpuso recurso de apelación por parte de la sociedad demandada, quien además solicitó la suspensión del proceso *"ejecutivo laboral, "mientras se decide la cuestión penal a que alude la parte razonada del presente escrito" que resumimos en el hecho especial de estarse adelantando investigación penal contra el entonces capitán de la M/N, señor Juan Alberto Montes de Oca Beltrán y contra el aquí demandante Reinaldo Escultero, en razón de considerar que con su actuación fraudulenta al crear el título valor base de ésta ejecución, incurrieron entre otros en el delito de fraude procesal";* Solicitud ésta última que fue denegada por la Juez 2ª Laboral al considerar que al denuncia no era una razón de peso para acceder al pedimento y estimar que no había ninguna probanza que la llevara a suspender el proceso ejecutivo

> *"Porque si la sola constancia de que existe una denuncia penal por la supuesta comisión de una falsedad en documento o un fraude procesal dieran pie para la misma, serian muchos los procesos laborales obstruidos y debemos tener en cuenta que este es una crédito privilegiado"*

Frente a esta decisión también la sociedad demandada interpuso recurso de apelación del que igualmente conoció el Tribunal de Cali – Sala Laboral y luego de verificar la información sobre el estado de la investigación penal, accedió a las peticiones de la recurrente, por lo que el proceso fue suspendido mediante auto de 11 de agosto de 1994.

Posteriormente, luego de varias intervenciones dentro del proceso, el Ministerio Público solicitó *"la nulidad del proceso por carencia absoluta de jurisdicción, a declararse desde el auto admisorio de la demanda, además de pedir el levantamiento de las medidas cautelares".*

De esta petición también conoció el Tribunal de Cali que previó a adoptar una decisión, consultó a la dirección General Marítima, que a su vez consultó al Ministerio de Relaciones Exteriores de cuyo concepto se destaca lo siguientes:

> *"En efecto, la normatividad internacional aplicable a las acciones que puedan adelantar tripulantes contra naves extranjeras surtas en aguas territoriales colombianas depende en gran parte de varios elementos y de la correlación entre unos y otros. Así, se requiere determinar, entre otras cosas:*
>
> *a. Nacionalidad de los propietarios*
> *b. Lugar de celebración del presunto contrato de trabajo*
> *c. Lugar de ejecución del contrato*
> *d. Bandera de la embarcación*
> *e. Nacionalidad de los Tripulantes"*

Bajo este entendido y con fundamento en el conocimiento que el Ministerio de Relaciones Exteriores ostentaba sobre el *"caso de la motonave Zeetor"* el Ministerio concluyó:

> *"Tenemos que se trata de una embarcación de bandera hondureña, con tripulantes en su mayoría de nacionalidad peruana, de propiedad de una empresa de la que es propietario un belga.*
>
> *La convención que en tales circunstancias podría ser aplicable es el TRATADO SOBRE DERECHO COMERCIAL INTERNACIONAL PROTOCOLO ADICIONAL, adoptados durante el Primer congreso Suramericano de Derecho Internacional Privado de Montevideo 1888-1889. Colombia adhirió a este pacto el 25 de octubre de 1934, previa autorización por Ley 40 de 1933. El Título VII del referido tratado se denomina "De la gente de mar" y su artículo 19 prescribe textualmente:*
>
> > *"Los contratos de ajuste de los Oficiales y de la gente de mar se rigen por la ley del país en que el contrato se celebra"*
>
> *Sin embargo esta disposición no resuelve de plano la cuestión por cuanto en parte alguna del expediente figura en dónde fueron enrolados los tripulantes. En realidad el título ejecutivo que ha prestado mérito para las acciones que tienen inmovilizada la motonave Zeetor fue creado en Colombia por uno de los propios demandantes, el Capitán de la misma embarcación. Por otra parte, en cuanto a medidas cautelares nos rige en el ámbito continental la CONVENCION INTERAMERICANA SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE MEDIDAS CAUTELARES, adoptada en Montevideo en 1979 y ratificada por Colombia previa aprobación por Ley 42 de 1986.*

> *También pueden resultar aplicables los convenios de la OIT No. 009-1920, sobre colocación de la gente de mar, ratificados ambos el 20-06-33, previa aprobación por Ley 129 de 1931.*
>
> *Aunque Colombia no es parte, el CONVENIO DE BRUSELAS SOBRE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES DE NAVEGACION MARITIMA DE 1952 recoge una serie de reglas aceptadas por la mayoría de los países y que podrían en cierta forma ser consideradas derecho de gentes. El artículo 2 de este instrumento estableció que el buque que navegue con pabellón extranjero no podrá ser embargado más que en virtud de un crédito marítimo. El artículo 1 aclara qué causas pueden originar créditos marítimos, incluyendo entre ellas los salarios del capitán, oficialidad y tripulación; y el 7º contiene reglas sobre competencia de los tribunales en cuya jurisdicción se haya dispuesto el embargo para resolver el fondo."*

Así las cosas, para decidir sobre la *"ausencia absoluta de jurisdicción"* aducida por el Ministerio Público, la Sala Laboral del Tribunal de Cali consideró:"

> *"(…) es cierto que se declararon no probadas las excepciones propuestas por la sociedad demandada, entre ellas la de falta de competencia territorial, pero también allí se obró conforme a derecho pues es sabido que las excepciones en el proceso laboral deben estar soportadas por las pruebas que con ellas se deben aportar como lo ordena el artículo 32 del C.P.C. lo que aquí no ocurrió pues el excepcionante se limitó a decir que los contratos no habían sido celebrados en nuestro país, sin aportar prueba alguna sobre esa afirmación, y teniendo en contra la del demandante cuando en el hecho 1º de la demanda dijo:* ***"El demandante Sr. Reynaldo Escultero fue contratado en Buenaventura para trabajar como tripulantes de la Motonave "Zeetor" en calidad de ingeniero de máquinas; habiendo trabajado desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991.***
> *(…)*
> *De donde resulta que se está afirmando que no se sabe dónde se celebró el contrato de trabajo con el actor, pero al mismo tiempo se niega que ellos hubieran ocurrido en el territorio de nuestro país. Esta situación es la que en definitiva debemos analizar, por cuanto de ella depende la decisión final que se tome, toda vez que para la Sala y esto ya lo ha dicho y lo reitera, se trata aquí de un crédito privilegiado, vale decir, que goza de especial protección del Estado por cuanto tienen su génesis en el trabajo humano que como sabemos está consagrado en nuestra Constitución Nacional como un derecho fundamental (…) por lo tanto de haberse demostrado que efectivamente el contrato de trabajo se celebró en territorio colombiano, tienen plena aplicación el artículo 2 del Código Sustantivo del Trabajo, consagratorio del principio de la territorialidad de la ley laboral, así como el mismo tratado de Montevideo de 1889 sobre "Derecho Comercial Internacional (…)"*

Luego de lo anterior, la Sala Laboral del Tribunal de Cali, en atención a los 5 factores señalados por el Ministerio de Relaciones Exteriores para determinar la competencia, encontró que en el caso de autos sólo se encuentran demostrados 3 de ellos, esto es, *"la nacionalidad del propietario, la bandera de la embarcación y*

la nacionalidad de los tripulantes, sin que sucediera igual con el lugar de celebración y de ejecución del contrato", sobre lo cual señaló:

> *"Revisando uno a uno los documentos base de la ejecución y los demás traídos a los autos con fin probatorio encontramos que el titulo constitutivo de la obligación, obrante a folio 92 de nuestro cuaderno, señala que el Ingeniero Reynaldo Escultero trabajó en la motonave mencionada desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991, sin que se determinara el sitio de prestación del servicio, sin embargo éste aspecto perfectamente podría ser demostrado por el actor en el transcurso del debate probatorio, como igual podía suceder con el lugar de celebración de la contratación, lo cual tampoco sucedió, máxime si tenemos en cuenta que el Capitán del Puerto de Buenaventura sólo certificó el arribo de la motonave a Buenaventura el día 02 de enero de 1992, haciéndose entonces imposible concluir éstos factores determinantes de la jurisdicción territorial, que al inicio del proceso no podían originar ni siquiera la inadmisión de la demanda y menos su rechazo, por ser necesario proporcionarle al ejecutante la posibilidad de probar legalmente tales aspectos, los cuales al no haberse dado como evidentemente no se dieron, nos deben llevar hoy a acceder al pedimento de la nulidad, pues no podemos olvidar que cuando un ejecutante no cumple con la carga probatoria a él impuesta, debe necesariamente esperar una sentencia adversa a sus pretensiones tal como lo dijo la honorable Corte Suprema de Justicia".*

Fue así, que el Tribunal de Cali – Sala Laboral, después de un pormenorizado estudio procesal y con fundamento en los señalamientos del Ministerio de Relaciones Exteriores decretó la nulidad propuesta por el agente del Ministerio Público, a partir del auto admisorio de la demanda, ordenó el levantamiento de las medidas cautelares y compulsó copias al Consejo Superior de la Judicatura para que investigara el comportamiento del abogado de la parte actora que conociendo la nulidad decretada por la misma causa en los procesos adelantados ante el Juzgado 1º Laboral del Circuito de Buenaventura, guardó silencio y siguió adelantando el ejecutivo laboral que aquí se estudió.

- Oficio No. 347 de 7 de abril de 1995 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, mediante el cual se da respuesta al oficio No. 95 enviado por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura[357], en el siguiente sentido:

> *"Teniendo en cuenta la solicitud elevada por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de la localidad, si en el proceso de la referencia hubiere remanente o se llegare a*

---

[357] Fls. 501 (final) C.5

desembargar bienes de propiedad de la sociedad Pacific Coasting S.A., no se procederá conforme a lo solicitado". Lo anterior refiriéndose al oficio #551 del 12 de julio de 1994".

- Auto interlocutorio No. 364 de 27 de abril de 1995, proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito mediante el cual se resolvió[358]:

"OBEDÉZCASE Y CÚMPLASE lo resuelto por el Honorable Tribunal Superior de Cali- Valle del Cauca, el cual mediante audiencia #073 y auto #016 del 8 de marzo de 1995, resuelve revocar el auto 1029 del 8 de septiembre de 1994. 2º.- Desatender el pedimento elevado… y Decretar la nulidad de lo actuado dentro del presente asunto a partir del auto admisorio de la demanda".

- Auto de sustanciación No. 2.112 de 8 de mayo de 1995 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito y en el que se decidió[359]:

"PRIMERO: COLOQUESE a disposición del Juzgado Segundo Civil del Circuito de la localidad los bienes desembargados en el presente proceso (…)".

- Oficio No. 535 de 15 de mayo de 1995 enviado por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura-Valle al Juzgado Segundo Civil del Circuito[360]:

"De la manera más atenta me dirijo a usted, con el fin de comunicarle que éste Despacho Judicial, mediante providencia 2112 de mayo 8 de 1995, a dispuesto ordenar el levantamiento de las medidas cautelares decretadas en este proceso.

Como quiera que existe embargo de remanente comunicado mediante oficio 551 de julio 12 de 1994, les estamos colocando a disposición el bien desembargado "M/N ZEETOR"".

- Oficio No. 534 de 15 de mayo de 1995 enviado por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, a la Capitanía de Puerto[361]:

"De la manera más atenta me dirijo a ustedes, con el fin de comunicarles que éste Despacho Judicial, mediante providencia 2112 de mayo 8 de 1995, ha dispuesto ordenar el levantamiento de las medidas cautelares decretadas en el proceso de la referencia, así mismo le hago saber que el bien desembargado quedó por cuenta del Juzgado Segundo Civil del Circuito de la localidad".

---

[358] Fls. 502 (final) C.5 y 187 C.10
[359] Fls. 505 (final) C.5 y 190 C.10
[360] Fls. 506 (final) C.5
[361] Fls. 506 (final) C.5

- Auto de sustanciación No. 2.503 de 25 de mayo de 1995 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito en el que se resolvió rechazar de plano la demanda ejecutiva laboral de primera instancia de Reynaldo Escultero, contra Pacific Coasting S.A[362].

- Oficio No. 229 de 6 de junio de 1995 enviado por el Ministerio Público al Juzgado Segundo Laboral del Circuito[363]:

> *"Comedidamente solicito a usted se sirva informar a éste Despacho y con el objeto de que forme parte de las diligencias adelantadas por la Procuraduría Delegada para la Vigilancia Judicial, si en el proceso ejecutivo laboral de primera instancia, en el cual figura como demandada la firma Pacific Coasting S.A, y como demandante Reinaldo Escultero, ya se decretó la nulidad de lo actuado, conforme a la sentencia proferida por el Tribunal Superior de Cali, Sala Laboral".*

- Oficio Nº 151 expedido el día 5 de febrero de 1998 por la Dirección General Marítima – Capitanía del Puerto dirigido al Secretario de Sección Primera del Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, por medio del cual informó[364]:

> *"En atención a su oficio Nº SP-4562 Ref: Proceso 23.051, me permito informarle que revisados nuestros archivos se pudo establecer que la motonave ZEETOR de bandera Hondureña durante el lapso comprendido entre el 18 de mayo/90 al 30 de Diciembre /91, arribó al puerto de Buenaventura en una oportunidad, que fue el día 03 de mayo de 1.990.*
>
> *En esa oportunidad arribó con la siguiente lista de tripulación:*
> *1. JAVIER WETZELL MILLER*
> *2. FELIX MANCO SILVA*
> *3. REYNALDO ESCUDERO*
> *4. DOUGLAS AGUIRRE C.*
> *5. JULIO CHULLES*
> *6. LUIS URIARTE*
> *7. ROGER GALVEZ*
> *8. AMADO BABILON*
>
> *A la fecha de presentación de solicitud de zarpe mayo 17 de 1.990, re registra un nuevo tripulante con el nombre de ERNESTO J. ASMAT R.".*

3.2.3 Valoración jurídica – Responsabilidad de la administración de justicia

---

[362] Fls. 508 (final) C.5
[363] Fls. 511 (final) C.5
[364] Fls. 219 del C.2

Dentro del ordenamiento colombiano se encuentra instituida la legislación laboral con la finalidad primordial de *"lograr la justicia en las relaciones que surgen entre empleadores y trabajadores, dentro de un espíritu de coordinación económica y equilibrio social"*[365], la cual es aplicable *"en todo el territorio de la república para todos sus habitantes, sin consideración a su nacionalidad*"[366], principio éste conocido como "*territorialidad de la ley o lex locis solutionis".*

De la misma manera se encuentra instituida la jurisdicción laboral para conocer, entre otros, los conflictos jurídicos que se originen directa o indirectamente en el contrato de trabajo y la ejecución de obligaciones emanadas de la relación de trabajo[367] y cuya competencia, en el texto original del Código de Procedimiento Laboral, por regla general, se determina por el lugar en donde haya sido prestado el servicio, o por el domicilio del demandado, a elección del actor[368].

Nótese, entonces, que el legislador estableció para el demandante, quienes en su mayoría son los trabajadores, la potestad de escoger el lugar en donde presentaría su demanda, esto es, el lugar donde haya prestado la labor contratada o el de domicilio del demandado, lo cual resulta absolutamente acorde con el artículo 53 de la Constitución Política que prodiga la especial protección del trabajador; protección que, entre muchos otros, se materializa en la garantía de la situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho y la primacía de la realidad sobre las formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; así como en las prerrogativas según las cuales los convenios internacionales del trabajo hacen parte de la legislación interna y la ley, los contratos, los acuerdos y convenios de trabajo, no pueden menoscabar la libertad, la dignidad humana ni los derechos de los trabajadores.

---

[365] Art. 1º C.S. del T.
[366] Art. 2º C.S. del T.
[367] Normativa presente en el texto original del Art. 2º C.P. del L. y en las modificaciones introducidas por la Ley 362 de 1997 y la Ley 712 de 2001, art. 2º - Nles. 1º y 5º.
[368] Normativa presente en el texto original del Art. 5º C.P. del L. y en las modificaciones introducidas por la Ley 712 de 2001.

Así las cosas, queda claro que la legislación y la jurisdicción laboral justifican su existencia en la consecución de los fines primordiales constitucional y legalmente establecidos frente al derecho al trabajo en procura de proteger la relación entre trabajadores y empleadores y garantizar la función social de la empresa y la propiedad privada, así como el orden social y justo.

En el caso de autos la Sala observa que el conflicto que dio lugar a la presente acción de reparación directa tuvo origen en una relación laboral trabada entre el propietario y armador de la motonave Zeetor, esto es, Pacific Coasting S.A. y la tripulación a bordo, de la cual se derivaron las controversias que fueron puestas a consideración de la Justicia Laboral del Circuito de Buenaventura, la primera de ellas mediante demanda ejecutiva instaurada por Reinaldo Escultero contra la mencionada sociedad y de la cual conoció el Juzgado 2º Laboral de dicho Circuito, que decretó el embargo y secuestro de la motonave, hecho éste que invocan los demandantes contra la administración de justicia, en tanto que se pregona que el título ejecutivo que sirvió de fundamento para la adopción de la medida "*no era en realidad tal, pues no era auténtico y ni siquiera reunía la calidad de prueba sumaria como prescribe la ley al caracterizar estos documentos; menos se pensó en la extraterritorialidad de la jurisdicción (sic) en que incurrió el juzgado erróneamente sobre un pacto laboral donde la ley colombiana no tenía imperio"* situación en la que afirman los demandantes "*tampoco se fijó el juzgado".*

Al respecto, consideró el demandante que los errores se configuran en que (i) el juzgado omitió estudiar el título ejecutivo "*cuidadosamente*"; (ii) admitió como representante de la sociedad demandada al capitán de la motonave Zeetor, señor Juan Montes de Oca Beltran, quien a su parecer no tenía tal calidad, de acuerdo con el artículo 1050 del Código de Comercio; (iii) la motonave era una motonave extranjera, por lo que considera improcedente su embargo judicial; (iv) el juzgado no previó que la relación laboral que dio lugar al proceso judicial "*se configuró de junio de 1990 hasta julio de 1991, y tenemos que, de acuerdo a las constancias expedidas por la Capitanía del puerto y que acompañaron a la demanda, la nave arribó a Buenaventura el 2 de enero de 1992",* frente a lo cual, en instancias diferentes a la presentación de la demanda, los aquí demandantes afirmaron que el Zeetor no había estado en Buenaventura antes de esta fecha, por lo que

considera que la Juez debió tener en cuenta este hecho para inadmitir la demanda o prever la falta de competencia y jurisdicción; (v) el juzgado no se percató de que el embargo por él decretado se hallara inscrito por la Capitanía de Puerto; (vi) el juzgado no observó lo dispuesto por el artículo 23 constitucional – Derecho de Petición, cuando "*el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, se hace presente en el proceso el día 14 de julio de 1992"* para solicitar el depósito de la motonave y, adicionalmente, inadmitió *ab initio* su nombramiento como depositario de la motonave embargada, negándole la posibilidad de entrar en contacto con la nave, cuando, al decir del apoderado demandante en audiencia del 19 de enero de 2015, "*todos sabían que él era el representante de la sociedad demandada"*; (vii) el juzgado se tomó 7 meses para resolver las excepciones propuestas por la parte demandada, cuando los demás tramites adelantados dentro del proceso habían sido muchos más rápidos; (viii) el juzgado adoptó decisiones erradas que fueron confirmadas por la segunda instancia; (ix) el juzgado adoptó varias decisiones que fueron revocadas por su superior jerárquico; (ix) y finalmente, se queja de la actuación desplegada por los secuestre, en quienes alega su falta de idoneidad para el cargo y la responsabilidad por el deterioro de la motonave.

En este entendido, la Sala despachará los cargos propuestos por la parte actora, en el siguiente orden:

3.2.3.1 El juzgado admitió como representante de la sociedad demandada al capitán de la motonave Zeetor - Juan Montes de Oca Beltran, quien al parecer de la parte actora no tenía tal calidad.

En el caso de autos la Sala observa que el día 3 de abril de 1992[369], Reinaldo Escultero radicó demanda de proceso ejecutivo laboral de doble instancia instaurada contra la sociedad Pacific Coasting S.A., en su calidad de armadores de la Motonave Zeetor, con el fin de que se condenara al pago de las sumas de dinero adeudadas por concepto de salarios y vacaciones, debido a que *"fue contratado en Buenaventura para trabajar como tripulante de la Motonave "Zeetor"*

[369] Fls. 142 – 147 del C.5

en calidad de ingeniero de máquinas, habiendo trabajado desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991", pero no se le cancelaron los últimos meses de trabajo. El conocimiento de esta demanda correspondió al Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura.

Para analizar este punto, la Sala quiere revisar los requisitos de procedibilidad exigidos por la legislación procesal laboral, frente a la admisión de una demanda ejecutiva laboral y su cumplimiento en el caso concreto.

A la sazón, se encuentra las disposiciones contenidas en los artículos 25, 26 y 27 del Código de Procedimiento Laboral proferido mediante Decreto Ley 2158 del 24 de junio de 1.948, mediante los cuales se establecen los requisitos generales de la demanda laboral y sus anexos:

En primer lugar, el artículo 25 del C.P. del L. estableció las formas y contenido de la demanda. "*La demanda deberá contener: la designación del Juez a quien se dirige; el nombre de las partes y el de sus representantes, si aquéllas no comparecen o no pueden comparecer por sí mismas; su vecindad o residencia y dirección, si es conocida, o la afirmación de que se ignora la del demandado, ratificada bajo juramento; lo que se demanda, expresando con claridad y precisión los hechos y omisiones; una relación de los medios de prueba que el actor pretenda hacer valer para establecer la verdad de sus afirmaciones; la cuantía, cuando su estimación sea necesaria para fijar la competencia y las razones y fundamentos de derecho en que se apoya. Cuando el trabajador pueda litigar en causa propia no será necesario este último requisito"* (posteriormente modificado por el artículo 12 de la Ley 712 de 2001).

A su turno, la enumeración siguiente, esto es, el artículo 26 *ibídem* exigía que la demanda fuera acompañada con *"tantas copias cuantos sean los demandados. Dichas copias tendrán por objeto surtir simultáneamente los traslados y deberán ser autenticadas por el Secretario"*. Norma ésta que fue modificada por el art. 14 de la Ley 712 de 2001 que amplió los anexos de la demanda al requerir que *"La demanda deberá ir acompañada de los siguientes anexos: 1. El poder. 2. Las*

copias de la demanda para efecto del traslado, tantas cuantos sean los demandados. 3. Las pruebas documentales y las anticipadas que se encuentren en poder del demandante. 4. La prueba de la existencia y representación legal, si es una persona jurídica de derecho privado que actúa como demandante o demandado. 5. La prueba del agotamiento de la reclamación administrativa si fuere el caso. 6. La prueba del agotamiento del requisito de procedibilidad de que trata la Ley 640 de 2001, cuando ella lo exija. PARÁGRAFO. Ante la imposibilidad de acompañar la prueba de la existencia y representación legal del demandado, se afirmará tal circunstancia bajo juramento que se entenderá prestado con la presentación de la demanda. Esta circunstancia no será causal de devolución. El Juez tomará las medidas conducentes para su obtención".

Y, finalmente, el artículo 27, el cual continúa vigente, determina que la demanda se dirija *"contra el empleador, o contra su representante cuando éste tenga la facultad para comparecer en proceso, en nombre de aquél".*

Visto lo anterior, la Sala llama la atención sobre los requisitos exigidos por el artículo 26 del C. P. L. que para la época de los hechos únicamente exigía el acompañamiento de las copias de la demanda, con el objeto de surtir el traslado a la parte demandada, de manera, que fue sólo con la reforma introducida por el art. 14 de la Ley 712 de 2001 (no aplicable para la época de los hechos) que se hizo exigible el anexo de la prueba de la existencia y representación legal cuando el demandado o demandante fuera una persona jurídica de derecho privado, aunque bajo la salvedad introducida por el parágrafo de la misma norma, según el cual *"[a]nte la imposibilidad de acompañar la prueba de la existencia y representación legal del demandado, se afirmará tal circunstancia bajo juramento que se entenderá prestado con la presentación de la demanda",* de modo que la ausencia de dicho certificado no era motivo para la devolución del libelo introductorio, pero obligaba al juez a tomar las medidas conducentes para su obtención.

Observa la Sala, que la demanda presentada por Reinaldo Escultero designó el juez a quien se dirigió, el nombre de las partes y de sus representantes legales, en cuyo efecto se señaló a Juan Montes de Oca Beltran como Capitán de la Motonave y a Navieros de Occidente como agente marítimo, asimismo se citó el

objeto de la demanda, precisado en *"que se condene al pago de las sumas de dinero adeudadas por concepto de salarios y vacaciones, debido a que fue contratado en Buenaventura para trabajar como tripulante de la Motonave "Zeetor" en calidad de ingeniero de máquinas, habiendo trabajado desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991";* se relacionaron los medios de prueba y las razones de derecho en que apoyó sus pretensiones, elementos éstos con los cuales se satisfacían los requisitos ordinarios exigidos para la admisión de la demanda.

Así las cosas, la Juez 2º Laboral del Circuito de Buenaventura se encontraba ante una demanda que reunía los requisitos exigidos por la legislación procesal laboral vigente para la época; demanda que versaba sobre una relación laboral emanada de un contrato aparentemente celebrado en la ciudad de Buenaventura y se encontraba acompañada de la constancia emanada del deudor, suscrita en la misma ciudad de Buenaventura el día 12 de marzo de 1992, que corroboraba las manifestaciones efectuadas por el demandante en su escrito introductorio, las cuales se reputan bajo juramento.

Tales manifestaciones no son otras que, la representación legal de la sociedad *Pacific Coasting* en cabeza del capitán de la motonave, el sitio de suscripción del contrato en Buenaventura y la certificación del acuerdo de pago de la obligación, todo lo cual, en principio, hacía aplicables los artículos 1º y 2º del C. S. del T., que dotan de jurisdicción al Estado Colombiano, sin importar la nacionalidad de las partes, y, *contrario sensu*, impedían intuir una indebida representación en la parte pasiva e, incluso, la falta de competencia o jurisdicción.

Consecuencia de lo anterior, el Juzgado 2º Laboral de Buenaventura emitió el Auto Interlocutorio 232, de fecha el 10 de abril de 1992[370] por medio del cual accedió a *"decretar el embargo y secuestro de la Motonave Zeetor de bandera hondureña, es ese momento fondeada en la Bahía de Buenaventura – Estera de agua dulce, cuyo armador es la sociedad Pacific Coasting S.A., quien nominó como Agentes Marítimos en este puerto a Navieros de Occidente Ltda. La*

[370] Fls. 999-1002 del C. 1A. Y 151 – 154 del C.5

Motonave en mención tiene como representante legal a su Capitán señor Juan Alberto Montes de Oca."

Asimismo, el Juzgado ordenó librar los oficios al Capitán de Puerto, comisionar para la diligencia de secuestro al Juez Civil Municipal de Buenaventura (reparto), librar la correspondiente orden de pago y enterar y notificar del mandamiento de pago a la parte ejecutada.

La decisión aquí reseñada la adoptó la Juez 2ª Laboral del Circuito de Buenaventura, considerando que el apoderado judicial de Reinaldo Escultero presentó demanda ejecutiva laboral contra *"PACIFIC COASTING S.A., persona jurídica con domicilio transitorio en Buenaventura y quien tiene la calidad de Armador de la Motonave "ZEETOR" de bandera hondureña, representada legalmente por el capitán señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA o quien haga sus veces"*, por la suma de US$19.730.oo correspondientes a salarios adeudados y US$1.600.oo por concepto de vacaciones adeudadas, más el pago de costas y agencias en derecho.

Auto éste que fue notificado, inicialmente, al Capitán de la Motonave – señor Juan Alberto Montes de Oca Beltrán y, posteriormente, se ordenó su notificación a la Agencia Navieros de Occidente, en calidad de agente marítimo de la motonave, sobre lo cual, también obran en el plenario las certificaciones expedidas por la Dirección General Marítima – Capitanía del Puerto de Buenaventura, en el siguiente orden:

- Oficio del 12 de marzo de 1992, en el cual hizo constar:

> *"Que revisado el libro de ARRIBOS de embarcaciones de alto bordo, se constató que la motonave de bandera hondureña "ZEETOR", arribó al puerto de buenaventura el día 02 de enero de 1992, siendo agenciada en este puerto por NAVIEROS DE OCCIDENTE LTDA"*[371].

- Oficio del 17 de marzo de 1992, el cual certifica:

---

[371] Fls. 139 del C.5

> *"Que revisados los archivos de la Capitanía del Puerto se constató que el al arribar al puerto de Buenaventura la motonave "ZEETOR" de bandera hondureña, el día 02 de Enero de 1992, se encontraba a bordo como Capitán de la motonave el señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA"*[372].

Con relación al agenciamiento marítimo la Sala considera que de conformidad con el artículo 1489 del C.Co., que el *"Agente marítimo es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave" y* dentro de sus atribuciones se encuentra representar judicialmente al armador o al Capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada y responder solidariamente con el armador y el capitán por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país[373].

Ahora, en cuanto al capitán de la motonave, el artículo 1495 de la misma codificación establece que "*El Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave"* dentro de cuyas atribuciones se encuentra celebrar los contratos relativos a la gestión ordinaria de la nave y al normal desarrollo del viaje, cuando estuviere ausente el armador, su agente o representante legal; representar judicialmente al armador o a su agente marítimo, cuando estuviere ausente, en lo concerniente a la nave y la navegación y embarcar y desembarcar los miembros de la tripulación, en ausencia o imposibilidad de consulta con el armador o su representante legal[374].

Así las cosas, es evidente que la Juez 2ª Laboral de Buenaventura se encontraba ante una demanda que reunía los requisitos legales, la cual estaba respaldada por

---

[372] Fls. 138 del C.5
[373] Artículo 192 del C.Co. "Son obligaciones del agente: 1) Representar al armador en todas las relaciones referentes a contratos de transporte; 2) Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto; 3) Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave; 4) Representar judicialmente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada; 5) Responder personal y solidariamente con el capitán de la nave agenciada, por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías; 6) Responder por los objetos y valores recibidos; 7) Responder personalmente cuando ha contratado un transporte o flete sin dar a conocer el nombre de la empresa o nave agenciada, y 8) Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país".
[374] Artículo 1501, numerales 12º, 19º y 20º.

un documento suscrito por quien, en principio, legalmente ostenta la capacidad para tal fin, esto es el capitán del buque, pues como puede observarse él es la autoridad máxima de una nave, por regla general designado por el armador como jefe superior del buque, por lo cual se encuentra encargado de su gobierno y dirección, al punto que puede celebrar el contrato de embarco o enrolamiento de la tripulación, como en el caso de autos, donde se encuentra acreditado que el Capitán fue quien contrató a la Tripulación del Zeetor, de manera que no podría la juez desconocer su potestad para certificar la situación o acreencias laborales de cada uno de ellos, mucho más, si se tiene en cuenta que éste no era conocedor de las situaciones que antecedían la demanda, y que aun en el evento de conocerlas, no le es permitido aducir su conocimiento personal dentro de un proceso judicial.

De manera que no puede la Sala pasar por alto la especial condición que tiene el Capitán de la motonave quien si bien es un trabajador más de la nave, también es el representante del propietario y del armador, uno u otro, y además de las funciones administrativas y representativas, tiene funciones técnicas profesionales y comerciales, por lo que los oficiales, tripulantes y pasajeros deben respecto y obediencia al Capitán, en cuanto a la navegación y a la seguridad de la nave.

Así las cosas, es claro para la Sala que el Capitán de la nave contaba con las atribuciones legales para adoptar decisiones con relación a la tripulación y a la contratación de la misma, situación ésta que impedía que la Juez 2ª Laboral intuyera los inconvenientes que se presentaban entre el armador de la nave, el capitán o la tripulación, por lo que hasta aquí nada podía reprocharse de la actuación judicial adelantada, pues sólo hasta la intervención de Joseph Mora Van Wichen, como representante legal de la sociedad Pacific Coasting S.A., ocurrida por primera vez el 4 de septiembre de 1992, cuando debidamente propuso las nulidades de “indebida representación de la sociedad demandada”, que la juez pudo dilucidar tal circunstancia que, a la postre, dio lugar a la declaratoria de

nulidad de lo actuado a partir del auto admisorio de la demanda[375], como se verá más adelante.

Sin embargo, se reitera, la Juez tenía elementos suficientes para tener por acreditada la representación en cabeza del Capitán del buque, quien, adicionalmente, tenía la obligación legal de informar al armador los hechos sucedidos[376] con la tripulación, aunque en el plenario obra copia auténtica de las solicitudes de pago de sueldos, dirigidas por la Tripulación de la Motonave Zeetor, directamente, al señor Joseph Mora los días 30 de enero de 1992[377] y 18 de marzo de 1992[378], de las que se puede inferir que el mencionado señor era conocedor de la situación presentada, de tiempo atrás.

Ahora bien, continuando con la actuación judicial adelantada ante el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura, observa la Sala que pese a la notificación adelantada en debida forma, ni el capitán de la motonave ni el agente naviero presentaron excepciones contra el mandamiento de pago, pues estos limitaron su actuación a la interposición del recurso de reposición que fue negado por cuanto se presentó fuera del tiempo legalmente establecido, como puede observarse en la copia auténtica de la contestación a la demanda, la copia auténtica del recurso de reposición interpuesto y el auto por medio del cual, el mencionado recurso fue negado; todo lo cual imposibilitaba que la juez indujera la serie de irregularidades que la parte actora señala frente a las circunstancias y documentos que dieron lugar a la demanda laboral.

3.2.3.2 El juzgado omitió estudiar "*cuidadosamente*" el título ejecutivo

La Sala recuerda que dentro del proceso ejecutivo las autoridades están facultadas para hacer cumplir, incluso por la fuerza *"los derechos de los asociados*

---

[375] Mediante auto de 13 de octubre de 1992, confirmado por el Tribunal Superior de Distrito Judicial de Cali el 22 de febrero de 1993, el Juzgado 2º Laboral de Buenaventura decretó la nulidad de lo actuado.
[376] Artículo 1501, numeral 21 "Informar al armador o a su representante legal de los hechos y contratos importantes relacionados con la nave y la navegación, cuando se produzcan durante el viaje y en todas las circunstancias que le sea posible;"
[377] Fls. 116 y 125 del C.5
[378] Fls. 629 del C.1ª y 117 del C.5

a cuyo cumplimiento se muestra renuente el obligado, siempre que consten en el denominado título ejecutivo"[379]*.*

En este sentido el artículo 100 del Código Procesal Laboral[380] - Decreto Ley 2158 de 1948, hoy vigente, establece la procedencia de la ejecución de una obligación laboral, siempre que ella *"conste en acto o documento que provenga del deudor o de su causante o que emane de una decisión judicial o arbitral firme".*

Así las cosas, la demanda ejecutiva laboral, además de reunir los requisitos generales establecidos en los artículos 25, 26 y 27 del C. P. L., deberá acompañar el documento referido en el citado artículo 100.

Del mismo modo, en lo que respecta al cumplimiento de las estipulaciones contenidas en el citado artículo 100 del C.P.L., debe preverse que éste hace referencia a la existencia de un título ejecutivo, derivado de una relación de trabajo, que conste en documento que provenga del deudor o su causante, elemento éste que representa la seguridad respecto de la persona que ha suscrito el documento, esto es, respecto de la autenticidad del mismo. Al respecto, debe tenerse en cuenta que los títulos ejecutivos pueden provenir de una decisión judicial, de un contrato o convención, de un acto administrativo o de un acto unilateral del deudor.

Adicionalmente, el documento debe ser declarativo o contentivo de la existencia de una obligación expresa, clara y exigible, lo que implica que no se preste a ambigüedades, dudas o confusiones, por el contrario debe ser exacto o preciso en cuanto a la obligación en él contenida, y no puede tratarse de una obligación sujeta a plazo o condición pendientes al momento en que se introduce la demanda, aunque existen eventos donde por disposición legal la obligación se

---

[379] LOPEZ Blanco Hernan Fabio, Procedimiento Civil - Tomo 2 Parte Espacial, Novena Edición, Dupre Editores, Bogotá Colombia, 2009, pág. 35.
[380] Será exigible ejecutivamente el cumplimiento de toda obligación originada en una relación de trabajo, que conste en acto o documento que provenga del deudor o de su causante o que emane de una decisión judicial o arbitral firme.

vuelve exigible pese a la existencia de un plazo pendiente, como ocurre en los casos señalados por los artículos 1553[381] y 2451[382] del C.C.

Ahora bien, en el mismo sentido debe quedar claro que corresponde al funcionario judicial que conozca la acción ejecutiva, hacer el examen juicioso y detenido del documento allegado como título ejecutivo para verificar el cumplimiento de los requisitos antes reseñados.

En el *sub judice*, la demanda se acompañó con la certificación emitida por el Capitán de la motonave Zeetor, en representación de la sociedad Pacific Coasting S.A., el día 12 de marzo de 1992 dirigida al señor Reinaldo Escultero, en la cual consta[383]:

> *"Por intermedio de la presente el Capitán de la M/N "Zeetor" hace constar que el Ing. REINALDO ESCULTERO trabajó en la nave mencionada, desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991, adeudándosele la suma de $19.730.00 (DIECINUEVE MIL SETECIENTOS TREINTA Y 00/100 dólares americanos), de sueldos, más $1.600.00 (MIL SETECIENTOS Y 00/100 dólares americanos), correspondientes a un (01) mes de Vacaciones.*
>
> *Por tal motivo, la compañía armadora del buque PACIFIC COASTING S.A., representada por el Capitán de la nave y el Ing. Reynaldo Escultero han llegado al acuerdo de cancelar este monto en el transcurso de los próximos seis meses a partir de la fecha".*

En vista del documento citado, el 10 de abril de 1992[384] el Juzgado 2º Laboral de Buenaventura profirió el auto interlocutorio Nº 232, por medio del cual accedió a *"decretar el embargo y secuestro de la Motonave Zeetor de bandera hondureña".* En éste auto, la Juez analizó el documento allegado como título ejecutivo por el

---

[381] Artículo 1553. Exigibilidad de la obligación antes del plazo. El pago de la obligación no puede exigirse antes de expirar el plazo, si no es: 1o.) Al deudor constituido en quiebra o que se halla en notoria insolvencia. 2o.) Al deudor cuyas cauciones, por hecho o culpa suya, se han extinguido o han disminuido considerablemente de valor. Pero en este caso el deudor podrá reclamar el beneficio del plazo, renovando o mejorando las cauciones.

[382] Artículo 2451. Pérdida o deterioro del bien hipotecado. Si la finca se perdiere o deteriorare, en términos de no ser suficiente para la seguridad de la deuda, tendrá derecho el acreedor a que se mejore la hipoteca, a no ser que consienta en que se le dé otra seguridad equivalente; y en defecto de ambas cosas, podrá demandar el pago inmediato de la deuda líquida, aunque esté pendiente el plazo, o implorar las providencias conservativas que el caso admita, si la deuda fuere ilíquida, condicional o indeterminado.

[383] Fls.5 del C.4

[384] Fls. 999-1002 del C. 1A. Y 151 – 154 del C.5

actor, esto es, la "*constancia expedida por el Capitán de la M/N "ZEETOR" en la cual se certifica que el Ing. REINALDO ESCULTERO, trabajó en la mencionada nave desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991, adeudándosele la suma de DIECINUEVE MIL SETECIENTOS TREINTA DOLARES AMERICANOS (US$19.730.oo) por concepto de sueldos y UN MIL SEISCIENTOS DOLARES AMERICANOS (US$1.600.oo) correspondientes a un mes de vacaciones. El certificado está debidamente refrendado con el visto bueno del Capitán de Puerto".*

El citado documento fue analizado por la Juez a la luz del antes mencionado artículo 100 del C. P. L., vigente para la época de los hechos, quien consideró que se reunían las exigencias indicadas en ésta norma y en el C. P. C., por cuanto, el documento emana del representante legal de la motonave, contiene la cantidad exacta adeudada, los conceptos a que corresponden y la deuda proviene de una relación laboral.

> *"Las obligaciones laborales cuyo cumplimiento se solicita en éste proceso tuvieron como origen o causa una relación de trabajo que medió entre el acreedor y el deudor y son claras, expresas, liquidas y exigibles."*

Pese a lo anterior, la Juez indicó que la obligación se había hecho exigible, aunque en la constancia allegada se hubiera pactado el término de 6 meses para su cumplimiento, teniendo en cuenta que *"tratándose de sumas originadas en una relación de trabajo y que las disposiciones que la regulan son de orden público, la jurisprudencia se ha orientado en el sentido de que dichos derechos son irrenunciables, así se trate de arreglos con toda la apariencia de licitud"*. Fue por esto que el Despacho de la Juez 2ª Laboral del Circuito de Buenaventura no tuvo en cuenta *"lo aceptado por el señor Reinando Escultero de que se le paguen sus salarios y vacaciones dentro del término de 6 meses a partir de la fecha en que se suscribió el documento"*

Al respecto, la Sala coincide parcialmente con las consideraciones expuestas por la Juez 2ª Laboral del Circuito de Buenaventura, en cuanto a que el documento allegado como título ejecutivo con la demanda presentada por Reinaldo Escultero, reunía los requisitos para ser aducido como tal en proceso judicial, se reitera, porque dicho documento: (i) contenía una obligación originada en una relación

laboral; (ii) provenía del representante legal del deudor, esto es del capitán de la motonave, cuya designación se encontraba registrada en la Capitanía de Puerto de Buenaventura, en atención a lo cual, adicionalmente, contaba con el visado del respectivo capitán de puerto, situación ésta que constataba la autenticidad de dicho documento; (iii) contenía una obligación clara y expresa, ya que allí se precisó el monto de la suma adeudada por la sociedad demandada – *Pacific Coasting S.A*., y el concepto de la misma, esto es, US$19.730.00, correspondientes a salarios, y US$1.600.00, de vacaciones adeudadas; finalmente, (iv) con relación a la exigibilidad de la obligación, es claro que se trata de obligaciones exigibles, pues la relación laboral, de conformidad con la misma constancia, finalizó en julio de 1991, de donde se infiere que la sociedad demandada se encontraba en mora del cumplimiento de tales obligaciones.

Recuerda la Sala que, con relación a la exigibilidad del título ejecutivo, el apoderado de la parte demandante, en audiencia llevada a cabo el 19 de enero de 2015, señaló que "suponiendo que el contenido del título es cierto", resulta evidente que la obligación no era pura y simple, por el contrario se hallaba sometida a plazo, de manera que no era exigible, así que el error de la juez fue acelerar el plazo, pero "no constituyó en mora al deudor, elemento esencial del título complejo", en cuyo efecto citó el contenido del artículo 1608 del C.C.

Sobre este punto, la Sala se pronunciara, no sin antes señalar que el salario está constituido por la remuneración ordinaria que recibe el trabajador en contraprestación directa del servicio prestado[385], el cual es destinado por el trabajador para atender sus necesidades personales y familiares, de manera que se asegure a sí mismo y a sus familiares una calidad de vida y una existencia acorde con la dignidad humana, forzoso es concluir que el desconocimiento en el pago de este emolumento es abiertamente vulneratorio de tales derechos y hace exigible la intervención inmediata del juez laboral.

---

[385] Artículo 127. Elementos integrantes. <Artículo modificado por el artículo 14 del Ley 50 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:> Constituye salario no sólo la remuneración ordinaria, fija o variable, sino todo lo que recibe el trabajador en dinero o en especie como contraprestación directa del servicio, sea cualquiera la forma o denominación que se adopte, como primas, sobresueldos, bonificaciones habituales, valor del trabajo suplementario o de las horas extras, valor del trabajo en días de descanso obligatorio, porcentajes sobre ventas y comisiones.

Ahora bien, con relación al pago del salario los artículos 134[386], 138[387] y 139[388] del C.S. del T., establecen que los sueldos deben pagarse directamente al trabajador o a la persona que él autorice, en periodos iguales o vencidos no mayores a un mes *"durante el trabajo o inmediatamente después de que éste cese"*, en concordancia con el artículo 65 de la misma codificación por medio del cual se establecen las sanciones e indemnizaciones moratorias por el no pago oportuno de los salarios y prestaciones debidas.

A la sazón, el artículo 65 del C.S. del T., en su texto original, esto es, antes de la modificación introducida por la Ley 789 de 2002, en su numeral 1º disponía que "1. Si *a la terminación del contrato*, el {empleador} no paga al trabajador los salarios y prestaciones debidos, salvo los casos de retención autorizados por la ley o convenidos por las partes, debe pagar al asalariado, como indemnización, una suma igual al último salario diario por cada día de retardo".

Nótese entonces, como la intención del legislador fue, en primer lugar, imponer el pago inmediato de los salarios y prestaciones del trabajador a la terminación del contrato y, en segundo lugar, sancionar al empleador moroso y salvaguardar el ingreso del trabajador de los efectos adversos de la disminución del poder adquisitivo. En ese sentido, es un mecanismo dirigido a proteger la retribución por el servicio personal, en tanto aspecto que conforma el núcleo esencial del derecho al trabajo.

---

[386] Artículo 134. Periodos de pago. 1. El salario en dinero debe pagarse por períodos iguales y vencidos, en moneda legal. El período de pago para los jornales no puede ser mayor de una semana, y para sueldos no mayor de un mes. 2. El pago del trabajo suplementario o de horas extras y el del recargo por trabajo nocturno debe efectuarse junto con el salario ordinario del período en que se han causado, o a más tardar con el salario del período siguiente.
[387] Artículo 138. Lugar y tiempo de pago. 1. Salvo convenio por escrito, el pago debe efectuarse en el lugar donde el trabajador presta sus servicios, durante el trabajo o inmediatamente después de que este cese. 2. Queda prohibido y se tiene por no hecho, el pago que se haga en centros de vicios o en lugares de recreo, en expendios de mercancías o de bebidas alcohólicas, a no ser que se trate de trabajadores del establecimiento donde se hace el pago.
[388] Artículo 139. A quien se hace el pago. El salario se paga directamente al trabajador o a la persona que él autorice por escrito.

En este sentido, la Corte Constitucional ha considerado el no pago de la remuneración salarial como una vulneración de los derechos fundamentales al trabajo, a la dignidad humana, al mínimo vital individual y familiar de la persona y un atentado contra la paz laboral.

> *"El trabajo, tanto físico como intelectual, ha sido constitucionalmente objeto de una protección especial del Estado y a su vez, reconocido como un derecho fundamental y una obligación social, realizable por toda persona en condiciones dignas y justas. De ahí que, el no pago al trabajador de la remuneración convenida, con la cual se retribuye el servicio a cargo, no sólo constituye una violación de ese mandato superior, sino también al principio de la dignidad humana y del mínimo vital individual y familiar, cuando el salario constituye la única forma de subsistencia del trabajador. Es más, una actuación en ese sentido, adicionalmente, atenta contra cualquier intento de consecución de la paz laboral y de un ambiente propicio para el desarrollo eficiente de las relaciones laborales económicamente productivas, que hace indispensable para su corrección, el establecimiento de mecanismos pertinentes para la adecuada satisfacción de las distintas acreencias laborales."*[389]

Adicionalmente, como bien lo dijo el Juzgado 2º Laboral de Buenaventura, el derecho al salario es irrenunciable y no se puede ceder en todo ni en parte, a título gratuito ni oneroso[390].

Lo propio ocurre con el derecho a las vacaciones, las cuales se hallan constitucional y legalmente instituidas como una garantía fundamental de los trabajadores, mediante el derecho al descanso[391], que se hace exigible *"a más tardar dentro del año siguiente*"[392] a la prestación del año de servicios o inmediatamente a la terminación del contrato de trabajo en proporción al tiempo laborado.

---

[389] Corte Constitucional, sentencia de constitucionalidad 079 de 17 de febrero de 1999, M.P. Martha Victoria Sachica Méndez.
[390] Artículo 142 C.S. del T.
[391] Artículo 53 de la Constitución Política, Artículo 186 del C.S. del T. y Artículo 8 del Decreto 3135 de 1968.
[392] ARTICULO 187. EPOCA DE VACACIONES. 1. La época de vacaciones debe ser señalada por el {empleador} a más tardar dentro del año subsiguiente, y ellas deben ser concedidas oficiosamente o a petición del trabajador, sin perjudicar el servicio y la efectividad del descanso. 2. El {empleador} tiene que dar a conocer con quince (15) días de anticipación, la fecha en que le concederá las vacaciones. 3. <Numeral adicionado por el artículo 5o del Decreto 13 de 1967. El nuevo texto es el siguiente:> Todo {empleador} debe llevar un registro especial de vacaciones en que el anotará la fecha en que ha ingresado al establecimiento cada trabajador, la fecha en que toma sus vacaciones anuales y en que las termina y la remuneración recibida por las mismas.

Así las cosas, la Sala considera ajustadas las consideraciones efectuadas por la Juez 2ª Laboral de Buenaventura, pero discrepa de ella en cuanto afirmó que la obligación se hizo exigible pese a pactarse el término de 6 meses para su cumplimiento, por cuanto lo correcto era revelar que tal acuerdo se tiene por no escrito, al punto que, contrario a lo afirmado por el apoderado de la parte demandante, la obligación allí contenida nunca perdió su aptitud de obligación pura y simple, como pasa a explicarse.

En primer lugar, no es cierto como lo señala el libelista, que el acuerdo referido dentro del título ejecutivo tuviera el alcance de una transacción, la transacción es definida por el artículo 2469 del Código Civil como *"un contrato en que las partes terminan extrajudicialmente un litigio pendiente o precaven un litigio eventual"*, el cual, además, estipula expresamente que no es transacción *"un acto que sólo consiste en la renuncia de un derecho que no se disputa".*

En materia laboral, debe preverse lo dispuesto por el artículo 14 del C.S. del T., que como regla general establece que "*las disposiciones legales que regulan el trabajo humano son de orden público y, por consiguiente, los derechos y prerrogativas que ellas conceden son irrenunciables, salvo los casos expresamente exceptuados por la ley",* dentro de los cuales no se encuentra el derecho al trabajo, contrario sensu y como antes se señaló, el derecho al salario es irrenunciable, según lo especificó el artículo 142 *ibídem*.

Empero, no puede pasarse por alto que el artículo 15 del sustantivo laboral otorga validez a la transacción en asuntos del trabajo, **"**salvo cuando se trate de derechos ciertos e indiscutibles", disposición que debe leerse a la luz de los mandatos contenidos en el artículo 53 constitucional, también citado, que incorpora dentro de los principios mínimos fundamentales del trabajador la facultad para transigir y conciliar siempre que se trate de derechos inciertos y discutibles.

Hasta aquí, queda claro que la estipulación argumentada por la parte actora como acuerdo transaccional adolece del más importante de sus requisitos en materia laboral, esto es, que su objeto sea un derecho incierto y discutible, pues, como

antes se anotó, el salario es un derecho cierto de los trabajadores e indiscutible en tanto irrenunciable, y de satisfacción inmediata, además, porque la cuantía se encontraba absolutamente determinada.

Ahora bien, tampoco puede olvidarse que la transacción implica un acuerdo de voluntades, el cual no quedó acreditado dentro del ejecutivo laboral, pues no se observa la existencia de prueba alguna que evidencie la aceptación del término allí pactado por parte del trabajador, contrario sensu, la iniciación del proceso no es otra cosa que indicio de que esta situación no fue consentida por el marino Escultero. De manera que correspondía a la sociedad demandada excepcionar la transacción y probar la aceptación del tripulante, lo cual no ocurrió así.

Este hecho, a su vez, es indicativo de la ausencia de otros de los elementos que jurisprudencialmente se han reconocido como esenciales para la configuración del contrato de transacción. Al respecto, la Corte Suprema de Justicia, ha dicho que la definición legal de la transacción es inexacta y deficiente, porque considera que por sí sola no es creadora de obligaciones y porque no alude a las prestaciones recíprocas de las partes, ni la distingue de otras figuras afines[393].

Por ello, esa Corporación ha señalado los siguientes tres elementos como específicos de la transacción: (i) la existencia de un derecho dudoso o de una relación jurídica incierta, aunque no esté en litigio, es decir, la existencia actual o futura de discrepancia entre las partes acerca de un derecho; (ii) la voluntad e intención de las partes de mudar la relación jurídica dudosa por otra relación cierta y firme y (iii) la eliminación convencional de la incertidumbre mediante concesiones recíprocas[394].

De este modo, la Corte Suprema de Justicia, con los elementos anteriores, define la transacción como *“la convención en que las partes, sacrificando parcialmente*

---

[393] Consejo de Estado - Sala de Consulta y Servicio Civil, consulta de 16 de marzo de 2000, Rad. 1246, M.P. Luis Camilo Osorio Isaza.
[394] Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil, diciembre 12 de 1938, junio 6 de 1939, gacetas XLVII y XLVIII; mayo 6/66

sus pretensiones, ponen término en forma extrajudicial a un litigio pendiente o precaven uno eventual".

Entonces, en el caso de autos, es evidente que, en la estipulación aducida por la parte demandada como acuerdo transaccional para aplazar el pago de los salarios y vacaciones adeudadas "dentro de los seis meses siguientes", no se hacen concesiones mutuas o reciprocas y como no fue suscrita por el trabajador nos conduce a afirmar que se trata de una simple expresión de voluntad o del querer dispositivo del deudor (empleador) frente al trabajador en cuanto a los derechos laborales de éste, circunstancia que, adicionalmente, desconoce la ley laboral.

Bajo esta premisa, debe entonces atenderse el contenido en el artículo 13 de la codificación sustantiva laboral, según el cual "Las disposiciones de este Código contienen el mínimo de derechos y garantías consagradas en favor de los trabajadores. No produce efecto alguno cualquiera estipulación que afecte o desconozca este mínimo", con lo cual se configura la denominada ineficacia de pleno derecho o la fórmula *pro non scripta.*

Ahora bien, en lo que se refiere a la fórmula *pro non scripta,* quién mejor para ilustrarla que el Dr. Fernando Alarcón Rojas, quien luego de una juiciosa investigación concluyó que "*la ineficacia de pleno derecho es una sanción in limine que el ordenamiento impone a los actos que violan sus normas imperativas, el orden público o las buenas costumbres y que consiste en que en los expresos casos señalados en la ley, el especifico acto trasgresor y únicamente éste, se borra de pleno derecho de la realidad jurídica y se tiene como si no se hubiera realizado (…) es decir que no requiere de pronunciamiento judicial para que opere, lo que denota economía, celeridad y eficacia de la sanción"*[395]

Así las cosas, queda claro que la reserva introducida por Pacific Coasting S.A., en las constancias laborales expedidas para certificar el valor adeudado a la tripulación y el concepto de la deuda, según la cual el pago se difería al transcurso

---

[395] ALARCON Rojas Fernando, La Ineficacia de Pleno Derecho en los Negocios Jurídicos, Ed. Universidad Externado de Colombia

de 6 meses, contraviene las garantías mínimas laborales, las cuales son de orden público, es decir, son de imperativo cumplimiento y no pueden ser desconocidas por los particulares, de manera que cualquier estipulación que desconozca o afecte este principio no produce efecto alguno, por cuanto se tiene por no escrita, aunque el resto de la obligación permanece incólume en su primigenia naturaleza, esto es, la de una obligación pura y simple que debió pagarse a más tardar al momento de la terminación del vínculo laboral, so pena de las sanciones establecidas por el artículo 65 laboral.

En conclusión, no le asiste la razón a la parte actora al considerar que la obligación no era exigible y, por lo tanto, la Juez 2ª Laboral de Buenaventura se equivocó al aceptar el título ejecutivo presentado por Reinaldo Escultero.

Finalmente, la Sala quiere aclarar brevemente el desacierto en que incurre el apoderado de la parte demandante cuando insiste en afirmar que el titulo ejecutivo que aquí se verificó es de aquellos que la doctrina ha denominado como títulos complejos, sobre lo cual, basta con decir que el título es complejo cuando la obligación tiene como fuente varios documentos y de especies diferentes, que en su integridad constituyen un único título ejecutivo, de manera que se hace indispensable agrupar todos los documentos para integrar dicho título.

Asimismo, debe corregirse el desacierto que, además fue alegado como un hecho nuevo ante aquellos esgrimidos en la demanda inicial, el cual es la necesaria constitución en mora del deudor, con fundamento en el artículo 1608 del C.C., cuyo texto es el siguiente:

> *Artículo 1608. Mora del deudor. El deudor está en mora:*
>
> *1o.) Cuando no ha cumplido la obligación dentro del término estipulado; salvo que la ley, en casos especiales, exija que se requiera al deudor para constituirlo en mora.*
>
> *2o.) Cuando la cosa no ha podido ser dada o ejecutada sino dentro de cierto tiempo y el deudor lo ha dejado pasar sin darla o ejecutarla.*
>
> *3o.) En los demás casos, cuando el deudor ha sido judicialmente reconvenido por el acreedor.*

En primer lugar, debe aclararse que la mora está definida como la situación en que queda un deudor que ha incumplido y, adicionalmente, ha sido requerido para el cumplimiento de la obligación, a menos de que por expresa disposición de la ley no sea exigible el requerimiento.

Bajo este entendido, el artículo 1608 alegado por los demandantes, en su numeral 3º establece la regla general según la cual el deudor se constituye en mora mediante requerimiento judicial. Sin embargo, es la misma norma la que en sus numerales 1º y 2º establece las excepciones al requerimiento judicial; así, el numeral 1º hace referencia a las obligaciones sometidas a plazo, evento en el cual, el plazo mismo reconviene al deudor, en aplicación del principio *"dies interpellat pro homine"* o el día interpela al hombre, conforme al cual sin necesidad de que se produzca ninguna interpelación o ningún acto tendiente al requerimiento, éste se producirá con la extinción del tiempo previsto para el cumplimiento e inmediatamente el deudor quedará en mora.

Lo propio ocurre, en el hecho contemplado por el numeral 2º de la norma en comento, que refiere la existencia de un término para la ejecución de la obligación, de manera que la obligación, no obstante, a no estar sometida a plazo ha de cumplirse en un espacio de tiempo determinado, entonces cuando ese término transcurre sin que se cumpla, el deudor ya está en mora, porque ocurre lo mismo que en el caso anterior donde vencido el tiempo éste lo requirió y lo constituyó en mora, se itera, en aplicación del principio *"dies interpellat pro homine".*

Sería éste el caso aquí comentado, donde el actor alega que la obligación podía cumplirse "*en el transcurso de seis meses*", de modo que el deudor sólo estaría en mora una vez extinguido este término, frente a lo cual, casi podría afirmarse el acierto del apoderado de la parte actora.

Sin embargo, ello tampoco es así, porque el apoderado parte del supuesto de que para demandar el cumplimiento de la obligación hay que estar en mora, lo cual no es cierto, por cuanto la constitución en mora sólo es exigible cuanto la pretensión conlleve indemnización de perjuicios, ejecución de la cláusula penal, arras

confirmatorias penales, la inversión del riesgo de la cosa debida o, en ciertos casos, para hacer responsable al deudor de la fuerza mayor y el caso fortuito.

La anterior afirmación se corrobora con la disposición contenida en el artículo 1.615 del C.C., según el cual "*se debe la indemnización de perjuicios desde que el deudor se ha constituido en mora"*, de manera que la constitución en mora esta instituida para exigir el pago de perjuicios. Y en el mismo sentido, el artículo 1.594 de la misma codificación estipula que "antes de constituirse el deudor en mora, no puede el acreedor demandar a su arbitrio la obligación principal o la pena, sino solo la obligación principal", entonces, el acreedor que no ha constituido en mora al deudor puede demandar el cumplimiento de la obligación principal, como ocurriría en nuestro ejemplo, donde el demandante sólo peticionó el cumplimiento de la obligación sin indemnización de perjuicios ni intereses.

Sin embargo, la Sala reitera que la obligación cuya ejecución se solicitó ante el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura, es una obligación pura y simple, por lo motivos que antes se anotaron, y las precisiones aquí señaladas obedecen, simplemente, a la necesidad de brindar claridad conceptual al apoderado de la parte actora.

3.2.3.3 La motonave era una motonave extranjera, por lo que la parte actora considera improcedente su embargo judicial

Otra inconformidad de la parte actora recae sobre el decreto de medidas cautelares efectuado por la Juez 2ª Laboral de Buenaventura, frente a lo cual, la Sala resalta que las medidas cautelares están dirigidas a asegurar el cumplimiento de las determinaciones que adopte el juez mediante el mantenimiento del *statu quo*, impedir la insolvencia del deudor y, en general, a *"precaver y prevenir las contingencias que puedan sobrevenir sobre las personas o los bienes, o sobre los medios de prueba, mientras inicia o se adelanta un proceso"*[396], esto es, *"asegurar que los fines del proceso puedan cumplirse a cabalidad"*[397]. En conclusión, el

---

[396] LOPEZ Blanco Hernan Fabio, obra en cita, pág. 873.
[397] LOPEZ Blanco Hernan Fabio, obra en cita, pág. 874.

decreto de medidas cautelares no implica una decisión que beneficie a una de las partes sino que obedece a la garantía del orden jurídico en su integridad y de la eficacia del *imperium judicis.*

Sobre este punto la Corte Constitucional ha señalado que:

> *"En nuestro régimen jurídico, las medidas cautelares están concebidas como un instrumento jurídico que tiene por objeto garantizar el ejercicio de un derecho objetivo, legal o convencionalmente reconocido, impedir que se modifique una situación de hecho o de derecho o asegurar los resultados de una decisión judicial o administrativa futura, mientras se adelante y concluye la actuación respectiva, situaciones que de otra forma quedarían desprotegidas ante la no improbable actividad o conducta maliciosa del actual o eventual obligado. Las medidas cautelares no tienen ni pueden tener el sentido o alcance de una sanción, porque aún cuando afectan o pueden afectar los intereses de los sujetos contra quienes se promueven, su razón de ser es la de garantizar un derecho actual o futuro, y no la de imponer un castigo."*[398]

En el mismo sentido, en oportunidad de decidir sobre la constitucionalidad del artículo 327 del C.P.C., modificado por el numeral 153 del artículo 1º del Decreto 2.282 de 1989, según el cual *"[l]as medidas cautelares se cumplirán inmediatamente, antes de la notificación a la parte contraria del auto que las decrete"*; el alto tribunal Constitucional encontró que éste se ajustaba al texto de la Carta Política y declaró su exequibilidad, considerando que:

> *"Si las medidas cautelares están destinadas a salvaguardar los derechos subjetivos en disputa y, principalmente, a garantizar la efectividad y eficacia de la administración de justicia, es imprescindible que las mismas se decreten y practiquen antes de que el titular de los derechos cautelados tenga conocimiento de ellas. Admitir lo contrario, esto es, que su ejecución sea posterior a la notificación del auto que las ordena, haría inoperante dicha figura en cuanto le daría al demandado la oportunidad de eludirla, impidiéndole al juez cumplir eficazmente su objetivo de proteger el derecho amenazado o violado".*

Por otro lado, la Convención Interamericana sobre el Cumplimiento de Medidas Cautelares hecha en ciudad de Montevideo el 8 de mayo de 1979, y aprobada por Colombia el 18 de septiembre de 1986, mediante Ley 42 de ese año, definió en su artículo 1º las expresiones "medidas cautelares" o "medidas de seguridad" o "medidas de garantía" como aquellas que se utilizan para indicar todo

---

[398] Corte Constitucional, sentencia de constitucionalidad 055 de 1997, M.P., Antonio Barrera Carbonell.

procedimiento o medio que tienda a garantizar las resultas o efectos de un proceso actual o futuro en cuanto a la seguridad de las personas, de los bienes o de las obligaciones de dar, hacer o no hacer una cosa específica, en procesos de naturaleza civil, comercial, laboral y en procesos penales en cuanto a la reparación civil.

Dentro de tales medidas se encuentran aquellas dirigidas a[399]

1. Garantizar la seguridad de las personas, tales como custodia de hijos menores o alimentos provisionales;

2. Garantizar la seguridad de los bienes, tales como embargos y secuestros preventivos de bienes inmuebles y muebles, inscripción demanda y administración e intervención de empresas.

Sin embargo, también es evidente que el decreto de las medidas cautelares no puede obedecer a una decisión simplemente caprichosa del juez, sino que estas se han visto condicionadas al análisis de la posibilidad del daño y la eventual existencia del derecho, que en el caso de autos se fundamentó en la existencia de un crédito marítimo privilegiado que da poder sobre la nave, por los motivos que pasan a explicarse.

En materia procesal laboral la legislación establece que *"solicitado el cumplimiento por el interesado, y previa denuncia de bienes hecha bajo juramento, el juez decretará inmediatamente el embargo y secuestro de los bienes muebles o el mero embargo de inmuebles del deudor, que sean suficientes para asegurar el pago de lo debido y de las costas de la ejecución."*[400]

En el caso de autos, como antes se dijo, la Juez decretó el embargo y secuestro de la motonave denominada Zeetor, de bandera y nacionalidad extranjera, frente a lo cual la Sala se pregunta si puede una Juez de la República de Colombia

---

[399] Artículo 2º.
[400] Art. 101 C. P. L.

proceder al embargo y secuestro de una nave extranjera, teniendo en cuenta la naturaleza jurídica especial que la legislación nacional e internacional reconocen respecto de los buques.

En primer lugar, la Sala se halla ante el contenido del artículo 1450 del Código de Comercio Colombiano, proferido mediante Decreto 410 del 27 de marzo de 1971, según el cual *"[l]a nave extranjera surta en puerto colombiano podrá ser embargada en razón de cualquier crédito privilegiado o por cualquier otro crédito que haya sido contraído en Colombia",* embargo que debe comunicarse al Capitán de Puerto de matrícula para su registro y que impide el zarpe de la nave *"a menos que se preste una caución real, bancaria o de compañía de seguros, igual al doble del crédito demandado"*[401]*,* sobre lo cual, la Sala resalta que la estipulación aquí citada no limita su aplicabilidad a buques de bandera nacional, por el contrario contempla una redacción abierta que, claramente, se extiende a las naves de nacionalidad foránea.

En este orden de ideas, la Sala observa que el Título VIII del Código de Comercio, contiene la regulación correspondiente al crédito naval, entendido éste como aquel que fue necesario para la funcionalidad del buque o para su ejercicio navegatorio, y el cual otorga al acreedor el privilegio[402] *"para perseguir la nave en poder de quien se halle y hacerse pagar con su producto preferentemente a los demás acreedores"*[403], de manera que el crédito marítimo goza de una eficacia *erga omnes* que le otorga la naturaleza de un derecho real de garantía - *ius prealationis* sobre el buque, que no se resuelve por su antigüedad sino por las preferencias legalmente establecidas, en función de la causa u origen del crédito, es la denominada preferencia entre créditos privilegiados.

---

[401] Artículo 1451. Formalidades en el embargo de naves. Embargada una nave, el juez lo comunicará, antes de notificar el auto respectivo, al capitán de puerto de matrícula para su registro.
Dictada la providencia de embargo y secuestro, aunque no esté ejecutoriada, la nave no podrá zarpar, a menos que se preste una caución real, bancaria o de compañía de seguros, igual al doble del crédito demandado, sin intereses ni costas, ni exceder en ningún caso el límite señalado en el artículo 1481, para garantizar su regreso oportuno.
La nave que haya recibido autorización de zarpe, no podrá ser secuestrada sino por obligaciones contraídas con el fin de aprestarla y aprovisionarla para el viaje.
[402] Preferencia para hacerse pagar un crédito en relación con los demás acreedores.
[403] Artículo 1555 del C.Co.

Al respecto, la doctrina ha considerado que los privilegios de los acreedores marítimos constituyen uno de los fundamentos de la especialidad del Derecho marítimo, pues en el Derecho común, civil y mercantil, el deudor responde con todos sus bienes presentes y futuros sin que el acreedor disponga de un bien en particular para la satisfacción de su crédito, salvo que esté reconocido como especial o privilegiado[404], situación ésta que contrasta con el Derecho marítim*o,* en el que se afirma que la regla general, sufre una doble excepción en el Derecho Marítimo, la primera a favor del naviero que tiene limitada su responsabilidad en ciertos eventos[405], y la segunda, en favor de algunos acreedores, a los que la ley reconoce un derecho de persecución y otro de preferencia sobre el buque cuya

---

[404] ARROYO Martínez Ignacio, Compendio de Derecho Marítimo, Ed. Tecnos - 2ª. Edición, España 2005, pág. 131. "Los privilegios marítimos presentan una naturaleza especial que permite calificarlos de derechos reales de garantía, o de hipotecas legales tácitas, como los ha calificado un sector doctrinal. Las notas comunes son las siguientes: accesoriedad, indivisibilidad, ejecución, persecutoriedad y preferencia."

[405] Al respecto, el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Limitación del a Responsabilidad de los Propietarios de Buques Destinados a la Navegación Marítima, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, el cual entró en vigor el 2 de Junio de 1931, ratificado por Bélgica, Brasil, España, Francia, Hungría, Madagascar, Mónaco, Polonia, Portugal, República Dominicana y Turquía. Posteriormente ratificado y adherido por Argentina, Chile, Dinamarca, Estonia, Italia, Japón, Letonia, Noruega, Reunido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rumania, Suecia y Yugoslavia. Previó "Artículo 1. El propietario de un buque destinado a la navegación marítima no es responsable más que hasta el límite del valor del buque, del flete y de los accesorios del buque: 1.0 De las indemnizaciones debidas a tercero por daños causados en tierra o en el mar, por hechos o faltas del Capitán, de la tripulación, del Piloto o de cualquiera otra persona al servicio del buque. 2° De las indemnizaciones debidas por daños causados, ya sea a la carga entregada al Capitán para su transporte, ya sea a todos los bienes y objetos que se encuentren a bordo. 3° De las obligaciones resultantes de los conocimientos. 4° De las indemnizaciones debidas por una falta náutica cometida en la ejecución de un contrato. 5° De la obligación de extraer los restos de un buque náufrago y de las obligaciones a ello referentes. 6° De las remuneraciones de asistencia y de salvamento. 7° De la parte contributiva que incumbe al propietario de las averías gruesas. 8° De las obligaciones derivadas de los contratos otorgados o de las operaciones efectuadas por el Capitán en virtud de sus poderes legales fuera del puerto de matrícula del buque para atender a las necesidades reales de la conservación del buque o de la continuación del viaje, siempre que estas necesidades no provengan ni de insuficiencia ni de defecto en el equipo o avituallamiento al comienzo del viaje. Sin embargo, respecto de los créditos comprendidos en los números 1, 2, 3, 4 Y5, la responsabilidad establecida por las disposiciones que preceden no excederá de la cantidad total de ocho libras esterlinas por tonelada de arqueo del buque."

En el mismo sentido, obra la Convención Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques de Mar, firmada en Bruselas el 10 de octubre de 1957, la cual entró en vigor el 31 de mayo de 1968. la cual establece una limitación de responsabilidad que se "aplica al conjunto de los créditos por daños corporales y por daños materiales que tengan origen en un mismo evento, independientemente de los créditos originados o que se originaren en otro evento" (Art. 2º).

explotación originó el crédito, *"éstos acreedores pueden cobrarse con la venta del buque como si tuvieran un derecho real sobre el mismo"*[406].

En conclusión, los privilegios marítimos otorgan a los acreedores privilegiados un poder de persecución sobre la embarcación, pero se encuentran limitados a los eventos taxativamente previstos en la legislación nacional e internacional, por cuanto es el legislador quien califica determinados créditos como aquellos que deben ser pagados preferentemente en atención a su vínculo con la efectiva realización de la navegación.

Por su parte, en la legislación nacional colombiana, recoge los postulados contemplados en la normatividad internacional y en su artículo 1556 determinó la existencia de 7 eventos, en el siguiente orden:

> *"Artículo 1556. Créditos Privilegiados. Tendrán el carácter de privilegiados sobre la nave, el flete del viaje durante el cual ha nacido el crédito privilegiado, los accesorios del flete adquiridos después de comenzado el viaje sobre todos los accesorios de la nave:*
>
> *1) Los impuestos y costas judiciales debidos al fisco, que se relacionen con la nave, las tasas y derechos de ayudas a la navegación o de puerto y demás derechos e impuestos de la misma clase, causados durante el último año o en el último viaje;*
>
> *2) Los gastos ocasionados en interés común de los acreedores, para conseguir la venta y distribución del precio de la nave, o su custodia y mantenimiento desde la entrada en el último puerto y la remuneración de los prácticos necesarios para dicho ingreso;*
>
> *3) Los créditos derivados del contrato de trabajo celebrado con el capitán, los oficiales, la tripulación, y de los servicios prestados por otras personas a bordo;*
>
> *4) La remuneración que se deba por salvamento y asistencia y la contribución a cargo de la nave en las averías comunes;*
>
> *5) Las indemnizaciones por abordaje u otros accidentes de navegación, por daños causados en las obras de los puertos, muelles y vías navegables, por lesiones corporales a los pasajeros y personal de tripulación, o por pérdidas y averías de la carga o los equipajes;*
>
> *6) Los créditos procedentes de contratos celebrados o de operaciones efectuadas por el capitán fuera del puerto de armamento, en virtud de sus*

---

[406] RUIZ de Velasco y del Valle Adolfo, Manual de Derecho Mercantil, Universidad Pontificia Comillas – Madrid. Google books, pág. 1132.

poderes legales, para las necesidades reales de la conservación del buque o de la continuación del viaje, y

7) Las cantidades que se deban a los proveedores de materiales, a los artesanos y trabajadores empleados en la construcción de la nave, cuando no se efectúe en astillero, si el buque no hubiere hecho viaje alguno después de la construcción; y las sumas debidas por el armador, por trabajos, mano de obra y suministros utilizados en la reparación y aprovisionamiento de la nave en el puerto de armamento, si hubiere navegado.

PARÁGRAFO. El privilegio sobre el flete podrá ejercitarse mientras sea debido o mientras esté en poder del capitán o del agente del propietario. Esta regla se aplicará respecto del privilegio sobre los accesorios."

Ahora bien, en lo que concierne a la prueba de los créditos privilegiados, también la misma codificación dispone que *"para gozar de los privilegios que concede el artículo 1556, los acreedores deberán justificar sus créditos por los medios siguientes: (…) 5. Los salarios del capitán, de los oficiales, de la tripulación y demás personas que presten servicios a bordo, con la liquidación practicada a la vista del rol y de los libros pertinentes de la nave, y aprobada por el capitán de puerto. Si no existiere rol ni libros, bastará la liquidación aprobada por el capitán de puerto";* frente a lo cual se observa la existencia de la constancia expedida por el Capitán de la motonave, que contiene la liquidación de los salarios y vacaciones adeudadas y se encuentra aprobada por el capitán del puerto de Buenaventura, de manera que se da cumplimiento a los requisitos legalmente exigidos para comprobar la existencia del crédito privilegiado.

Asimismo, en lo que respecta a la reglamentación internacional sobre Derecho marítimo, en atención a la fecha de los hechos (abril de 1992), se encuentra en un primer momento el *"Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas*", firmado en Bruselas el 10 de abril de 1926, el cual nació de la necesidad de unificar las reglas que garantizan los derechos de los acreedores en el comercio marítimo, tema que fue materia de estudio en las conferencias internacionales de Hamburgo de 1902, Ámsterdam de 1904, Liverpool de 1905, Paris de 1906, Venecia de 1907, Bruselas de 1909 y Venecia de 1910, en donde se elaboró el proyecto que fue presentado a la

Conferencia de Bruselas de 1926, el cual quedó aprobado y firmado el 10 de abril de 1926[407].

Dentro de las estipulaciones previstas en éste convenio, se encuentran las referentes a los privilegios sobre los buques, contenidas en el artículo 2º, así:

> *Art. 2° - Se consideran privilegiados sobre el barco, sobre el flete del viaje durante el cual se originó el crédito privilegiado y sobre los accesorios del barco y del flete adquiridos desde el comienzo del viaje.*
>
> *1° Los gastos de justicia adeudados al Estado y los gastos incurridos en interés común de los acreedores para la conservación del buque o para llegar a la venta y distribución de su precio; los derechos de tonelaje, de faro o de puerto y las demás tasas e impuestos públicos de la misma clase; los gastos de pilotaje; los gastos de cuidado y conservación desde la entrada del barco en el último puerto.*
>
> *2° Los créditos resultantes del contrato del capitán de la tripulación y de las demás personas empleados a bordo.*
>
> *3° Las remuneraciones adeudadas por salvamento y asistencia y la contribución del buque a las averías gruesas.*
>
> *4° Las indemnizaciones por abordaje u otros accidentes de navegación así como por daños causados a las obras de arte de los puertos, muelles y vías navegables; las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y a los tripulantes; las indemnizaciones por pérdidas o averías en el cargamento o los equipajes.*
>
> *5° Los créditos resultantes de contratos concluidos o de operaciones efectuadas por el capitán fuera del puerto de amarre, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades reales de conservación del barco o de la continuación del viaje, sin diferenciar si el capitán es o no al mismo tiempo propietario del barco y si el crédito le corresponde a él o a los proveedores, reparadores, capitalistas u otros contratantes."*

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que pese a la enumeración de privilegios contenida en la convención, ésta misma dispone la posibilidad para los Estados de conceder mediante la ley nacional el carácter de privilegiados a otros créditos diferentes a los señalados por el artículo citado, aunque, sin modificar el orden allí señalado[408].

---

[407] Ratificada por Belgica, Brasil, Dinamarca, España, Estonia, Francia, Hungría, Italia, Noruega, Polonia, Rumania, Suecia, Argelia, Argentina, Finlandia, Haití, Mónaco, Portugal, Siria, Suiza, Turquía.

[408] Artículo 3º Convención de Bruselas de 1926, "Las hipotecas y prendas sobre barcos previstas en el art. 1° tienen la prioridad inmediata después de los créditos privilegiados mencionados en el artículo precedente.

Finalmente, en lo que respecta al "*Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas*" suscrito en Bruselas el 10 de abril de 1926, la Sala quiere resaltar que aquí se acogió el principio según el cual los créditos privilegiados siguen al buque aunque cambie de dueño[409] y su artículo 16 permite que las leyes nacionales determinen *"la competencia de los tribunales, el procedimiento y las vías de ejecución"*[410].

En la misma línea, encontramos el denominado Código Bustamante, esto es, la Convención de Derecho Internacional Privado, firmada en la Habana (Cuba) el 20 de febrero de 1928, en cuyo artículo 276 dispuso que la facultad de embargar y vender judicialmente una nave, debe someterse a la ley de la situación, en el caso de autos a la ley laboral, al tiempo que el 278 *ibidem* estableció, frente a la hipoteca marítima y los privilegios o seguridades de carácter real constituidos de acuerdo con la ley del pabellón, que éstos tienen efectos extraterritoriales aun en aquellos países cuya legislación no conozca o regule esa hipoteca o esos privilegios.

En el mismo orden de ideas, se halla el *"Convenio Internacional Relativo al Embargo Preventivo de Buques Destinados a la Navegación Marítima*", también suscrito en Bruselas, el 16 de mayo de 1952, que en su artículo 1º definió el crédito marítimo como la alegación de un derecho que tenga alguna de las causas previstas en el mismo convenio, entre las cuales se encuentran los salarios del capitán, de la oficialidad o de la tripulación[411].

La leyes nacionales pueden acordar privilegios a otros créditos aparte de los previstos en dicho artículo, pero sin modificar el orden reservado a los créditos garantizados por hipotecas, y prendas y privilegios que tienen prioridad sobre los mismos."

[409] Artículo. 8° "Los créditos privilegiados se transfieren a cada nuevo propietario del barco."

[410] Artículo 16. "Nada, en las disposiciones precedentes, afecta la competencia de los tribunales, el procedimiento y las vías de ejecución, establecidas por las leyes nacionales."

[411] El Convenio Internacional Relativo al Embargo Preventivo de Buques Destinados a la Navegación Marítima, suscrito en Bruselas el 16 de mayo de 1952, el cual entró en vigor el 24 de febrero de 1956, ratificado por Argelia, Bélgica, Camerún, Costa Rica, Egipto, España, Fiji, Francia, Grecia, Guyana, Haití, Madagascar, Mauricio, Nigeria, Paraguay, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Sarawak, Borneo Septentrional, Gibraltar, Hong Kong, Islas Seychelles, Islas Vírgenes Británicas, Bermudas, Antigua, Bahamas, Dominica, Granada, Islas Caimán, Montserrat, San Cristóbal-Nieves-Anguila, Santa Elena, Santa Lucia, San Vicente, Honduras Británica, Islas Gilbert y Ellice, Islas Salomón, Islas Turcas y Caicos Guernesey, Islas

Asimismo, el artículo 1º de esta convención definió el embargo como *"la inmovilización de un buque con la autorización de la autoridad judicial competente para la garantía de un crédito marítimo"*. De manera que el embargo de los buques quedó limitado a los eventos previstos como créditos marítimos, y así lo reiteró el artículo 2º de la convención ibídem[412]; e, incluso, el artículo 3º facultó a todo demandante para embargar, tanto el buque al que el crédito se refiera, como a cualquier otro buque que pertenezca a la persona que, en el momento en que nació el crédito marítimo, era propietaria del buque al que dicho crédito se refiera[413], en todo caso, con la autorización de una autoridad judicial competente dentro de la jurisdicción en donde haya sido embargado el buque[414].

Falkland (Islas Malvinas) y Dependencia, República Árabe Siria, República Khmer, Santa Sede, Suiza, Togo, Yugoslavia, Zaire, Brasil, Italia, Líbano, M6naco y Nicaragua. Previó "1) Crédito Marítimo: significa alegación de un derecho o de un crédito que tenga una de las causas siguientes: a) Daños causados por un buque, ya sea por abordaje, ya de otro modo; b) Pérdidas de vidas humanas o daños corporales causados por un buque o provenientes de la explotación de un buque; c) Asistencia y salvamento; d) Contratos relativos a la utilización o al arriendo de un buque mediante póliza de fletamento o de otro modo; e) Contratos relativos al transporte de mercancías por un buque en virtud de una póliza de fletamento, de un conocimiento o de otra forma; f) Pérdidas o daños causados a las mercancías y equipajes transportados por un buque; g) Avería común; h) Préstamo a la gruesa; i) Remolque; j) Pilotaje; k) Suministro de productos o de material hechos a un buque para su explotación o su conservación, cualquiera que sea el lugar de los mismos; l) Construcción, reparaciones, equipo de un buque o gastos de dique; m) Salarios del capitán, oficialidad o tripulación; n) Desembolsos del capitán y los efectuados por los cargadores, los fletadores o los agentes por cuenta del buque o de su propietario; o) La propiedad impugnada de un buque; p) La copropiedad impugnada de un buque o su posesión, o su explotación o los derechos a los productos de explotación de un buque en condominio; q) Cualquier hipoteca naval y cualquier «mortgage».

412 "Artículo 2. Un buque que navegue bajo pabellón de uno de los Estados contratantes no podrá ser embargado dentro de la jurisdicción de un Estado contratante más que en virtud de un crédito marítimo, pero nada de lo que se contiene en las disposiciones del presente Convenio podrá ser considerado como una extensión o restricción de los derechos y poderes conferidos a los Estados, Autoridades públicas o Autoridades portuarias por su ley interna o por sus reglamentos, para embargar, detener a un buque o a impedir de otra forma que éste se haga a la mar dentro de su jurisdicción."

413 "Artículo 3. 1) Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 4) y del artículo 10, todo Demandante podrá embargar, ya el buque al que el crédito se refiera, ya cualquier otro buque que pertenezca a la persona que, en el momento en que nació el crédito marítimo, era propietaria del buque al que dicho crédito se refiera, aunque el buque embargado esté dispuesto para hacerse a la mar; pero ningún buque podrá ser embargado por un crédito previsto en los apartados o), p) o q) del artículo primero, a excepción del buque mismo al que la reclamación concierna. 2) (…) 3) Un buque no podrá ser embargado y no se prestará caución o garantía, más de una vez en la jurisdicción de uno o varios de los Estados contratantes, con respecto al mismo crédito alegado por el mismo demandante; y si un buque es embargado dentro de una de las dichas jurisdicciones y se ha prestado una caución o garantía, ya para obtener el levantamiento del embargo, ya para evitarlo, cualquier embargo ulterior de dicho buque o de cualquier otro buque que pertenezca al mismo propietario, por el Demandante y con respecto al mismo crédito marítimo, será levantado y el buque será liberado por el Tribunal o cualquier otra jurisdicción competente del dicho Estado, a no ser que el Demandante pruebe, a la entera satisfacción del Tribunal o de cualquier otra

Ahora bien, del mismo modo la convención en comento prevé que la autoridad judicial competente, dentro de cuya jurisdicción haya sido embargado el buque, conceda el levantamiento del embargo, siempre y cuando se haya prestado una caución o una garantía suficiente[415], todo con sujeción a las reglas del procedimiento del Estado en el que haya sido practicado o pedido el embargo[416-417].

Adicionalmente, el artículo 7º concibió la competencia en cabeza de los tribunales donde se haya efectuado el embargo para conocer el fondo del litigio, cuando la competencia esté dada por la ley interna de éste Estado; cuando el demandante tenga su residencia habitual o su establecimiento principal en él; en los eventos en que el crédito marítimo ha nacido en dicho Estado, en el curso de un viaje durante el cual se ha realizado el embargo, en una asistencia o de un salvamento; cuando el crédito proviene de un abordaje o de circunstancias previstas en el artículo 13 del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910[418]; o cuando el crédito

---

Autoridad judicial competente, que la garantía o caución ha sido definitivamente liberada antes de que se hubiese practicado el embargo subsiguiente o que no haya otra razón válida para mantenerlo. (…)"

414 "Artículo 4. Un buque sólo puede ser embargado con la autorización de un Tribunal o de cualquier otra Autoridad judicial competente del Estado contratante en el que se practique el embargo."

415 Artículo 5. El Tribunal o cualquiera otra Autoridad judicial competente, dentro de cuya jurisdicción haya sido embargado el buque, concederá el levantamiento del embargo cuando se haya prestado una caución o una garantía suficiente, salvo en el caso en que el embargo se practique por razón de los créditos marítimos enumerados en el artículo primero que antecede, bajo las letras o) y p); en dicho caso, el Juez podrá permitir la explotación del buque por el poseedor, cuando éste haya prestado garantías suficientes, o resolver de otro modo sobre la gestión del buque durante la duración del embargo.

416 Artículo 6 Las reglas de procedimiento relativas al embargo de un buque, a la obtención de la autorización prevista en el artículo cuarto ya cualesquiera otros incidentes de procedimiento que pudieren suscitar el embargo, se regirán por la ley del Estado contratante en el que haya sido practicado o pedido el embargo.

417 Con relación al levantamiento del Embargo, también deben tenerse en cuenta las medidas previstas por el convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques Destinados a la Navegación Marítima, que en su artículo 9º dispone: "En caso de acción o de demanda entabladas por alguna de las causas enunciadas en el artículo 1, el Tribunal podrá ordenar, a solicitud del propietario, que sean sobreseídas las demandas contra otros bienes que no sean el buque, el flete y los accesorios, durante el tiempo suficiente para conseguir la venta del buque y el reparto del precio entre los acreedores.

418 Artículo 13. El presente Convenio se extiende a la reparación de los daños y perjuicios que un buque cause, ya por ejecución u omisión de una maniobra, ya por la inobservancia de los

se halle garantizado por una hipoteca naval o un «*mortgage*»[419] sobre el buque embargado[420].

En el mismo sentido el artículo 8 determinó que las disposiciones del Convenio se aplicaran en todo Estado contratante a todo buque que navegue bajo el pabellón de un Estado contratante; aun buque que enarbole pabellón de un Estado no contratante, en cual podría ser embargado en uno de los Estados contratantes, en virtud de uno de los créditos enumerados en el artículo primero como privilegiados, o de cualquier otro crédito que permita el embargo de acuerdo con la Ley de dicho Estado.

Finalmente, en atención a la fecha de los hechos (10 de abril de 1992), sólo resta citar el contenido del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a Privilegios e Hipotecas Marítimas, suscrito en Bruselas el 27 de mayo de 1967, modificatorio del correspondiente al 10 de abril de 1926, en cuyo artículo 4º estableció:

> *"Artículo 4º. Los privilegios marítimos sobre el buque garantizarán los derechos siguientes:*
>
> *i) Sueldos y otras cantidades debidas al capitán, oficiales y demás miembros de la tripulación del buque en virtud de su empleo en éste;*
>
> *ii) Derechos de puerto, canal y otras vías marítimas, así como gastos de pilotaje;*

---

reglamentos, bien a otro buque, bien a las cosas o personas que se encuentren a bordo de ambos, aunque no haya habido abordaje.

[419] Prestamo Hipotecario.

[420] Artículo 7. 1) Los Tribunales del Estado en el cual se haya operado el embargo serán competentes para resolver sobre el fondo del litigio: - ya si dichos Tribunales son competentes en virtud de la ley interna del Estado en que se ha practicado el embargo; - ya en los casos siguientes que a continuación se expresan: a) si el Demandante tiene su residencia habitual o su principal establecimiento en el Estado en que se ha practicado el embargo: b) si el crédito marítimo ha nacido en el Estado contratante del que depende el lugar del embargo: c) si el crédito marítimo ha nacido en el curso de un viaje durante el cual se ha realizado el embargo; d) si el crédito proviene de un abordaje o de circunstancias previstas en el artículo 13 del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910 (Diccionario 194); e) si el crédito ha nacido de una asistencia o de un salvamento; f) si el crédito se halla garantizado por una hipoteca naval o un «mortgage» sobre el buque embargado. 2) Si el Tribunal dentro de cuya jurisdicción ha sido embargado el buque no tiene competencia para resolver sobre el fondo, la caución o la garantía que han de prestarse de conformidad con el artículo quinto para obtener el levantamiento del embargo, deberá garantizar la ejecución de todas las condenas que se pronunciaren ulteriormente por el Tribunal competente para resolver sobre el fondo, y el Tribunal o cualquier otra Autoridad judicial del lugar del embargo fijará el plazo dentro del cual el Demandante deberá entablar una acción ante el Tribunal competente.

> *iii) Derechos contra el armador por pérdida de vida o daños personales, tanto en tierra como en mar, en relación directa con el trabajo del buque;*
>
> *iv) Derechos contra el armador basados en actos ilícitos y que no pueden basarse en contrato, por pérdida o daño de la propiedad, ocurridos tanto en tierra como en mar, en relación directa con el trabajo en el buque;*
>
> *v) Derechos por salvamentos, liberación de naufragio y contribución a averías comunes. Se considera que la palabra "armador" mencionada en este párrafo incluye cesión u otro fletador, gerente o explotador del buque.*
> *(…)"*

Y, asimismo, en su artículo 5º, la Convención de 1967 prevé la prioridad de los privilegios antes mencionados sobre hipotecas y *mortgages* registradas, bajo la advertencia según la cual *"ningún otro crédito tendrá prelación sobre aquellos privilegios"* [421] y, pese a que faculta a los Estados para conceder privilegios adicionales, advierte que *"[t]ales privilegios irán después de todos los privilegios expuestos en el artículo 4"*[422], los cuales siguen al buque pese a cualquier cambio de propiedad o de registro[423].

---

[421] Artículo 5. 1. Los privilegios previstos en el artículo 4 tendrán prioridad sobre hipotecas y mortgages registradas, y ningún otro crédito tendrá prelación sobre aquellos privilegios y sobre hipotecas y mortgages que se ajusten a los requisitos del artículo 1, salvo lo dispuesto en el artículo 6 -2). 2. Los privilegios previstos en el artículo 4 mantendrán su clasificación; ahora bien, los privilegios que garanticen derechos de salvamento, liberación de naufragio y contribución a la avería común tendrán prioridad sobre todos los demás privilegios del buque antes del momento en que se llevasen a cabo las operaciones que dieron lugar a los citados privilegios. 3. Los privilegios indicados en cada uno de los subpárrafos i), ii), iii) Y iv) del párrafo 1) del artículo 4 se clasifican pari passu entre sí. 4. Los privilegios señalados en el subpárrafo v) del párrafo 1) del artículo 4 se clasificarán en orden inverso al tiempo en que se hayan producido los derechos garantizados por él. Se considerará que los derechos por contribución a una avería común se han producido en la fecha en que surgió la avería común; se considerará que los derechos por salvamento se han originado en la fecha en que terminó la operación de salvamento.

[422] Artículo 6. 1. Cada Estado puede conceder privilegios o derechos de retención para garantizar derechos no previstos en el artículo 4. Tales privilegios irán después de todos los privilegios expuestos en el artículo 4 y después de todas las hipotecas y mortgages registradas que se ajusten a las disposiciones del artículo 1. Estos derechos de retención no perjudicarán la ejecución de privilegios marítimos previstos en el artículo 4, o hipotecas y mortgages que se ajusten a lo dispuesto en el artículo 1, ni la entrega del buque al comprador en relación con esta ejecución. 2. En caso de que se conceda un privilegio o un derecho de retención respecto de un buque en posesión de a) un constructor de buques, para garantizar derechos por la construcción del buque, o b) un reparador de buques, para garantizar derechos por reparación del buque realizada durante esta posesión, tal privilegio o derecho de retención se pospondrá a todos los privilegios marítimos expuestos en el artículo 4, pero puede preferirse a hipotecas o mortgages registradas. Este privilegio o derecho de retención puede ejercitarse contra el buque, no obstante cualquier hipoteca o mortgage registrada sobre él, pero se extinguirá cuando éste cese de estar en poder del constructor o reparador, según el caso.

[423] Artículo 7. 1. Los privilegios marítimos previstos en el artículo 4 surgen con independencia de que los derechos garantizados por estos privilegios vayan contra el propietario o contra la cesión u otro fletador, gerente o explotador del buque. 2. Salvo lo dispuesto en el artículo 11, los privilegios

Finalmente, la Sala quiere resaltar que el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a Privilegios e Hipotecas Marítimas, suscrito en Bruselas el 27 de mayo de 1967, expresamente posibilitó su aplicación *"a todos los buques de navegación marítima matriculados en un Estado contratante o en un Estado no contratante"*[424].

Así las cosas, y aunque en atención a la fecha de los hechos no serían aplicables al caso concreto, debe mencionarse que los convenios anteriormente mencionados fueron revisados, en primer lugar, por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Embargo Preventivo de Buques de Navegación Marítima, celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 2 al 6 de diciembre de 1996, así como por la Comisión de la Comunidad Andina, mediante Decisión 487 del 7 de diciembre de 2000, cuando, con el propósito de implementar una legislación moderna y armonizada de garantías marítimas (hipoteca naval y privilegios marítimos) y embargo preventivo de buques, consideró disponer un marco normativo comunitario, que ofreciera las garantías adecuadas a las inversiones que se realicen en el transporte acuático.

En esta decisión, también se reconoce como acreedor[425], únicamente a aquella persona que alegue un crédito marítimo[426], es decir, un crédito que tenga una o

---

marítimos que garantizan los derechos previstos en el artículo 4 siguen al buque, pese a cualquier cambio de propiedad o de registro.

[424] Artículo 12. 1. A menos que se disponga otra cosa en el presente Convenio, sus disposiciones se aplicarán a todos los buques de navegación marítima matriculados en un Estado contratante o en un Estado no contratante. 2. Ninguna cláusula de este Convenio exigirá que se confiera un derecho a favor o en contra, o permitirá que se ejercite ningún derecho contra ningún buque poseído, explotado o fletado por un Estado y se destine a servicios públicos no comerciales.

[425] Acreedor: Toda persona que alegue un crédito marítimo.

[426] Crédito Marítimo: Un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas: 1. Pérdidas o daños causados por la explotación del buque; 2. Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque; 3. Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente; 4. Daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño; y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este inciso 4; 5. Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad

varias de las causas expresamente dispuestas en la decisión, dentro de las cuales se mantiene la relativa a *"los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre".*

Del mismo modo, se define el embargo[427] como *"[t]oda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta como medida cautelar por resolución de un tribunal de un País Miembro, en garantía de un crédito marítimo"*[428] y se entiende por país miembro "*cada uno de los Países Miembros de la Comunidad Andina*" por cuya legislación se regirá el procedimiento relativo al embargo[429].

---

que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación; 6. Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo; 7. Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo; 8. Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque; 9. La avería gruesa; 10. El remolque; 11. El practicaje; 12. Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento; 13. La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque; 14. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables; 15. Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre; 16. Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios; 17. Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque; 18. Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque; 19. Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque; 20. Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación; 21. Una hipoteca inscrita o gravamen de la misma naturaleza que pesen sobre el buque; 22. Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque.

[427] Embargo: Toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta como medida cautelar por resolución de un tribunal de un País Miembro, en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia, u otro instrumento ejecutorio.

[428] Artículo 37.- Potestad para embargar.- Sólo se podrá embargar un buque o levantar su embargo por resolución de un tribunal de un País Miembro en el que se haya practicado el embargo. Asimismo, solamente se podrá embargar un buque en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito.

[429] Artículo 40.- El procedimiento relativo al embargo de un buque, o al levantamiento de ese embargo, se regirá por la legislación nacional respectiva del País Miembro en que se haya solicitado o practicado el embargo.

Igualmente, es de anotar que la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena se aplica a todo buque que navegue dentro de la jurisdicción de los Países Miembros de la Comunidad Andina, enarbole o no el pabellón de un País Miembro[430].

Entonces, frente a todo lo anterior, la Sala concluye, en primer lugar, que el embargo reglamentado en el artículo 1.450 y los privilegios contenidos en el artículo 1.556 del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio) reúnen los parámetros de la normatividad internacional sobre la materia, que aunque no pueden aplicarse directamente, en tanto se trata de convenciones no ratificadas por Colombia para la fecha de los hechos[431], se encuentran recogidos por la legislación interna aplicable, según la cual es absolutamente viable el embargo de los buques o naves, sin importar su nacionalidad, siempre y cuando la causa de dicho embargo emane de uno de los eventos previstos como créditos marítimos por la Ley o los Tratados Internacionales, según corresponda.

En el *sub judice,* la Sala observa que el crédito que dio lugar al embargo decretado por la Juez 2º Laboral del Circuito de Buenaventura, estaba configurado por los salarios y prestaciones laborales (vacaciones) de un miembro de la

---

[430] Artículo 54.- Aplicación.- La presente Decisión se aplicará a todo buque que navegue dentro de la jurisdicción de los Países Miembros de la Comunidad Andina, enarbole o no el pabellón de un País Miembro.
Esta Decisión no se aplicará a los buques de guerra, a las unidades navales auxiliares y a otros buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente, en ese momento, a un uso público no comercial.
No afectará a los derechos o facultades que, con arreglo a un convenio internacional o en virtud de una ley o reglamento internos, correspondan a la Administración del Estado o a alguno de sus órganos, los poderes públicos o a la administración portuaria, para retener un buque o impedir de otro modo que se haga a la mar dentro de su jurisdicción; y no menoscabará la facultad de un País Miembro o tribunal, para decretar medidas que afecten a la totalidad del patrimonio de un deudor.
Asimismo, las disposiciones de esta Decisión no afectarán a la aplicación en el Estado en que se practique un embargo, de los Convenios Internacionales que establezcan una limitación de responsabilidad o de la ley interna dictada para darles efectividad; así como no modificarán las normas jurídicas en vigor en los Países Miembros, ni afectarán a su aplicación, relativas al embargo de un buque que se encuentre dentro de la jurisdicción del Estado cuyo pabellón enarbole, practicado a instancias de una persona que tenga su residencia habitual o su establecimiento principal en ese Estado o de cualquier otra persona que haya adquirido un crédito de ésta por subrogación, cesión o cualquier otro medio.

[431] Sobre este punto no puede pasarse por alto lo dispuesto por el artículo 7º del Código de Comercio Colombiano, según el cual "*Los tratados o convenciones internacionales de comercio no ratificados por Colombia, la costumbre mercantil internacional que reúna las condiciones del artículo 3o., así como los principios generales del derecho comercial, podrán aplicarse a las cuestiones mercantiles que no puedan resolverse conforme a las reglas precedentes",* esto es, conforme al contrato, la ley, la costumbre mercantil, la nalogia, etc.

tripulación de la motonave Zeetor, concepto éste que se halla contemplado como crédito marítimo privilegiado, tanto por la legislación nacional – artículo 1.556, como por la convencional, de manera que a las voces del artículo 1.450 el embargo del buque, era procedente.

De manera que, este punto tampoco es configurativo de error judicial, mucho más, si se tiene en cuenta que la Juez 2º actuaba con fundamento en las manifestaciones expresadas bajo la gravedad de juramento en la demanda y el título ejecutivo allegado con la misma, los cuales se encontraban ajustados a las exigencias legales.

3.2.3.4 El juzgado no se percató de que el embargo por él decretado se hallara inscrito por la Capitanía de Puerto

Observa la Sala que el demandante aduce este hecho como constitutivo de daño antijurídico, porque, en primer lugar, el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura comunicó al Puerto de esta ciudad el embargo y secuestro por él decretado, frente a lo cual, la Capitanía de Puerto le respondió haber adoptado las medidas concernientes, pero en fecha posterior, se manifestó en sentido contrario, aduciendo que a él no le correspondía tal inscripción por cuanto ella debía hacerse en el puerto de abanderamiento, esto es, el Puerto de San Lorenzo (Honduras).

Al respecto, la Sala considera que este hecho no amerita mayor pronunciamiento en tanto, no puede entenderse cómo es que los demandantes alegan que el decreto de las medidas cautelares – embargo y secuestro, les causó un daño antijurídico y, a su vez, sostienen que la aparente falta de inscripción de ese embargo, que formaliza las medidas adoptadas, también les causa un daño.

Esta falta de sinderesis determina que la Sala despache el argumento sin pronunciamiento diferente al que acaba de hacerse.

3.2.3.5 El juzgado no previó que la relación laboral que dio lugar al proceso judicial "*se configuró de junio de 1990 hasta julio de 1991*" y el Zeetor no había estado en Buenaventura antes del 2 de enero de 1992.

De acuerdo con el material probatorio obrante en el plenario, la Sala observa que se presentó una demanda en la cual se indicó bajo juramento que el lugar de celebración del contrato que dio origen a la relación laboral fue la ciudad de Buenaventura, hecho éste que sólo fue debatido por la sociedad demandada hasta el 4 de septiembre de 1992, fecha en la cual, la apoderada de Pacific Coasting allegó escrito de nulidad por indebida representación y acompañó el correspondiente certificado de representación legal.

Al respecto, se prevé que este hecho también esta argumentado como el que da lugar a la excepción de falta de competencia, frente al cual, como se verá, no se acompañó prueba alguna y, se limitó a señalar que "la relación de Escultero con la Pacific Coasting se realizó mucho antes de la llegada de la motonave Zeetor a aguas territoriales colombianas", por lo que Joseph Mora Van Wichen allegó al Juzgado de conocimiento el Rol de Tripulación Nº 151105 expedido por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral de la República de Ecuador, en donde consta la salida de la Motonave Zeetor de nacionalidad Hondureña, del puerto de La Libertad – Ecuador el día 24 de diciembre de 1991 con procedencia al Puerto de Buenaventura – Colombia, y en la cual se observa la siguiente tripulación[432]:

> *"1. Juan Alberto Montes de Oca*
> *2. Miguel Ángel Mina Bellino*
> *3. Martín Palacios Jiménez*
> *4. Neptali Moisés Moreno Vidal*
> *5. Víctor Hugo Arenas Palomino*
> *6. Roger Eliceo Calvez Vargas*
> *7. Luciano Andrés Castillo Carmona*
> *8. Omar Zapata"*

Lo anterior con el objeto de significar que Reinaldo Escultero no formaba parte de la tripulación que arribó al puerto de Buenaventura el 30 de diciembre de 1991, con fecha de recibo por las autoridades portuarias el 2 de enero siguiente.

---

[432] Fls. 60 del C.4, 3 del C.5 y 131-132 C.6.

Sin embargo, no puede perderse de vista que la acreencia laboral reclamada por Reinaldo Escultero, data del mes de junio de 1.990, hasta el mes julio de 1991, lo cual indica que, a la fecha de arribo de la motonave Zeetor a Buenaventura, se encontraba extinto el vínculo contractual entre Reinaldo Escultero y Pacific Coasting S.A., lo que explica por qué el acreedor laboral no se encontraba relacionado en el rol de la tripulación, pues es claro que para la fecha de arribo a Buenaventura éste ya no pertenecía a la tripulación del Zeetor, por lo que era absurdo pretender desvirtuar el titulo ejecutivo con este argumento, pues ello, por sí mismo, no es demostrativo de la inexistencia de la relación laboral ni de la falta de mérito en el documento presentado para adelantar el ejecutivo.

Contrario sensu, debe tenerse en cuenta que en la acción de reparación directa que aquí se conoce no se demostró, como tampoco se hizo en el laboral adelantado ante el Juzgado 2º de Buenaventura, la ausencia del vínculo laboral ni de la acreencia reclamada ni se probó que el contrato no se hubiera celebrado en la ciudad de Buenaventura como lo afirmaba Escultero, es más, ni siquiera se probó que los representantes de la sociedad Pacific Coasting hayan excepcionado aduciendo este hecho, ya que simplemente se limitaron que la relación laboral se realizó mucho antes de la llegada de la motonave a aguas colombianas.

Pero, observa la Sala que la sociedad ejecutada omitió informarle a la justicia laboral que el 3 de mayo de 1990, fecha cercana a la aducida por Escultero como inicio de su relación laboral (junio de 1990), el Zeetor había arribado a Buenaventura, en prueba de lo cual obra el oficio Nº 151 expedido el día 5 de febrero de 1998 por la Dirección General Marítima – Capitanía del Puerto dirigido al Secretario de Sección Primera del Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, por medio del cual informó[433]:

> *"En atención a su oficio Nº SP-4562 Ref: Proceso 23.051, me permito informarle que revisados nuestros archivos se pudo establecer que la motonave ZEETOR de bandera Hondureña durante el lapso comprendido entre el 18 de mayo/90 al 30 de Diciembre /91, arribó al puerto de Buenaventura en una oportunidad, que fue el día 03 de mayo de 1.990.*

---

[433] Fls. 219 del C.2

En esa oportunidad arribó con la siguiente lista de tripulación:

1. JAVIER WETZELL MILLER
2. FELIX MANCO SILVA
3. REYNALDO [ESCULTERO]
4. DOUGLAS AGUIRRE C.
5. JULIO CHULLES
6. LUIS URIARTE
7. ROGER GALVEZ
8. AMADO BABILON

A la fecha de presentación de solicitud de zarpe mayo 17 de 1.990, re registra un nuevo tripulante con el nombre de ERNESTO J. ASMAT R.".

Por el contrario, observa la Sala que el mismo JOSEPH MORA VAN WICHEN solicitó a la Capitanía de Puerto que le certificara que él no había estado en Buenaventura entre el 18 de mayo de 1990 al 30 de diciembre de 1991, frente a lo cual, mediante oficio de fecha 7 de diciembre de 1992[434], el Capitán de Puerto de Buenaventura manifestó:

"[a] solicitud del Sr. Joseph Mora Van Wichen", certifico:
Que revisados los libros de ARRIBOS Y ZARPES de buques de alto bordo, se constató que en el lapso del 18 de mayo de 1990 al 30 de diciembre de 1991, la motonave de bandera hondureña "ZEETOR" no arribó ni estuvo en el puerto de Buenaventura, por lo tanto no embarcó ni desembarcó tripulantes en este puerto"

Lo anterior significa que, el criterio según el cual, debió preverse que el Zeetor no estuvo en buenaventura antes del 2 de enero de 1992, para intuir la falsedad del título ejecutivo no es cierto ni, mucho menos, claro, pues contrario a lo afirmado por dentro del proceso, se ha acreditado que el buque arribó a Buenaventura el 3 de mayo de 1990.

3.2.3.6 El juzgado no observó lo dispuesto por el artículo 23 constitucional – Derecho de Petición, cuando "*el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, se hace presente en el proceso el día 14 de julio de 1992*" para solicitar el depósito de la motonave y, adicionalmente, inadmitió *ab initio* su nombramiento como depositario de la motonave embargada, negándole la posibilidad de entrar en contacto con la nave, cuando "*todos sabían que él era el representante de la sociedad demandada*"

---

[434] Fl. 1012 del C. 1A.

De conformidad con el derecho de petición contenido en el artículo 23 de la Constitución Nacional, toda persona tiene derecho a presentar peticiones respetuosas a las autoridades por motivos de interés general o particular y a obtener pronta resolución, de manera que se garantiza el derecho de petición cuando la persona obtiene por parte de la autoridad pública una respuesta de fondo, clara, oportuna y en un tiempo razonable a su petición.

Ahora bien, la Corte Constitucional ha sido clara en manifestar que los trámites de las peticiones ante las autoridades judiciales son de dos tipos, las de asuntos administrativos cuyo trámite debe darse en los términos del derecho de petición consagrado en el artículo 23 de la Constitución y el Código Contencioso Administrativo; y las de carácter judicial o jurisdiccional, que deben tramitarse de conformidad con los procedimientos propios de cada juicio, por lo que la omisión del funcionario judicial en resolver las peticiones formuladas en relación con los asuntos administrativos no constituyen una vulneración al artículo 23 constitucional sino que conlleva una vulneración al debido proceso y del derecho al acceso de la administración de justicia, pues, las solicitudes interpuestas con relación al trámite, impulso o requerimiento dentro del proceso, por su naturaleza no se encuentran sujetas a los términos del derecho de petición, sino a los prescritos en las normas propias del proceso correspondiente, las cuales establecen las formas y términos para su resolución[435].

En este sentido también se ha pronunciado esta Corporación en el sentido de afirmar que frente a las actuaciones judiciales, esto es, en el trámite de los procesos de esta índole, no es dable invocar el derecho de petición consagrado en el artículo 23 de la Constitución Nacional, toda vez que el ámbito del mismo es el de las actuaciones administrativas y no el de las judiciales, pues que éstas tienen su propio espacio y procedimiento, además de que están sometidas a las disposiciones de los códigos sobre la materia y demás normas que los modifican y

---

[435] Corte Constitucional, sentencia de tutela 215 A del 28 de marzo de 2011, M.P. Mauricio González Cuervo.

complementan. Por consiguiente, yerra el peticionario cuando se apoya en ese texto constitucional[436].

En reciente providencia, el Consejo de Estado ha rechazado el derecho de petición ejercido por unos ciudadanos, argumentando que "e*l derecho de petición no procede para poner en marcha el aparato judicial o para solicitar a un servidor público que cumpla sus funciones jurisdiccionales, ya que esta es una actuación reglada que está sometida a la ley procesal"*[437]*.*

Entonces, queda claro que a la petición realizada por los aquí demandantes ante el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura no podía otorgársele el trámite del derecho de petición, ya que éstos, en su calidad de interesados en la litis, debían emplear los mecanismos judiciales idóneos para la obtención de su petición, lo cual no ocurrió así, *contrario sensu*, la parte actora omitió usar debidamente los medios procesales y generó con su propia inactividad, las condiciones de vulnerabilidad alegadas y que ahora pretende sean consideradas como ocasionadas por el Juzgado, al responder negativamente la petición objeto de aquella solicitud.

Al respecto, se observa dentro del plenario que mediante escrito de 21 de julio de 1992, Joseph Mora Van Wichen, aduciendo la calidad de apoderado general de la sociedad demandada – Pacific Coasting S.A., se dirigió, no a la Juez 2ª Laboral de Buenaventura, sino al secuestre de la motonave Zeetor - embargada por ese despacho para solicitarle en ejercicio del Derecho de Petición que la mencionada nave le fuera dada en custodia mientras se produjeran los fallos correspondientes[438], para efectos de efectuar su mantenimiento.

Entonces, de conformidad con los argumentos señalados sobre el tema, la Sala observa que, además de incurrir en el error de presentarse bajo el trámite del

---

[436] Consejo de Estado – Sección Segunda, sentencia de 30 de mayo de 1996, Rad. 9636. M.P. Carlos Arturo Orjuela Góngora.
[437] Consejo de Estado - Sección Segunda, auto de 17 de febrero de 2011, Rad. 68001-23-15-000-2003-02500-01(0138-09) M.P. Gerardo Arenas Monsalve.

[438] Fls. 211 – 214 del C.5

derecho de petición, no se presentó ante la autoridad de conocimiento del litigio, esto es, ante la Juez, y, adicionalmente, con la solicitud no se allegó la prueba del apoderamiento por el aducido, de manera que mal podía pretender que dentro de la litis se le reconociera una calidad que él mismo no había acreditado procesalmente.

No obstante lo anterior, quedo acreditado que la petición del señor Mora Van Wichen, no quedó sin respuesta, por el contrario, Laurentino Posso secuestre de la Motonave Zeetor, en fecha 10 de agosto de 1992, le informó[439]:

> *"1. Bajo ninguna circunstancia se le hará entrega de la motonave en [mención] si no media orden del juzgado.*
>
> *2. Estoy enteramente de acuerdo en entregar la M/N a una empresa de vigilancia privada siempre u cuando usted pague las costas.*
>
> *Como usted entenderá mi natural desconfianza para entregarle a Usted la M/N, espero sea consecuente con la solución propuesta y descansaremos todos".*

Con relación a la comunicación del secuestre, la Sala considera acertada su decisión en el sentido de negar el depósito de la nave a quien no era reconocido dentro del proceso, sin autorización judicial y, además, en desconocimiento de los hechos sucedidos frente a la tripulación de la nave.

Sobre este punto, debe resaltarse que fue sólo hasta el 4 de septiembre de 1992 que el Juzgado Laboral vio acreditado el apoderamiento y la representación legal aducida por Joseph Mora Van Wichen, pues, mediante escrito de esta fecha, el apoderado de Joseph Mora Van Wichen, representante legal de la sociedad Pacific Coasting, anexó el certificado suscrito por la Dirección General de Registro Público de Panamá, el 3 de agosto de 1992 en el que consta[440]:

> *"(…) Que la sociedad Pacific Coasting S.A. se encuentra registrada en la ficha: 126911, rollo: 12828, imagen: 30 en el trece de marzo de mil novecientos ochenta y cuatro.*
> *La sociedad se encuentra vigente*
> *Sus suscriptores son:*

---

[439] Fls. 267 del C.5
[440] Fls.17 C.11

> *(1) Juan Antonio de León*
> *(2) Berta Darroso de Noriega*
> *Sus directores son:*
> *Joseph Mora Van Wichen*
> *Karsten Staffeldt*
> *Flor de María Zapata Gonzales*
> *Sus dignatarios son:*
> *(Ilegible): Joseph Mora Van Wichen*
> *(Ilegible): Karsten Staffeldt*
> *Secretario: Flor de María Zapata Gonzales.*
> *La representación legal la ejercerá:*
> *El Presidente en su falta el Vicepresidente o el que designe la Junta Directiva.*
> *Su Agente Residente es Raúl Eduardo Vaccaro*
> *Su capital es de…..10.000.oo dólares americanos.*
> *Su duración es perpetua.*
> *Su domicilio es Panamá.*
> *Joseph Mora Van Wichen tiene poder general amplio de administración, un consta al rollo 19707 imagen 1101 de la sección de micropelículas cantil desde el 13 de octubre de 1986…. Que dicho poder se encuentra vigente a la fecha (…)".*

Lo anterior con el objeto de proponer la nulidad desde el auto admisorio de la demanda y el libramiento de la orden de pago, por *"indebida representación de la sociedad demandada",* y *"nulidad por no haberse notificado en legal forma el mandamiento ejecutivo"*[441]*,* de las cuales se corrió traslado en debida forma a la parte demandante, quien a su vez se pronunció sobre las nulidades así propuestas, las cuales fueron resueltas en diligencia del 13 de octubre de 1992.

Fue así que en audiencia Pública Nº 766 celebrada el día 13 de octubre de 1992, el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura accedió a la petición de nulidad impetrada por el señor Joseph Mora y declaró la nulidad de todo lo actuado dentro del proceso ejecutivo laboral a partir de la notificación del mandamiento de pago *"por haberse probado la indebida representación de la parte demandada"* por cuanto encontró "*que el señor Montes de Oca Beltrán no era el representante legal de la sociedad demandada como acaba de demostrarse con el certificado a que hicimos alusión".*

La decisión antes señalada, fue confirmada por el Tribunal Superior de Distrito Judicial de Cali, mediante auto 0004 del 19 de enero de 1993[442], fecha para la cual

---

[441] Fls. 306 – 315 del C5 y 6-15 C.11
[442] Fl. 383 del C. 5.

Joseph Mora Van Wichen ya había sido nombrado depositario de la motonave Zeetor, aunque con todas las interpelaciones que al respecto se efectuaron por parte de los miembros de la tripulación, la agencia marítima e, incluso, las informaciones allegadas por la Capitanía de Puerto, todas ellas derivadas de los inconvenientes presentados entre el mencionado señor y cada uno de los nombrados, que tuvieron lugar por el incumplimiento en el pago de sus obligaciones en cabeza de Pacific Coasting o por la ejecución de actos que generaban desconfianza en las autoridades.

De manera que, una vez más, las actuaciones privadas del señor Mora Van Wichen frente a sus acreedores y otras autoridades, interfirieron en el trámite normal del proceso, pero no puede perderse de vista, que ellas no causaron daño alguno a los aquí demandantes, pues, finalmente el representante de Pacific Coasting, una vez acreditó en debida forma su calidad, obtuvo el tratamiento que interpelaba y fungió como depositario de la motonave, lo cual tuvo lugar dentro de un término razonable, ya que la acreditación de su calidad se llevó a cabo el 4 de septiembre de 1992, fue nombrado depositario el 25 de septiembre del mismo año y su calidad se le reconoció el 13 de octubre de 1992.

3.2.3.7 El juzgado se tomó 7 meses para resolver las excepciones propuestas por la parte demandada, cuando los demás trámites adelantados dentro del proceso habían sido muchos más rápidos

El proceso es el conjunto de etapas y actuaciones surtidas en un despacho judicial que tiene como finalidad la aplicación de principios constitucionales y legales al conflicto puesto a consideración del juez para su resolución. En otros términos, *"El proceso es el conjunto de actos necesarios para la declaración o ejecución de un derecho. Su finalidad es obtener, mediante la intervención del poder público, la protección jurídica de un bien o derecho de conformidad con la ley"*[443].

Nótese, entonces, que la definición ofrecida hace referencia a dos grandes clases

---

[443] Corte cosntitucional, sentencia de constitucionalidad 789 de 2003, M.P.

de procesos judiciales, el primero de naturaleza declarativa, el cual se dirige a declarar derechos dudosos, controvertidos o inciertos, y el segundo de naturaleza ejecutiva, que constituye la posibilidad de llevar a efecto los derechos que han sido reconocidos en un acto con tal fuerza que configuran una presunción del derecho legítimo del ejecutante, el cual se entiende suficientemente probado en el título que consigna la existencia de una obligación clara, expresa y exigible, por lo cual es indispensable que para intentar la acción ejecutiva se exhiba el título ejecutivo.

Al efecto, el tratadista Hernán Fabio López, sostiene que el proceso ejecutivo tiene como *"finalidad específica y esencial asegurar que el titular de una relación jurídica que crea obligaciones pueda obtener, por medio de la intervención estatal, el cumplimiento de ellas, compeliendo al deudor a ejecutar la prestación a su cargo"*[444]

Ahora bien, frente a los procesos de ejecución, como se dejó señalado acápites atrás, por regla general se observa que éste inicia con el embargo de bienes de propiedad del demandado a efecto de garantizar las resultas del juicio, para posteriormente oírlo en defensa y resolver la controversia con fuerza vinculante para las partes.

Es así que dentro del proceso de ejecución tiene lugar, en primer lugar la notificación del mandamiento de pago a la parte demandada para que, la parte pasiva *conozca el proceso ejecutivo y tenga la posibilidad de proponer excepciones, "pues es mediante éstas que logra controvertir las obligaciones que emanan del título ejecutivo aportado por el ejecutante y de este modo ejercer su derecho de defensa y contracción. A su vez, se puede colegir (ii) el valor y la trascendencia que tienen éstas en la formación del íntimo convencimiento del juez, pues son las que, junto con la demanda y las pruebas, le permiten arribar al grado de certeza necesario para aceptar o rechazar las pretensiones de la demanda ejecutiva. El derecho al debido proceso se concreta en "asegurar la objetividad en*

---

[444] LÓPEZ <Blanco Hernán Fabio, Procedimiento Civil Tomo 2 – Novena Edición, Ed. Dupré, pag. 426.

la confrontación de las pretensiones jurídicas", lo cual solo se logra garantizando a las partes unas mismas posibilidades de defensa dentro del proceso judicial, es decir, un equilibrio entre los sujetos procesales que sea respetuoso del principio de igualdad."

Ahora bien, no puede perderse de vista que las excepciones conllevan la configuración de un trámite especial dentro del ejecutivo, el cual, en el proceso laboral, por remisión expresa del artículo 145 del C. P. L. se adelanta con aplicación de las reglas generales previstas para el procedimiento civil, por cuanto allí se dispone que *"a falta de disposiciones especiales en el procedimiento de trabajo se aplicarán las normas análogas de este decreto, y, en su defecto, las del Código Judicial"*, posteriormente Código de Procedimiento Civil.

Entonces, en el caso de autos, observa a Sala que el procedimiento aplicable era el contenido en el Decreto 1400 de 1970 – Código de Procedimiento Civil, pero con bajo la modificación introducida por el Decreto 2282 de 1989, al artículo 510, según el cual

> *"ARTÍCULO 510. De las excepciones previas y de mérito se dará traslado simultáneo al ejecutante por diez días para que se pronuncie sobre ellas, adjunte y pida las pruebas que pretenda hacer valer.*
>
> *Surtido el traslado se tramitarán simultáneamente todas las excepciones así:*
>
> *1. Excepciones previas.*
>
> *Únicamente se podrá aducir prueba documental, salvo cuando se alegue falta de competencia por el domicilio de persona natural, o por el valor de la pretensión cuando no se trate de pago de sumas de dinero, casos en los cuales podrán solicitarse las pruebas autorizadas en el inciso segundo del artículo 98, y se tramitarán en cuaderno separado en la forma prevista en el artículo 99, excepto su numeral 6. que se sustituye por lo siguiente:*
>
> *El juez resolverá inmediatamente sobre las excepciones, salvo que considere necesario decretar alguna de las pruebas autorizadas en el inciso anterior, que le haya sido pedida o que ordene de oficio, en cuyo caso otorgará un término no mayor de diez días para que se alleguen, o dentro de éste señalará fecha y hora para la audiencia en que hayan de practicarse, según fuere el caso. El auto que decrete las pruebas no tendrá recurso alguno y el que las niegue sólo el de reposición.*
>
> *2. Excepciones de mérito.*

> *a) El juez decretará las pruebas pedidas por las partes que fueren procedentes y las que de oficio estime necesarias, y fijará el término de treinta días para practicarlas.*
>
> *b) Vencido el término del traslado o el probatorio en su caso, se concederá a las partes uno común de cinco días para que presenten sus alegaciones.*
>
> *c) Expirado el término para alegar, el juez dictará sentencia, y si prospera alguna excepción contra la totalidad del mandamiento ejecutivo, se abstendrá de fallar sobre las demás, pero en este caso el superior deberá cumplir lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 306.*
>
> *d) La sentencia de excepciones totalmente favorable al demandado pone fin al proceso; en ella se ordenará el desembargo de los bienes perseguidos y se condenará al ejecutante a pagar las costas y los perjuicios que aquél haya sufrido con ocasión de las medidas cautelares y del proceso. La liquidación de los perjuicios se hará como dispone el inciso final del artículo 307.*
>
> *e) Si las excepciones no prosperan, o prosperaren parcialmente, la sentencia ordenará llevar adelante la ejecución en la forma que corresponda, condenará al ejecutado en las costas del proceso y ordenará que se liquiden."*
>
> *Cuando las excepciones prosperen parcialmente, se aplicará lo dispuesto en el numeral 5. del artículo392,*
>
> *f) Si prosperara la excepción de beneficio de inventario, la sentencia limitará la responsabilidad del ejecutado al valor por el cual se le adjudicaron los bienes en el respectivo proceso de sucesión.*

Nótese, pues, que el ordenamiento jurídico dispone para el trámite de las excepciones dentro del proceso ejecutivo de términos y requisitos especiales. En primer lugar, una vez presentadas las excepciones, el juzgado de conocimiento debe correr traslado de las mismas a las partes demandantes, por el término de 10 días hábiles, en nuestro caso las excepciones se presentaron el 6 de mayo de 1993 y se corrió traslado de las mismas el 17 de mayo del mismo año, lo cual es indicativo de que el término de la parte ejecutante para pronunciarse sobre las excepciones propuesta venció el 31 de mayo de 1993, fecha en la cual, efectivamente, el demandante contestó las excepciones[445]; pero el Juzgado sólo se pronunció hasta el 13 de diciembre de 1993, esto es, 6 meses y 18 días después, desconociendo el precepto citado, según el cual el juez debió pronunciarse inmediatamente, por cuanto no se decretaron o practicaron pruebas. Situación que, en principio, parece darle la razón a la parte actora.

---

[445] Fls. 352 – 357 del C. 5.

Sin embargo, en este punto es necesario prever los pronunciamientos emitidos por la Corte Constitucional en relación con la mora en el cumplimiento de los términos judiciales, frente a lo cual ha diferenciado entre la mora justificada y la mora injustificada, en el sentido de prever que

> *"Se configura una mora judicial injustificada contraria a los derechos fundamentales al debido proceso y al acceso a la administración de justicia, cuando (i) se presenta un incumplimiento de los términos señalados en la ley para adelantar alguna actuación judicial; (ii) no existe un motivo razonable que justifique dicha demora, como lo es la congestión judicial o el volumen de trabajo; y (iii) la tardanza es imputable a la omisión en el cumplimiento de las funciones por parte de una autoridad judicial."*

Empero, la misma Corporación sostiene que el incumplimiento de los términos judiciales se encuentra justificado, en las siguientes circunstancias:

> *"La jurisprudencia ha señalado que, atendiendo la realidad del país, en la gran mayoría de casos el incumplimiento de los términos procesales no es imputable al actuar de los funcionarios judiciales. Así, por ejemplo, existen procesos en los cuales su complejidad requiere de un mayor tiempo del establecido en las normas y en la Constitución para su estudio, para valorar pruebas o para analizar la normatividad existente. Por ello, la jurisprudencia ha destacado que cuando la tardanza no es imputable al actuar del juez o cuando existe una justificación que explique el retardo, no se entienden vulnerados los derechos al debido proceso y al acceso a la administración de justicia. En este sentido, en la Sentencia T-803 de 2012, luego de hacer un extenso recuento jurisprudencial sobre la materia, esta Corporación concluyó que el incumplimiento de los términos se encuentra justificado (i) cuando es producto de la complejidad del asunto y dentro del proceso se demuestra la diligencia razonable del operador judicial; (ii) cuando se constata que efectivamente existen problemas estructurales en la administración de justicia que generan un exceso de carga laboral o de congestión judicial; o (iii) cuando se acreditan otras circunstancias imprevisibles o ineludibles que impiden la resolución de la controversia en el plazo previsto en la ley. Por el contrario, en los términos de la misma providencia, se está ante un caso de dilación injustificada, cuando se acredita que el funcionario judicial no ha sido diligente y que su comportamiento es el resultado de una omisión en el cumplimiento de sus funciones".*

En atención a lo anterior la Sala requiere verificar cuáles fueron los argumentos en los que la sociedad Pacific Coasting fundamentó las excepciones propuestas:

1. Ausencia de acto o documento que sirva de base o recaudo ejecutivo, frente a lo cual consideró que el capitán de la nave sólo representa al armador en algunos eventos contemplados en la ley comercial, excluyendo, la facultad de constituir

documentos con fuerza ejecutiva, por lo que no se puede presumir la representación del capitán frente al armador.

2. Excepción de ilegitimidad de personería por activa, argumentado bajo el entendido que el poder allegado por la parte actora debía otorgarse mediante escritura pública y no en la simplicidad de un documento tan incompleto como el allegado, que no reúne los elementos mínimos de este negocio jurídico.

3. Excepción de ausencia de competencia territorial. Al respecto adujo:

> *"(…) la relación laboral de Escultero con la Pacific Coasting se realizó mucho antes de la llegada de la motonave Zeetor a aguas territoriales colombianas. Por tanto, el juzgado que conoce del proceso de la referencia no tiene competencia funcional para conocer de la ejecución iniciada por el señor Reinaldo Escultero"*

Sobre el particular, la Sala quiere resaltar que la Sociedad excepcionante no aportó prueba alguna, distinta a las ya obrantes dentro del ejecutivo laboral, que permitieran iluminar el conocimiento del juez o aclarar los puntos en discusión, principalmente, en lo que respecta a la jurisdicción del país, en atención a la especialidad del asunto. Por el contrario, la sociedad especializada en el transito marítimo y conocedora de la realidad fáctica, se limitó a refutar las pruebas allegadas por el ejecutante, sin ni siquiera hacer claridad sobre la existencia o no de la relación laboral o el lugar de celebración de la misma.

Del mismo modo, se revisan los argumentos expuestos por Reynaldo Escultero para dar contestación a las excepciones propuestas por Pacific Coasting[446]:

> *"1ª) AUSENCIA DE ACTO O DOCUMENTO QUE SIRVA DE VASE DE RECAUDE EJECUTIVO: Refiriéndome a esta excepción debo manifestar con el mayor respeto, que carece de total validez jurídica y legal, y riñe abiertamente con el criterio del Despacho, pues al dictar el mandamiento de pago a folio 18 del cuaderno principal de primera instancia, el Juzgado hace variadas apreciaciones sobre los documentos que se presentaron como medios de prueba para demostrar la existencia de la obligación; apreciaciones en las cuales acepta que los referidos documentos acorde con la ley son idóneos y por lo tanto prestan el mérito ejecutivo. Concluyendo en el mismo auto de mandamiento de pago a folio 19 del cuaderno principal de primera instancia con las siguientes manifestaciones*

---

[446] Fls.22-27 C.10

textuales: "de lo anteriormente expuesto se deduce que el titulo presentado tiene la eficacia necesaria para que pueda aducírsele como título que presta merito ejecutivo, a tenor de lo dispuesto en los arts. 100 y s.s. del C. P. del T., y concordantes del C. de P. Civil. Así pues, en estas condiciones, el juzgado debe acoger favorablemente las peticiones hechas en la demanda y librar el correspondiente mandamiento de pago en contra de la persona jurídica denominada Pacific Coasting S.A., con domicilio transitorio en Buenaventura y quienes tienen la calidad de armadores de la motonave "Zeetor" de bandera hondureña y representada legalmente por su Capitán señor Juan Alberto Montes de Oca o por quien haga sus veces por la suma pedida pagaderas en moneda legal colombiana a la tasa del mercado de capitales vigente a la fecha en que fue contraída la obligación tal como lo dispone el Dto. 2867 de 1966, así como los intereses legales.
(…)

2º) ILEGALIDAD DE PERSONERÍA POR ACTIVA: Para sustentar esta excepción el demandado manifiesta que el Sr. Reinaldo Escultero debió otorgarle a los señores Gustavo García Sanclemente y Marfa Nidia Jaramillo un poder por medio de escritura pública, siendo esto una suposición de su parte, porque no hay ley que así lo determine; posiblemente por eso no cita disposición legal alguna; y llamada "adefesioso documento" a un poder claro, concreto, específico y autenticado ante Notario

(…)
3º AUSENCIA DE COMPETENCIA TERRITORIAL: (…) En cuanto a la parte demandante corresponde en relación a esta excepción, debo manifestar con todo respeto que, las leyes colombianas se aplicaran en todo el territorio de la república, tanto a nacionales como a extranjeros ya sean residentes o transeúntes. Igualmente presento como alegato lo manifestado por el H. Tribunal mediante las providencias por medio de las cuales revocó el auto que decretó la nulidad antes comentada, providencias que adjunto como medios de prueba".

También en este punto, debe resaltarse que el ejecutante, tampoco allegó prueba o documento alguno del que pudiera dilucidarse, claramente, la existencia o no de la relación laboral o el lugar de su celebración.

Es así que las partes se limitaron a argumentar sus propias razones, sin fundamento probatorio, y a instar a la jurisdicción a zanjar un conflicto, en cuya resolución no bastan la normatividad contenida en el Código Laboral, ni siquiera la contenida en el ordenamiento interno, sino que hace necesaria la valoración de elementos de derecho internacional que puedan iluminar el convencimiento del juzgador, en tanto, se itera, ni siquiera contaba con elementos probatorios que le permitieran establecer los límites de la temática puesta a su consideración.

Al respecto pudo verse que, por ejemplo, en la interpretación del título jurídico que dio lugar al embargo, no son suficientes las normas de la legislación común,

laboral o civil, sino que debe adentrarse en el estudio de la ley mercantil y, más allá de ella, en el estudio del Derecho Marítimo, el cual, como se dijo, entraña una rama especializadísima del Derecho, en tanto reúne elementos de diferentes disciplinas, por una lado, contiene elementos del derecho laboral y, por el otro, reúne elementos del Derecho comercial y el Derecho internacional, tanto público como privado. De manera que claramente las situaciones puestas en conocimiento de la Juez 2ª Laboral del Circuito de Buenaventura requerían un estudio especificó del caso concreto, por fuera de lo que cotidianamente se atiende en los despachos judiciales, por supuesto, con la dificultad antes señalada, esto es, la evidente falta de claridad de las partes.

Ahora bien, en lo que respecta a la congestión judicial que vive nuestro país, debe decirse que ella ha sido un problema constante en la historia colombiana y, además, de público conocimiento.

Al respecto, se acude al informe presentado por el Consejo Superior de la Judicatura al honorable Congreso de la República en el mes de marzo de 2010, en el cual se describe la cobertura del aparato judicial dentro del periodo 1991 – 2010, así:

Cobertura del aparato judicial periodo 1991 -2010

año	Poblacion Nacional	Juzgados	Tribunales Superiores	Tribunales Administrativos	Total Despachos Judiciales	Despachos por cada 100.000 habitantes
1991	34.833.548	3.258	446	119	3.823	9,11%
1992	35.530.177	3.258	446	119	3.823	9,29%
1993	36.208.244	3.258	446	119	3.823	9,47%
1994	36.862.626	3.258	446	119	3.823	9,64%
1995	37.489.666	3.258	446	119	3.823	9,81%
1996	38.076.638	3.258	441	123	3.822	9,96%
1997	38.646.043	3.258	436	125	3.819	10,12%
1998	39.201.321	3.268	435	126	3.829	10,24%
1999	39.745.714	3.272	432	127	3.831	10,37%
2000	40.282.217	3.262	430	127	3.819	10,55%
2001	40.806.313	3.261	429	128	3.818	10,69%
2002	41.327.459	3.256	422	131	3.809	10,85%
2003	41.847.421	3.246	406	141	3.793	11,03%
2004	42.367.528	3.250	398	143	3.791	11,18%
2005	42.888.592	3.288	402	143	3.833	11,19%
2006	43.405.387	3.559	405	144	4.108	10,57%
2007	43.926.034	3.579	404	144	4.127	10,64%
2008	44.450.260	3.717	414	144	4.275	10,40%
2009	44.977.758	3.834	414	144	4.392	10,24%
2010	45.508.205	3.880	415	144	4.439	10,25%

Fuente: Consejo Superior de la Judicatura- Unidad de Desarrollo y Análisis Estadístico

En este entendido, la Sala observa que en el año 1992, a nivel nacional, la Rama Judicial contaba con tan sólo 9 despachos judiciales por cada 100.000 habitantes, lo que en términos prácticos significa 11.111 habitantes, por cada despacho judicial, número éste que aumentaba significativamente año tras año, sin que se incrementara el número de despachos judiciales, circunstancia significativamente importante para justificar la congestión y la mora judicial que ha padecido el país a lo largo de su historia y que hoy se encuentra vigente, dando lugar a problemas como el reciente paro judicial que completó 4 meses[447].

Así las cosas, resulta viable para la Sala concluir que la mora presentada en el trámite de las excepciones propuestas por Pacific Coasting, si bien a simple vista parece presentar una demora y un incumplimiento en los términos señalados por la ley, existen motivos razonables que justifican dicha demora, concretamente, la congestión judicial y la especialidad y complejidad del caso puesto a su consideración, además, de la falta de claridad en los argumentos facticos señalados, principalmente, por la sociedad ejecutada.

Igualmente, la Sala no encuentra acreditado que la tardanza sea imputable a una omisión de sus funciones por parte del Juzgado 2º Laboral de Buenaventura, de manera que aquí no se vulneraron los derechos al debido proceso y al acceso a la administración de justicia, se itera, porque la demora se justifica en la complejidad del asunto y en la existencia de una situación generalizada de congestión judicial que no fue desacreditada por la parte actora, sin que exista indicio del cual pueda inferirse que *el juzgado no fue diligente y que su comportamiento es el resultado de una omisión en el cumplimiento de sus funciones".*

Por otra parte, el escrito de demanda argumentó que la mora es injustificada e in-excusada porque los "7 meses" que se tardó el juzgado para resolver las excepciones, no se compara con los 5 meses que tardó en adelantar una sería de actos procesales, tales como el embargo y secuestro de la motonave, la

---

[447] http://www.eleccionvisible.com/doc/csdj/DOCS_INF_CONGRESO_2009-2010.pdf

liquidación del crédito y el avalúo de la motonave, sobre lo cual debe aclararse que se trata de situaciones procesales absolutamente diferentes.

Por un lado, el decreto del embargo y secuestro es una medida cautelar previa que se fundamenta en un título contentivo de una obligación clara, expresa y exigible, que, en principio, no se discute, contrario a la situación generada con la presentación de excepciones, las cuales abran paso a un trámite especial, reglado y, sobre todo, que pone en discusión el derecho que antes era claro, expreso y exigible.

Lo propio ocurre frente al avalúo de la motonave y la liquidación del crédito. En el primero de estos, esto es en el avalúo, la actuación del juez se limita a nombrar, mediante un auto de simple impulso, al perito avaluador, y en el segundo, la liquidación corresponde a una actividad secretarial, matemática, que no amerita el estudio y la certeza que le corresponde a la decisión por medio de la cual se deciden las excepciones. De manera que se equivoca la parte actora al propender esta comparación.

Resta decir, en sede de discusión, que aun en el evento en que se juzgaran injustificados los 6 meses y 18 dìas de mora, la Sala considera que no se encuentra probada la concreción de un daño antijurídico con tal comportamiento, principalmente, porque para la fecha en que se interpusieron las excepciones, las medidas cuatelares aduciadas como daño antijurídico se encontraban legalmente decretadas y ejecutadas, y por cuanto las pretensiones fueron denegadas, las medidas cautelares continuaron indemnes, de manera que el transcurso de este periodo de tiempo no alteró la situación procesal de los hoy demandantes.

3.2.3.8 El juzgado adoptó decisiones erradas que fueron confirmadas por la segunda instancia, al tiempo que, adoptó otras que fueron revocadas por su superior jerárquico

La Administración de Justicia es la parte de la función pública que cumple el Estado, encargada por la Constitución Política y la ley, de hacer efectivos los derechos, obligaciones, garantías y libertades para lograr la convivencia social.

Ahora bien, la función pública a la que se hace alusión, no es otra cosa que la denominada *iuris dictio*, que significa "***decir el derecho",*** mediante la aplicación de la ciencia del Derecho a los casos concretos por parte de los jueces y magistrados instituidos por las leyes para ejercer dicha función, de acuerdo con las competencias distribuidas por el legislador en atención a diferentes criterios, tales como, la calidad de las partes, la materia en litigio y la cuantía de las pretensiones, aspectos estos que a su vez determinan las instancias procesales, entendidas éstas como cada uno de los grados jurisdiccionales que la ley tiene establecidos para ventilar y sentenciar"[448] el conflicto, es decir, es cada una de las grandes partes o etapas del proceso judicial, que, a su vez, comprende toda la fase o actuación efectuada por el funcionario judicial, desde que inicia el proceso hasta que culmina, generalmente, con una decisión sobre el fondo de la cuestion debatida.

En este orden de ideas, se llama primera instancia a la actuación efectuada por un funcionario judicial de menor jerarquía, que adelanta todos los actos procesales dentro de la primera gran fase del proceso; y segunda instancia, a la etapa que surte el superior jerarquico del anterior, en virtud de un recurso de apelación y que va desde que éste se admite hasta que se decide mediente la respectiva providencia. Anotando, por supuesto, que en cada una de estas grades etapas el juzgador goza de autonomía para decidir en el marco señalado por la ley.

A la sazón, es preciso mencionar que en el ordenamiento jurídico colombiano la actuación de los jueces en primera y segunda instancia, se ve subsumida al principio de doble instancia, consagrado en el artículo 31 de la Constitución Política que establece que "*toda sentencia podrá ser apelada o consultada, salvo las excepciones que consagre la ley*" y el cual constituye la piedra angular del Estado Social de Derecho, toda vez que por medio de él, es posible garantizar de forma plena el derecho fundamental a la defensa y la contradicción, los cuales hacen parte del derecho al debido proceso, previsto en el artículo 29 de la Carta

---

[448] Diccionario de la Lengua Española, http://lema.rae.es/drae/?val=instancia

Política, que los establece dentro del ordenamiento como un mecanismo idóneo y efectivo para asegurar la recta administración de justicia y garantizar los derechos e intereses de quienes acceden al aparato judicial.

De igual forma, ha manifestado la Corte Constitucional en diversas oportunidades que el principio de doble instancia surge en el ordenamiento jurídico colombiano, con el propósito de garantizar el principio de legalidad ya que "*asegura la posibilidad de corregir los errores en que pueda incurrir el juez o fallador en la adopción de una decisión judicial o administrativa y permite enmendar la aplicación indebida que se haga por parte de una autoridad de la Constitución y la Ley"*[449]

Así las cosas, la Constitución Política al establecer el principio de doble instancia, faculta al superior jerárquico del funcionario que tomó una decisión en primera instancia, para estudiar y evaluar libremente las argumentaciones expuestas, y llegar, por tanto, al convencimiento de que la determinación adoptada se fundamentó en suficientes bases fácticas y legales o que, por el contrario, desconoció pruebas, hechos o consideraciones jurídicas que ameritaban un razonamiento y un juicio diferente[450].

A su vez, este principio permite hacer efectivo el derecho de acceso a la administración de justicia, toda vez que posibilita al afectado con una decisión errónea o arbitraria para solicitarle al juez o autoridad competente la protección y restablecimiento de los derechos consagrados en la Constitución y la Ley. Lo anterior en cuanto la Corte Constitucional ha entendido como elemento esencial

---

[449] Corte Constitucional, sentencia C-095 de 2003, M.P.: Rodrigo Escobar Gil, C-718 de 2012 MP.: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. En el mismo sentido, la sentencia C- 540 de 2011. M.P.: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub adujo al respecto que la finalidad del principio de doble instancia es "*que la decisión adoptada por una autoridad judicial sea revisada por otro funcionario de la misma naturaleza y más alta jerarquía –lo que en principio es indicativo de mayor especialidad en la materia- con el fin de que decisiones contrarias a los intereses de las partes tengan una más amplia deliberación con propósitos de corrección. La doble instancia también está íntimamente relacionada con el principio de la "doble conformidad", el cual surge del interés superior del Estado de evitar errores judiciales que sacrifiquen no sólo la libertad del ser humano, sino también importantes recursos públicos debido a fallos de la jurisdicción contenciosa que condenan al Estado bajo la doctrina del error jurisdiccional".*

[450] Corte Constitucional, C-037/96, M.P.: Vladimiro Naranjo Mesa. *Véanse*, en el mismo sentido, las ST-158/93, M.P.: Vladimiro Naranjo Mesa; T-212/95, M.P. Fabio Morón Díaz y sentencia C-017/96, M.P.: Alejandro Martínez Caballero.

del derecho de acceso a la administración de justicia "*el derecho a que subsistan en el orden jurídico una gama amplia y suficiente de mecanismos judiciales –acciones y recursos- para la efectiva resolución de los conflictos*[451]*".*

Ahora bien, como mecanismo efectivo para remediar los errores judiciales y en este sentido garantizar derechos tales como el debido proceso o el acceso a la administración de justicia, se ha previsto el recurso de apelación, el cual permite que la decisión judicial sea revisada por un funcionario de mayor jerarquía al que profiere la decisión que se apela[452].

Al respecto, la Corte Constitucional ha manifestado:

> *"Tradicionalmente se ha aceptado que el recurso de apelación forma parte de la garantía universal de impugnación que se reconoce a quienes han intervenido o están legitimados para intervenir en la causa, con el fin de poder obtener la tutela de un interés jurídico propio, previo análisis del juez superior quien revisa y corrige los defectos, vicios o errores jurídicos del procedimiento o de la sentencia en que hubiere podido incurrir el a-quo (…)*[453].

No obstante lo anterior, el máximo tribunal constitucional ha manifestado que la procedencia del recurso de apelación contra una determinada providencia es un asunto de competencia del legislador, quien prevé la procedibilidad de los recursos mediante los estatutos procesales específicos, en atención a la naturaleza de cada proceso, el tipo de pronunciamiento y el error o perjuicio cuya corrección se persigue[454].

En consecuencia, observa la Sala que el ordenamiento jurídico al prever en la Constitución Política el principio de doble instancia, garantizó que el aparato judicial operara al margen de errores, ya que mediante la materialización de este principio es el mismo aparato judicial quien corrige los defectos en los que hayan

---

[451] Corte Constitucional, Sentencias C-426 y C-641 de 2002. M.P.: Rodrigo Escobar Gil y C-718 de 2012, M.P.: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub
[452] Corte Constitucional, sentencia, T-289/95 M.P.: Eduardo Cifuentes Muñoz.
[453] Corte Constitucional, Sentencia C-650 de 2001. M.P.: Clara Inés Vargas Hernández.
[454] Corte Constitucional, sentencia C-153/95 M.P.: Antonio Barrera Carbonell y C-054/97 M.P.: Antonio Barrera Carbonell.

incurrido los funcionarios judiciales de menor jerarquía, al momento de tomar una decisión.

Esta es la razón por la que, tanto la Ley Estatutaria de la Administración de Justicia (Ley 270 de 1996) como los parámetros jurisprudenciales instituidos con anterioridad a ella, exigen para la configuración del error judicial o jurisdiccional, que éste se halle contenido en una providencia en firme, por cuanto es la providencia en firme la que concreta el daño antijurídico y lo cubre de certeza, de modo que, mientras no exista una decisión definitiva no puede hablarse de concreción o certeza del daño antijurídico.

Dicho lo anterior, es preciso señalar que el caso bajo estudio se adelantó en primera instancia ante el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura y, en segunda, ante el Tribunal Superior de Distrito Judicial de Cali, autoridades estas que profirieron diferentes decisiones, de las cuales se resaltan las siguientes:

- Auto interlocutorio Nº 232 de fecha 10 de abril de 1992[455], por medio del cual el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura accedió a decretar el embargo y secuestro de la Motonave Zeetor de bandera hondureña y libró mandamiento de pago dentro del proceso ejecutivo instaurado por Reinaldo Escultero contra la sociedad Pacific Coasting S.A., del cual no tuvo conocimiento la segunda instancia.

- El Auto No. 603 de 13 de octubre de 1992 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura dentro de la audiencia pública No. 166, en el cual resolvió declarar la nulidad de todo lo actuado en el proceso ejecutivo laboral a partir de la notificación del mandamiento ejecutivo por haberse probado la indebida representación de la parte demandada[456], providencia que fue confirmada mediante Auto interlocutorio Nº 637 de 6 de noviembre de 1992 por el mismo Juzgado Segundo Laboral.

---

[455] Fls. 999-1002 del C. 1A. Y 151 – 154 del C.5
[456] Fls.369 – 379 del C5 y 77-104 C.11

Sin embargo, en atención a la apelación presentada por el ejecutante, de esta decisión de primera instancia tuvo conocimiento el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cali - Sala Laboral, quien mediante Auto Nº 012 del día 22 de febrero de 1993, resolvió confirmar la decisión con fundamento en[457]:

> *"Según consta en la demanda, se solicitó al Juzgado el pronunciamiento del mandamiento de pago para notificárselo a la demandada Pacific Coasting S.A., por intermedio de su representante legal el señor Juan Alberto Montes de Oca en su calidad de capitán de la motonave Zeetor, diligencia esta adelantada el 20 de abril de 1.990 tal como se observa en el folio 21 de las copias remitidas, quien procedió a constituir mandatario judicial por cuyo intermedio se descorrió el traslado. Se interpuso recurso de reposición y se propusieron excepciones, originándose el interlocutorio 349 que ordenaba seguir adelante la ejecución, liquidación, remate de los bienes embargados y consecuente pago del crédito cobrado. Pero la sociedad Pacific Coasting S.A., por intermedio de su representante legal Joseph Mora Van Wichen propuso nulidad de todo lo actuado a partir del auto admisorio de la de la demanda por considerar que en ningún momento el señor Montes de Oca Beltrán había sido sujeto activo de la representación legal de la sociedad demandada, según documentos adjuntos.*
>
> *Evidentemente le asiste la razón a la mandataria judicial de Pacific Coasting S.A., cuando impetró de la juez de primera instancia la declaración judicial de nulidad de la actuación surtida, por no ser precisamente Juan Alberto Montes de Oca Beltrán, quien pudiera representar a la demandada tal como se demostró con el certificado expedido por la Dirección General de Registro Público de Panamá, documento legalmente traído a los autos, y sobre todo porque el capitán de la motonave solo representa judicialmente al armador o a su agente marítimo, cuando estuviera ausente, en lo concerniente a la nave y a la navegación según lo dispone el artículo 1501 inciso 19 del Código de Comercio consagratorio de las funciones y obligaciones del capitán.*
>
> *Y si revisamos cuidadosamente las pruebas acompañadas con la demanda observamos, que la motonave Zeetor tenía un agente marítimo al arribar al Puerto de Buenaventura tal como lo certificó el capitán de dicho puerto a petición del apoderado del demandante, luego entonces el capitán de la motonave no podía llevar la representación judicial del armador como equivocadamente aquí se demandó.*
>
> *En síntesis, esta demanda ejecutiva se impetró con el equivocado señalamiento del representante legal de la demanda quien recibió la notificación y constituyó apoderado. Originando la nulidad declarada por la señora juez del conocimiento el 13 de octubre de 1.992 la cual debe confirmarse desatendiendo los argumentos del apelante, dada la claridad de la nulidad tal como lo explicó tanto la juez como esta Sala en sus consideraciones anteriores".*

Vease en este punto que el error que dio lugar a la declaratoria de nulidad, se le atribuyó al equivocado señalamiento del representante legal en la demanda y al

---

[457] Fls.10 – 12 del C.2

comportamiento del Capitán del buque que recibió notificación y constituyó apoderado "*originando la nulidad declarada por la señora juez".*

Al efecto, vale decir que si bien aquí se evidenció un error dentro de la actuación judicial, lo cierto es que este no se debio a la actuación del funcionario judicial, sino al comportamiento desplegado por las partes, principalmente, por el ejecutante y el capitán de la nave. Error cuya enmienda requería de la intervención de la parte demandada, es decir, de Pacific Coasting S.A., a quien le correspondía acreditar dentro del ejecutivo la verdadera representación mediante los medios y las pruebas legales, tal como lo hizo, el 4 de septiembre de 1992 cuando allegando el certificado de la Dirección General de Registro Público de Panamá, acreditó en debida forma la representación legal de la sociedad en cabeza del señor Joseph Mora Van Wichen.

Adicionalmente, no puede pasarse por alto que, si bien, se cometió un error, este error fue enmendado dentro del mismo proceso judicial y mediante los mecanismos legalmente establecidos para tal fin, esto es, con la intervención de las partes y con la utilización de los recursos e instancias procesales, acto este que permite a la Sala afirmar que la función judicial se prestó en debida forma.

Igualmente, debe señalarse que como ocurrió con el trámite de las excepciones analizado en acápites anteriores, no puede afirmar la parte demandada que este hecho conllevo la concreción o certeza de un daño antijurídico, en tanto la medida cautelar de embargo y secuestro permaneció en firme, esto es legitimada y legalmente impuesta, de acuerdo con la realidad que en ese momento develaba el proceso, pues no puede perderse de vista que, hasta aquí, no se había demostrado la falta de jurisdicción y competencia, por cuanto aun no se desvirtuaba la afirmación hecha por el demandante, respecto del lugar de celebración del contrato.

- La siguiente decisión que se resalta, es la contenida en el Auto Nº 1.784 del 13 de diciembre de 1993[458], proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura en primera instancia, mediante el cual resolvió declarar no probadas las excepciones propuestas por la parte ejecutada en éste asunto y en consecuencia ordenó seguir adelante con la ejecución[459], decisión que fue apelada por la parte ejecutada y confirmada por el Tribunal Superior de Cali - Sala Laboral, el día 10 de marzo de 1994, mediante Auto Nº 015, al considerar que[460]:

> *"en este evento a diferencia de otros procesos igualmente tramitados contra la aquí demandada no se puede declarar probada la excepción de ausencia de acto o documento que sirva de base del recaudo ejecutivo laboral porque el título valor base de la ejecución fue avalado por el capitán del puerto, quien con su actuación lo atemperó a las normas legales vigentes y le otorgó la validez necesarias para que cualquier Juez de la República con base en él profiera mandamiento de pago, tal y como lo hiciera la señora Juez Segunda Laboral del Circuito de Buenaventura, sin embargo consideramos pertinente anotar que los argumentos expuestos por el recurrente en cuanto a la acción penal adelantada en la Fiscalía 125 de Buenaventura son valederos y de peso siempre y cuando se esgriman conforme a derecho y de hacerlo pueden permitirle sacar avante sus alegaciones.*
>
> *La segunda excepción propuesta por la parte demandada consiste en la ilegitimidad de personería por activa, igualmente negada en el juzgado de instancia debe ser confirmada por esta Sala de Decisión con los mismos argumentos expuestos en el proveído revisado, pues evidentemente el artículo 2142 del Código Civil permitió a Reynaldo Escultero conferir a Gustavo García Sanclemente y Marfa Nidia Jaramillo capacidad para gestionar ante las autoridades respectivas, todo lo relacionado con el cobro de la cuenta que a él le adeudara la motonave Zeetor, lo que en otras palabras no es nada diferente al contrato de mandato que como bien sabemos es un contrato consensual y su perfeccionamiento se obtiene simplemente con el acuerdo de las voluntades, luego entonces perfectamente podía el demandante expresar libremente su consentimiento como evidentemente lo hizo en el documento del cual reposa copia en el folio 3 del cuaderno remitido a esta instancia, correspondiéndole obviamente a estos ahí sí conferir el poder con los requisitos exigidos en el Código de Procedimiento Civil, en el momento de incoar la acción ejecutiva laboral y cuyo otorgamiento se ajustó a un todo a las normas legales vigentes tal como se desprende del poder que obra en el folio 1º del cuaderno ya mencionado, lo que necesariamente nos lleva a confirmar la decisión de la juez en el sentido de declarar no probada esta excepción.*
>
> *Finalmente alega la demandada que existe falta de competencia territorial en consideración a que está demostrado en autos que la relación laboral del demandante con la Pacific Coasting se realizó mucho antes de la llegada de la motonave Zeetor a aguas territoriales Colombianas, criterio que respetamos pero*

---

[458] Fecha corregida mediante auto No. 1792 de 16 de diciembre de 1993 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito que obra a fls. 374-375 C.5
[459] Fls.365 – 370 (final) del C.5 y 36-41 C.10
[460] Fls.13 – 19 del C.2

> *que por fortuna el Código de Comercio nos permite disentir de él, pues el artículo 1450 expresamente consagra la posibilidad de embargar una nave extranjera surta en Colombia en razón de cualquier crédito privilegiado o por cualquier otro crédito que haya sido contraído en Colombia y como bien lo explicara la providencia revisada el crédito demandado por Reynaldo Escultero es un crédito privilegiado a la luz de las mismas normas del Código de Comercio lo que necesariamente permite el trámite de la presente acción".*

Al respecto, solo puede decirse que funcionó la administración de justicia en tanto, profirió una decisión que luego fue revisada por un superior jerarquico que la encontró ajustada a la realizadad procesal demostrada. De manera que se garantizaron las dos instancias, aunque no hubo alteración de la decisión inicial.

- Continuamos con el Auto interlocutorio Nº465 proferido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura el día 12 de abril de 1994, por medio del cual negó la petición de suspensión del proceso propuesta por el señor Reinaldo Escultero[461], el cual fue apelado por la sociedad ejecutada y revocado por el Tribunal Superior de Cali – Sala Laboral, el día 27 de julio de 1994, mediante Auto Nº 051 que ordenó la *"suspensión del presente proceso adelantado por Reynaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A., hasta tanto se resuelva el proceso penal incoado contra el demandante por los delitos de fraude procesal, falsedad personal, hurto y abuso de confianza, en razón a ser determinante su resultado en el curso de esta acción y atemperándonos a los presupuestos legales necesarios en el decurso de la prejudicialidad penal de una acción".*

Como fundamento de su decisión, el Tribunal adujó[462]:

> *"(…) Criterio respetable el expuesto por la señora Juez del Conocimiento, sin embargo ante los efectos que pudiera causar una sentencia condenatoria, en el proceso penal, a los implicados y concretamente a Reynaldo Escultero, frente a esta acción ejecutiva laboral, el pasado 7 de julio oficiosamente se demandó a la Fiscalía 124 Seccional Buenaventura, Valle, nos informará el estado de la investigación allí entrabada, obteniendo el oficio No. 908 del folio 5º del cuaderno segundo, donde claramente se consigna que después de recibir "ampliación de la demanda y con fecha marzo 22 del año en curso se dictó resolución de apertura de instrucción, en la que se ordena entre otras pruebas, escuchar en indagatoria a los señores Juan Alberto Montes de Oca y Reynaldo Escultero.*

---

[461] Fls. 400 – 404 (final) del C.5 y 84-88 C.10
[462] Fls. 20 – 23 del C. 2

> *Obviamente el oficio 908 suscrito el 19 de julio de 1994 por el Fiscal Elmer José Gallego nos impone la suspensión del proceso hasta tanto el funcionario adscrito a la Justicia Penal resuelva en forma definitiva la investigación adelantada en contra del aquí demandante, debiendo oficiarle nuevamente al señor Fiscal 124 con sede en Buenaventura, haciéndole saber nuestra determinación, para que oportunamente remita al Juzgado del conocimiento la información pertinente y con base en ella se reanude la acción ejecutiva".*

Es este un evento más en donde se vislumbra la dinámica y finalidad de la institución de la doble instancia, cual es, la corrección por parte del superior jerárquico, y dentro del mismo proceso judicial, de los errores o diferencias interpretativas efectuadas por el juez de primera instancia, situación que lejos de significar una falla en la administración de justicia, evidencia la funcionalidad de los principios que la rigen.

En conclusión, nuevamente el error fue enmendado dentro del mismo proceso judicial y mediante los mecanismos legalmente establecidos para tal fin, esto es, con la intervención de las partes y con la utilización de los recursos e instancias procesales, acto este que permite a la Sala afirmar que la función judicial se prestó en debida forma.

- Providencia proferida por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, el día 23 de agosto de 1994 en la cual se negó el tramite de la petición presentada por el Ministerio Público, hasta tanto no se levantara la suspensión del proceso[463], la cual fue revocada por el Tribunal Superior de Cali – Sala Laboral a los 8 días del mes de marzo de 1995[464], mediante Auto Nº 016 que dispuso: (i) revocar el auto No. 1029 de 8 de septiembre de 1994; (ii) decretar la nulidad de todo lo actuado dentro del proceso incoado por Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A., tramitado en el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura; y (iii) ordenar el levantamiento de las medidas cautelares ordenadas mediante Auto 232 del 10 de abril de 1992.

Como fundamento de su decisión el Tribunal efectuó un repaso de todas las actuaciones adelantadas dentro del proceso ejecutivo. Inició por recordar que la

---

[463] Fls.460 (final) C.5 y 145 C.10
[464] Fls.738-777 del C. 1A.

demanda presentada el 3 de abril de 1992 por Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A., prestando juramento, manifestó que el contrato fue suscrito en la ciudad de Buenaventura; que a la demanda se acompañó la prueba documental exigida como título ejecutivo y el conocimiento de que el representante legal del barco era el Capitán de la motonave, situaciones que sirvieron de base para proferir el mandamiento de pago y decretar el embargo y secuestro de la motonave.

Así, el Tribunal encontró que hasta este momento las actuaciones desplegadas por el Juzgado 2º Laboral de Buenaventura se encontraban acorde, así como la posterior negativa de la reposición solicitada y la práctica del secuestro de la nave, efectuada en diligencia del 11 de mayo de 1993.

Del mismo modo, el Tribunal de Cali resaltó que sólo hasta el 2 de septiembre de 1992, *"intervino activamente en esta ejecución Joseph Mora Van Wichen en su calidad de representante legal de la sociedad Pacific Coasting S.A., "otorgando poder a una profesional del derecho, quien de inmediato presentó memorial solicitando la nulidad de lo actuado por indebida representación de la demandada y falta de notificación legal del mandamiento ejecutivo (…) sustentando su petición en el hecho de ser Joseph Mora Van Wichen el único y verdadero representante legal de la Pacific Coasting S.A., según lo demuestra la certificación expedida por la Dirección General de Registros Públicos de Panamá, llegando a manos de su poderdante sólo el 19 de agosto de 1992, circunstancia aprovechada en su contra por el ex - capitán de la M/N.*

En vista de todo lo anterior, el Tribunal Superior de Cali – Sala Laboral, concluyó que *"en ningún momento se aludió al lugar de contratación del demandante, a pesar de haberse indicado en el hecho primero de la demanda, haber sucedido en la ciudad de Buenaventura (…) y menos aún se invocó la ausencia de competencia territorial para remitirnos a normatividad internacional alguna"*

También resaltó la Sala Laboral del Tribunal que una vez nombrada la perito LAURA EVELYN SARRIA DE RAMOS, ésta designó a Joseph Mora Van Wichen como depositario de la motonave Zeetor, frente a lo cual *"el juzgado del*

conocimiento mediante oficio (…) del 5 de octubre de 1992 solicitó a la secuestre, reemplazar, en su calidad de depositario al señor Mora Van Wichen, por haberlo designado sin autorización judicial, y a renglón seguido encontramos petición en el mismo sentido del demandante"

En atención a lo anterior, el 7 de octubre de 1992, Joseph Mora Van Wichen elevó petición a la juez de conocimiento para que accediera a su designación como depositario y le solicitó *"NO SUSTITUIRLO POR OTRO"* y tener en cuenta que la *"Fiscalía 124 Seccional de Buenaventura certificó no haber proferido en su contra medida alguna de aseguramiento por el delito de hurto, conforme a la denuncia en su contra formulada por Juan Alberto Montes de Oca Beltrán, cursando en cambio investigación en contra del denunciante y de Victor Hugo Arenas Palomino, por denuncia de Joseph Mora"*

Seguidamente, el 13 de octubre de 1992 la Juez 2ª Laboral accedió a la petición de nulidad impetrada por el señor Joseph Mora y declaró la nulidad de todo lo actuado dentro del proceso ejecutivo laboral a partir de la notificación del mandamiento de pago *"por haberse probado la indebida representación de la parte demandada"* y, el 27 de octubre del mismo año informó al DAS "*de la designación del señor JOSEPH MORA VAN WICHEN POR LA SECUESTRE (…) como depositario de la motonave, sin autorización del Despacho, informe extensivo al jefe de extranjería del mismo".*

Contra la declaratoria de nulidad, el demandante interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación, siéndole concedido el segundo, ante la ineficacia del primero. De manera que fue así como el Tribunal Superior de Cali tuvo conocimiento de los hechos que antes se narraron y *"después de un detenido estudio de las piezas procesales*" profirió el auto 012 del 22 de febrero de 1994, por medio del cual confirmó la decisión de primera instancia *"por estar demostrado en autos que el capitán de esta nave no podía llevar la representación judicial del armador o de su agente marítimo por cuanto éste último se encontraba presente en el puerto de Buenaventura a su arribo, conforme lo certificó el Capitán del Puerto"*.

Ahora bien, pese a la declaratoria de nulidad de lo actuado desde la notificación de la demanda, no se recibió en la Capitanía de Puerto la orden de desembargo de la motonave Zeetor, por cuanto la nulidad sólo se originó *"con respecto a la notificación al demandado del mandamiento de pago sin que en ningún momento se hubiera atacado el auto admisorio de la demanda y menos aún el mandamiento ejecutivo",* ante lo cual se manifestó la inconformidad de la apoderada de Joseph Mora Van Wichen.

El 22 de abril de 1993, acatando la confirmación de la nulidad dispuesta, se notificó del mandamiento ejecutivo a Joseph Mora Van Wichen, como representante legal de la empresa Pacific Coasting S.A., quien el 6 de mayo de 1993 presentó las excepciones de:

> 1) *Ausencia de acto o documento que sirva de base de recaudo ejecutivo, lo cual conlleva la nulidad de todo lo actuado a partir del auto mandamiento (sic) de pago; disponiendo el levantamiento de las medidas cautelares de embargo y secuestro de la motonave y la terminación del proceso, después de condenar en costas y perjuicios a la parte demandante, por excederse el capitán de la motonave en sus funciones, toda vez que al constituir el título, el armador se encontraba en la ciudad de buenaventura.*
>
> *2) Ilegitimidad de personería por activa, al considerar el poder otorgado por el actor como un adefesioso documento, semejante a una autorización para cobrar una obligación particular, pero no idóneo para instaurar un proceso ejecutivo laboral.*
>
> *3) Ausencia de competencia territorial, por cuanto en su sentir los créditos laborales sólo adquieren la calidad de privilegiados si la contratación tuvo lugar en territorio colombiano, lo cual no sucedió así en éste evento, por cuanto el Capitán del Puerto de Buenaventura certificó que la motonave Hondureña "Zeetor", había arribado al Puerto de Buenaventura el día 2 de enero de 1992"*

De las mencionadas excepciones se corrió traslado al demandante quien a su turno insistió en "*la legalidad de su acción y sobre todo en la aplicabilidad de la ley colombiana conforme a lo dispuesto en nuestro Código de Comercio"*

Por otra parte, el Juez Primero Laboral del Circuito de Buenaventura remitió al proceso copia de los pronunciamientos proveídos dentro de los procesos ejecutivos laborales iniciados por Luciano Andrés Castillo Carmona y Juan Alberto Montes de Oca Beltrán contra *Pacific Coasting S.A.*, tanto del mencionado juzgado como del Tribunal Superior, por medio de los cuales se disponía *"continuar con la*

ejecución por considerar que las obligaciones demandadas son créditos privilegiados a la luz de nuestras normas comerciales, por cuanto no se probó legal y fehacientemente, la contratación de estos trabajadores en jurisdicción territorial diferentes al territorio nacional"

En este sentido, frente a las excepciones propuestas la Juez 2ª Laboral del Circuito de Buenaventura, profirió auto declarando no probadas las excepciones propuestas y, en consecuencia, ordenó llevar adelante la ejecución incoada y condenar en costas a la parte ejecutada; providencia contra la cual se interpuso recurso de apelación por parte de la sociedad demandada, quien además solicitó la suspensión del proceso *"ejecutivo laboral, "mientras se decide la cuestión penal a que alude la parte razonada del presente escrito" que resumimos en el hecho especial de estarse adelantando investigación penal contra el entonces capitán de la M/N, señor Juan Alberto Montes de Oca Beltrán y contra el aquí demandante Reinaldo Escultero, en razón de considerar que con su actuación fraudulenta al crear el título valor base de ésta ejecución, incurrieron entre otros en el delito de fraude procesal";* Solicitud ésta última que fue denegada por la Juez 2ª Laboral al considerar que al denuncia no era una razón de peso para acceder al pedimento y estimar que no había ninguna probanza que la llevara a suspender el proceso ejecutivo

> *"porque si la sola constancia de que existe una denuncia penal por la supuesta comisión de una falsedad en documento o un fraude procesal dieran pie para la misma, serian muchos los procesos laborales obstruidos y debemos tener en cuenta que este es una crédito privilegiado"*

Frente a esta decisión también la sociedad demandada interpuso recurso de apelación del que igualmente conoció el Tribunal de Cali – Sala Laboral y luego de verificar la información sobre el estado de la investigación penal, accedió a las peticiones de la recurrente, por lo que el proceso fue suspendido mediante auto de 11 de agosto de 1994.

Posteriormente, luego de varias intervenciones dentro del proceso, el Ministerio Público solicitó *"la nulidad del proceso por carencia absoluta de jurisdicción, a declararse desde el auto admisorio de la demanda, además de pedir el levantamiento de las medidas cautelares".*

De esta petición también conoció el Tribunal de Cali que previo a adoptar una decisión, consultó a la dirección General Marítima, que a su vez consultó al Ministerio de Relaciones Exteriores de cuyo concepto se destaca lo siguiente:

> *"En efecto, la normatividad internacional aplicable a las acciones que puedan adelantar tripulantes contra naves extranjeras surtas en aguas territoriales colombianas depende en gran parte de varios elementos y de la correlación entre unos y otros. Así, se requiere determinar, entre otras cosas:*
>
> *a. Nacionalidad de los propietarios*
> *b. Lugar de celebración del presunto contrato de trabajo*
> *c. Lugar de ejecución del contrato*
> *d. Bandera de la embarcación*
> *e. Nacionalidad de los Tripulantes"*

Bajo este entendido y con fundamento en el conocimiento que el Ministerio de Relaciones Exteriores ostentaba sobre el *"caso de la motonave Zeetor"* el Ministerio concluyó:

> *"Tenemos que se trata de una embarcación de bandera hondureña, con tripulantes en su mayoría de nacionalidad peruana, de propiedad de una empresa de la que es propietario un belga.*
>
> *La convención que en tales circunstancias podría ser aplicable es el TRATADO SOBRE DERECHO COMERCIAL INTERNACIONAL PROTOCOLO ADICIONAL, adoptados durante el Primer congreso Suramericano de Derecho Internacional Privado de Montevideo 1888-1889. Colombia adhirió a este pacto el 25 de octubre de 1934, previa autorización por Ley 40 de 1933. El Título VII del referido tratado se denomina "De la gente de mar" y su artículo 19 prescribe textualmente:*
>
> > *"Los contratos de ajuste de los Oficiales y de la gente de mar se rigen por la ley del país en que el contrato se celebra"*
>
> *Sin embargo esta disposición no resuelve de plano la cuestión por cuanto en parte alguna del expediente figura en dónde fueron enrolados los tripulantes. En realidad el título ejecutivo que ha prestado mérito para las acciones que tienen inmovilizada la motonave Zeetor fue creado en Colombia por uno de los propios demandantes, el Capitán de la misma embarcación. Por otra parte, en cuanto a medidas cautelares nos rige en el ámbito continental la CONVENCION INTERAMERICANA SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE MEDIDAS CAUTELARES, adoptada en Montevideo en 1979 y ratificada por Colombia previa aprobación por Ley 42 de 1986.*
>
> *También pueden resultar aplicables los convenios de la OIT No. 009-1920, sobre colocación de la gente de mar, ratificados ambos el 20-06-33, previa aprobación por Ley 129 de 1931.*
>
> *Aunque Colombia no es parte, el CONVENIO DE BRUSELAS SOBRE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES DE*

> *NAVEGACION MARITIMA DE 1952 recoge una serie de reglas aceptadas por la mayoría de los países y que podrían en cierta forma ser consideradas derecho de gentes. El artículo 2 de este instrumento estableció que el buque que navegue con pabellón extranjero no podrá ser embargado más que en virtud de un crédito marítimo. El artículo 1 aclara qué causas pueden originar créditos marítimos, incluyendo entre ellas los salarios del capitán, oficialidad y tripulación; y el 7º contiene reglas sobre competencia de los tribunales en cuya jurisdicción se haya dispuesto el embargo para resolver el fondo."*

Así las cosas, para decidir sobre la *"ausencia absoluta de jurisdicción"* aducida por el Ministerio Público, la Sala Laboral del Tribunal de Cali consideró:"

> *"(…) es cierto que se declararon no probadas las excepciones propuestas por la sociedad demandada, entre ellas la de falta de competencia territorial, pero también allí se obró conforme a derecho pues es sabido que las excepciones en el proceso laboral deben estar soportadas por las pruebas que con ellas se deben aportar como lo ordena el artículo 32 del C.P.C. lo que aquí no ocurrió pues el excepcionante se limitó a decir que los contratos no habían sido celebrados en nuestro país, sin aportar prueba alguna sobre esa afirmación, y teniendo en contra la del demandante cuando en el hecho 1º de la demanda dijo:* ***"El demandante Sr. Reynaldo Escultero fue contratado en Buenaventura para trabajar como tripulantes de la Motonave "Zeetor" en calidad de ingeniero de máquinas; habiendo trabajado desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991.***
> *(…)*
> *De donde resulta que se está afirmando que no se sabe dónde se celebró el contrato de trabajo con el actor, pero al mismo tiempo se niega que ellos hubieran ocurrido en el territorio de nuestro país. Esta situación es la que en definitiva debemos analizar, por cuanto de ella depende la decisión final que se tome, toda vez que para la Sala y esto ya lo ha dicho y lo reitera, se trata aquí de un crédito privilegiado, vale decir, que goza de especial protección del Estado por cuanto tienen su génesis en el trabajo humano que como sabemos está consagrado en nuestra Constitución Nacional como un derecho fundamental (…) por lo tanto de haberse demostrado que efectivamente el contrato de trabajo se celebró en territorio colombiano, tienen plena aplicación el artículo 2 del Código Sustantivo del Trabajo, consagratorio del principio de la territorialidad de la ley laboral, así como el mismo tratado de Montevideo de 1889 sobre "Derecho Comercial Internacional (…)"*

Luego de lo anterior, la Sala Laboral del Tribunal de Cali, en atención a los 5 factores señalados por el Ministerio de Relaciones Exteriores para determinar la competencia, encontró que en el caso de autos sólo se encuentran demostrados 3 de ellos, esto es, *"la nacionalidad del propietario, la bandera de la embarcación y la nacionalidad de los tripulantes, sin que sucediera igual con el lugar de celebración y de ejecución del contrato",* sobre lo cual señaló:

> *"Revisando uno a uno los documentos base de la ejecución y los demás traídos a los autos con fin probatorio encontramos que el titulo constitutivo de la obligación, obrante a folio 92 de nuestro cuaderno, señala que el Ingeniero Reynaldo*

> *Escultero trabajó en la motonave mencionada desde el mes de junio de 1990 hasta julio de 1991, sin que se determinara el sitio de prestación del servicio, sin embargo éste aspecto perfectamente podría ser demostrado por el actor en el transcurso del debate probatorio, como igual podía suceder con el lugar de celebración de la contratación, lo cual tampoco sucedió, máxime si tenemos en cuenta que el Capitán del Puerto de Buenaventura sólo certificó el arribo de la motonave a Buenaventura el día 02 de enero de 1992, haciéndose entonces imposible concluir éstos factores determinantes de la jurisdicción territorial, que al inicio del proceso no podían originar ni siquiera la inadmisión de la demanda y menos su rechazo, por ser necesario proporcionarle al ejecutante la posibilidad de probar legalmente tales aspectos, los cuales al no haberse dado como evidentemente no se dieron, nos deben llevar hoy a acceder al pedimento de la nulidad, pues no podemos olvidar que cuando un ejecutante no cumple con la carga probatoria a él impuesta, debe necesariamente esperar una sentencia adversa a sus pretensiones tal como lo dijo la honorable Corte Suprema de Justicia.*

Fue así, que el Tribunal de Cali – Sala Laboral, después de un pormenorizado estudio procesal y con fundamento en los señalamientos del Ministerio de Relaciones Exteriores decretó la nulidad propuesta por el agente del Ministerio Público, a partir del auto admisorio de la demanda, ordenó el levantamiento de las medidas cautelares.

Visto el contenido de la decisión del Tribunal Superior de Distrito Judicial de Cali, que puso fin al proceso ejecutivo adelantado por Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A., la Sala observa que, en primer lugar, las consideraciones expuestas por ese despacho coinciden con las argumentadas en esta providencia, en tanto atribuye la falta de acreditación de la juridiccion a las partes procesales, quienes omitieron aportar las pruebas pertienentes para demostrar el lugar de celebración del contrato, como elemento indispensable para intuir la inexistencia de competencia y juridiccion en cabeza del juez Colombiano.

Sin embargo, no coincide la Sala de Subsección con la conclusión según la cual no se determinó el sitio de prestación del servicio - "*éste aspecto perfectamente podría ser demostrado por el actor en el transcurso del debate probatorio, como igual podía suceder con el lugar de celebración de la contratación, lo cual tampoco sucedió",* en primer lugar, porque en consideración a la naturaleza ejecutiva de la acción impetrada, se trató de una actuación que tuvo como fundamento el cobro de una obligación clara, expresa y exigible y las manifestaciones efectuadas bajo

la gravedad del juramento en el escrito de demanda, a las cuales la ley les otorga la apariencia de ciertas, mientras o sean desvirtuadas por el ejecutado.

Es así que correspondía a la sociedad ejecutada, como lo hizo, presentar las excepciones que considerara pertienentes, pero como ocurre en todo proceso judicial, debe quedar claro que no basta la exposición de los hechos exceptivos, sino que estos, se itera, por tratarse de un debate judicial, deben tener sustento probatorio, carga que incumbe a quien alega el hecho, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 177 del C.P.C. según el cual *"incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen".* Es decir, quien alega falta de jurisdicción y competencia debe probarla plenamente, pues la configuración de la excepción requería la determinación clara de elementos que no se acreditadon por la parte ejecutada, cuya falta de claridad se resalta, ya que Pacific Coasting aunque aceptó la relación laboral con Reinaldo Escultero, jamás afirmó cuál fue el lugar de la celebración del contrato, elemento esencial, de acuerdo con la *lex loci contratus* que, a las voces de los demandantes, exige determinar "*el lugar donde se hace el enganche, lex loci contractus, y por consiguiente, si tiene jurisdicción la ley colombiana o no".* Elemento que, se insiste, fue informado por Reinaldo Escultero bajo juramento, según lo dispone la ley, y debía ser excepcionado por la sociedad ejecutada, mediante la acreditación de la correspondiente prueba.

Adiconalmente, no puede la Sala pasar por alto la complejidad del tema puesto bajo estudio de las instancias judiciales, las cuales requirieron la intervención de autoridades especializadas que ofrecieran claridad e iluminaran el conocimiento del juez, fue así que, acertadamente, el Tribunal Superior de Distrito Judicial de Cali acudió a la Direccion General Marítima, que a su vez consultó al Ministerio de Relaciones Exteriores quien concluyó que la normatividad internacional aplicable a las acciones que puedan adelantar tripulantes contra naves extranjeras surtas en aguas territoriales colombianas, depende de varios elementos y de la correlación de unos y otros, elementos estos que, deben insistirse, corresponde acreditar a quien la falta de competencia y jurisdicción a su favor o, mejor, como fundamento de su pretensión de culminar el proceso y evitar la ejecución.

Es así que los elementos señalados por el Ministerio de Relaciones Exteriores, fueron

a. La nacionalidad de los propietarios.
b. Lugar de celebración del presunto contrato de trabajo
c. Lugar de ejecución del contrato
d. Bandera de la embarcación
e. Nacionalidad de los tripulantes

Al respecto deben preverse dos cosas. La primera, que cada uno de estos elementos deben estar probados; y, la segunda, que una vez definidos estos elementos, corresponde al juez establecer cuál de ellos es determinante de la jurisdicción y competencia, pues es posible que se presente un conflicto de competencias o una ausencia de jurisdicción o competencia.

En el *sub examine*, el juzgado de conocimiento contaba con las manifestaciones efectuadas bajo juramento por el demandante en su escrito introductorio, según el cual:

a. El propiertario del buque era una sociedad de nacionalidad Panameñna, hecho este que fue corroborado por el certificado de existencia y representación legal allegado el 4 de septiembre de 1992 por la apoderada de la parte ejecutada para acreditar la representación legal en cabeza de Joseph Mora Van Wichen.

   Al respecto, la Sala corrige el equivoco del Tribunal de Segunda Intancia Laboral, quien con relación a la nacionalidad del propietario del buque adujo la correspondiente al representante de la sociedad propietaria, esto es la de Joseph Mora Van Wichen, quien es Belga, cuando lo correcto es atender ala nacionalidad de la sociedad misma, es decir, de Pacific Coasting, que como se dijo es panameña.

b. El lugar de celebración del contrato señalado, también bajo la gravedad de juramento por el ejecutante, fue la ciudad de Buenaventura, situación que

confiere jurisdicción y competencia a los Juzgados Laborales de esta ciudad.

Sin embargo, la parte demandada excepcionó la ausencia de competencia territorial, argumentando que la contratación no tuvo lugar en territorio colombiano *"por cuanto el capitán de puerto de Buenaventura certificó que la motonave Hondureña "Zeetor" había arribado al puerto de Buenventura el día 2 de enero de 1992*", y como se dijo en acápites anteriores, ésta situación no es suficiente para exigirle al juez que infiera que el contrato se celebró fuera de Colombia, menos aùn, si se resalta que la sociedad ejecutada nunca señaló el lugar de celebración del contrato y, mucho menos, aportó la prueba documental o testimonial que respaldara sus afirmaciones, dejando al juez en imposibilidad de determinar con certeza la solución aplicable, por lo que no podía terminar el proceso, sin fundamento probatorio y jurídico, pues de un lado tenía los derechos de los trabajadores, los cuales le correspondia garantizar, so pena de verse incurso en un proceso de responsabilidad por error judicial, y por el otro, tenía unas afirmaciones sin sustento probatorio y carentes de claridad, que a la postre, resultaron ser falsas, en tanto que en sede de reparación directa se demostró que el Buque Zeetor sí estuvo en Buenaventura por la época en que surgio la relación laboral entre Reinaldo Escultero y la sociedad armadora, esto es mayo de 1990.

Entonces, es evidente que la sociedad ejecutada, en su escrito de excepciones aceptò la existencia de la relación laboral al afirmar que "*(…) la relación laboral de Escultero con la Pacific Coasting se realizó mucho antes de la llegada de la motonave Zeetor a aguas territoriales colombianas.",* en donde también se evidencia que es cierta la afirmación de que fue antes de su llegada a Colombia el 2 de enero de 1992, pues ella había terminado en julio de 1991, pero ello no implica, a priori, que no se haya celebrado en Colombia, porque, por ejemplo, para la contratación de un miembro de la tripulación no se necesita que el buque este en territorio Colombiano, podría pasar, que el representante de la sociedad armadora

contrara al maquinista en territorio Colombiano, sin que la nave se encuentre en sus aguas territoriales para el momento de la contratación.

c. Ahora bien, el lugar de ejecución del contrato es un tema que tampoco ofrece mayor claridad, en primer lugar, porque si bien la labor principal de la tripulación se presta dentro del buque, cuya nacionalidad corresponde a la de su abanderamiento, no es menos cierto que el buque dentro de su actividad mercantil y de transporte de carga arriba a las aguas y puertos territoriales de diferentes Estados, en donde puede presentarse situaciones como la sucedida en el año 1992 con la motonave Zeetor, que para la fecha de la demanda, ya completaba 4 meses fondeada sin solución de zarpe ni cuidado de la tripulación, situación ésta que, a la postre, se extendió por más de 4 años y que bien puede variar el lugar de ejecución del contrato.

d. Con relación a la bandera de la embarcación sucede algo paradójico, que tendrá que ser investigado por las autoridades competentes, en tanto que a la fecha de esta providencia, existen elementos probatorios que generan dudas razonables frente al abanderamiento del buque por parte de las autoridades panameñas, cuando el ejecutivo laboral se encontraba a mitad de su trámite, situación ésta, puesta de presente por el Agente del Ministerio Público que adujo la necesaria investigación.

Sin embargo, para efecto de nuestro análisis, la Sala considera evidente la nacionalidad hondureña de la nave en razón de su bandera.

e. Finalmente, frente a la nacionalidad de los tripulantes, la Sala considera que en el caso de autos no es un elemento relevante, y pese a que se afirma que la tripulación en su mayoría es de nacionalidad peruana, lo cierto es que el demandante Reinaldo Escultero era de nacionalidad Filipina, según lo informó en el escrito de demanda.

De esta manera, y como se dijo antes, en primer lugar, debía establecerse la existencia de cada uno de los elementos señalados por el Ministerio de

Relaciones Exteriores, para, seguidamente, establecer dentro del caso concreto, cuál de ellos es determinante de la jurisdicción y competencia.

Ahora bien, cuáles son los criterios que acogió el Tribunal de Cali para determinar la carencia absoluta de jurisdicción, y cuáles son los que debe acoger esta Sala.

Con relación a los criterios acogidos por el Tribunal Superior de Cali, la Sala prevé que éste encontró demostrados la nacionalidad del propietario del buque; la bandera de la embarcación y la nacionalidad de los tripulantes, anotando que no sucede igual con el lugar de celebración y ejecución del contrato, los cuales no fueron acreditados.

Pues bien, lo primero que debe anotarse es que en el caso de autos los criterios fundamentales para determinar la jurisdicción de conocimiento para resolver las controversias derivadas del contrato son, primordialmente, aquella acordada por las parte en las estipulaciones contractuales, en atención y respeto al principio de autonomía negocial que rige el tráfico jurídico, y, en ausencia de dichas estipulaciones, lo será la jurisdicción del lugar de celebración y ejecución del contrato, elementos que, precisamente, fueron los que no quedaron acreditados dentro del plenario.

Al respecto debe observarse lo dispuesto por la Convención Interamericana sobre el Cumplimiento de Medidas Cautelares hecha en ciudad de Montevideo el 8 de mayo de 1979, y aprobada por Colombia el 18 de septiembre de 1986, mediante Ley 42 de ese año, que frente a la procedencia de la medida cautelar en su artículo 3º, previó que estas sean decretadas conforme a las leyes y por los jueces del lugar del proceso, pero la ejecución de la misma así como la contratutela o garantía, serán resueltas por los jueces del lugar donde se solicita su cumplimiento[465].

---

[465] Artículo 3º.

Así las cosas, los siguientes interrogantes son: cuál debía ser el lugar del proceso y cuál el lugar donde se solicita su cumplimiento, esta última evidente en el plenario por cuanto si se tiene en cuenta que el embargo de un buque, no es otra cosa que la inmovilización del mismo, pues al encontrarse el buque anclado en aguas colombianas, es a las autoridades colombianas a las que compete el cumplimiento de esta medida.

Pero la situación es menos clara en lo que respecta al lugar o jurisdicción de conocimiento del proceso, frente a lo cual la parte actora alegó la aplicación de los Tratados de Derecho Civil Internacional y Comercial Internacional, firmados en Montevideo el 12 de febrero de 1989 aprobados por Colombia mediante la Ley 33 del 30 de diciembre de 1992; de manera que, lo primero que debe señalarse es la falta de vigencia de los tratados para la fecha de los hechos (abril de 1992), en tanto fueron aprobados con posterioridad.

No obstante, en atención a la complejidad del tema la Sala revisara si las disposiciones contenidas en los citados tratados ofrecen solución al asunto debatido.

Primeramente, el Tratado de Derecho Civil Internacional, en el acápite “de los Bienes”, dispuso en su artículo 27 que *“los buques, en aguas no jurisdiccionales, se reputan situados en el lugar de su matrícula”,* de lo cual se colige que, cuando un buque se encuentre en mar internacional se entiende situado en el lugar de su nacionalidad o matrícula, para nuestro caso Honduras, pero el inconveniente se presenta si se tiene en cuenta que cuando ocurrieron los hechos el buque se encontraba situación en mar territorial que no internacional, desde hacía más de 4 meses, de manera que no se cumple con el supuesto fáctico previsto por la norma.

Ahora bien, el artículo 29 del mismo tratado establece que *“los derechos creditorios se reputan situados en el lugar en que la obligación de su referencia debe cumplirse*”, circunstancia que tampoco quedó acreditada dentro del plenario, porque no se probó dónde debía cumplirse el pago de los salarios y vacaciones cuya ejecución se pretendía, pues, si bien una inferencia lógica nos llevaría a

afirmar que, si la prestación laboral se desempeña dentro del Buque sea éste el lugar en que se realice el pago de las acreencias laborales, por lo menos en los eventos en que el contrato de trabajo se encuentre vigente, pero, esta afirmación no resulta determinante si se tiene en cuenta que dicho contrato había finalizado en julio de 1991.

Asimismo, en lo que refiere al Tratado de Derecho Comercial Internacional que en su artículo 20 dispone que *"todo lo concerniente al orden interno del buque y a las obligaciones de los oficiales y gente de mar se rige por las leyes del país de su matrícula"*, en nuestro caso Honduras, es claro que esta normatividad solamente hace alusión a la reglamentación interna de la nave, es decir, aquellos asuntos relativos a obligaciones, prohibiciones y atribuciones del armador, obligaciones, prohibiciones y atribuciones del capitán, requisitos y formalidades para el nombramiento de armadores y capitanes, obligaciones, prohibiciones y atribuciones de la tripulación, procedimientos en casos de averías de la nave, naufragio, entre otros.

Prueba de lo anterior, es decir, de que la norma en cita no refiere las situaciones derivadas del contrato de ajuste o enrolamiento de la tripulación, es que en su artículo anterior, esto es, en su artículo 19 el Tratado sobre Derecho Comercial Internacional instituye que "los contratos de ajuste de los oficiales y de la gente de mar se rigen por la ley del país en que el contrato se celebra", elemento que en el *sub judice* no quedó acreditado, se resalta, porque falta de diligencia, claridad y actividad de las partes procesales.

Conclusión de lo anterior, la Sala considera que en el caso de autos las autoridades judiciales, no tenían elementos para determinar la jurisdicción del contrato laboral, pese a que el Tribunal Superior de Distrito Judicial optó por (ii) decretar la nulidad de todo lo actuado dentro del proceso incoado por Reinaldo Escultero contra Pacific Coasting S.A., tramitado en el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura; y (iii) ordenar el levantamiento de las medidas cautelares ordenadas mediante Auto 232 del 10 de abril de 1992. Medidas con las cuales, evidentemente, benefició a quienes hoy demandan una reparación de la administración de justicia por situaciones que como se ha demostrado, sólo son

atribuibles a la actitud y comportamiento procesal desplegados por quienes intervinieron en el ejecutivo laboral, y especialmente por la parte ejecutada, sobre lo cual, también debe resaltarse que fue la intervención del Ministerio Publico, y los argumentos por él expuestos, los que dieron lugar a la declaratoria de falta de jurisdicción, más no la actitud diligente de la parte demandada

En merito de lo expuesto, la Sala encuentra que la Administración de Jusiticia funcionó adecuadamente, se dio cumplimiento a la dinámica de la doble instancia y se cumplió con los fines de la administración de justicia.

3.2.3.9 La falta de idoneidad de los secuestres y la responsabilidad de los mismos por el deterioro de la motonave.

El cargo de secuestre, corresponde a la categoría dentro de los que se enmarcan los cargos de auxiliares de la justicia, los cuales deben ser desempeñados por personas idóneas, de conducta intachable, excelente reputación e incuestionable imparcialidad, de acuerdo con lo establecido por el artículo 8 del Código de Procedimiento Civil.

Por otra parte, de acuerdo con el artículo 10[466], 683[467] y 689[468] del Código de Procedimiento Civil, al secuestre se le atribuyen las siguientes funciones: (i) la custodia de los bienes que se le entreguen; (ii) prestar la caución fijada por el juez; (iii) presentar informes mensuales del resultado de su administración; (iv) al terminar el desempeño del cargo, deberá rendir cuentas comprobadas de su

---

[466] **Artículo 10.- Custodia de bienes y dinero** (…) En todo caso, el depositario o administrador dará al juzgador informe mensual de su gestión, sin perjuicio del deber de rendir cuentas (…).
[467] **Artículo 683.- Funciones del secuestre y caución.** El secuestre tendrá la custodia de los bienes que se le entregue, y si se trata de empresa o de bienes productivos de renta, las atribuciones previstas para el mandatario en el Código Civil, sin perjuicio de las facultades y deberes de su cargo. Si los bienes secuestrados son consumibles y se hallan expuestos a deteriorarse o perderse, el secuestre los enajenará en las condiciones normales del mercado, consignará el dinero en la forma establecida en el artículo 10 y rendirá al juez informe de la venta. Cuando no se trate del caso previsto en los incisos cuarto y quinto del artículo 10, el secuestre deberá prestar caución (….).
[468] **Articulo 689.- Cuentas del secuestre.** Al terminar el desempeño del cargo por cualquier causa, el secuestre deberá rendir cuentas comprobadas de su administración, dentro de los diez días siguientes, sin lo cual no se le señalaran honorarios definitivos. El juez, de oficio o a petición de parte, también podrá disponer que se rindan cuentas en cualquier tiempo, mientras el secuestro subsista.

administración dentro de los 10 días siguientes; y (v) las atribuciones asignadas al mandatario por el Código Civil, cuando se trata de empresas y bienes productivos de renta, las cuales se reducen a actos de administración, como son pagar deudas y cobrar créditos del mandante perteneciendo unos y otros al giro ordinario de los negocios de acuerdo con lo estipulado por el artículo 2158 del Código Civil[469].

Ahora bien, estipula el Código de Procedimiento Civil en sus artículos 10[470] y 688[471] que el incumplimiento de los anteriores deberes por parte del secuestre acarrea la cancelación de la licencia, el relevo de todas las designaciones como secuestre que estén desempeñando y la obligación de entregar los bienes a quien corresponda inmediatamente se le comunique la orden.

Asimismo, el artículo 688 del Código de Procedimiento Civil, establece como causal de relevo del cargo al secuestre, el actuar con negligencia o abuso en el desempeño de sus funciones. En consecuencia, se observa que al secuestre le asiste una obligación de medio en el ejercicio de su cargo, las cuales se definen

---

[469] **Artículo 2158.- Facultades del mandatario.** El mandato no confiere naturalmente al mandatario más que el poder de efectuar los actos de administración, como son, pagar las deudas y cobrar los créditos del mandante, perteneciendo unos y otros al giro administrativo ordinario; perseguir en juicio a los deudores, intentar las acciones posesorias e interrumpir las prescripciones, en lo tocante a dicho giro; contratar las reparaciones de las cosas que administra, y comprar los materiales necesarios para el cultivo o beneficio de las tierras, minas, fabricas u otros objetos de industria que se le hayan encomendado. Para todos los actos que salgan de estos límites, necesitará el poder especial.

[470] **Artículo 10.- Custodia de bienes y dinero.** Inc., 8: el incumplimiento por los secuestres de cualquiera de los deberes consagrados en los incisos anteriores y en el artículo 688, dará lugar a la cancelación de la licencia y al relevo de todas las designaciones como secuestre que estén desempeñando, lo cual se hará como lo prevé el penúltimo inciso del artículo 688. El juez que decrete el relevo enviará copia de la providencia a la correspondiente autoridad, para que dé cumplimiento a la cancelación prevista en el inciso anterior e informe a las oficinas judiciales del país para que procedan a darle cumplimiento.

[471] **Artículo 688.- Relevo de secuestre y entrega de bienes.** Relevo del secuestre y entrega de bienes. Además de los previstos en los numerales 5º y 10 del artículo 9º de oficio o a petición de parte se reemplazará al secuestre en los casos siguientes: (1) Si no presta caución oportunamente; y (2) Si se comprueba que ha procedido con negligencia o abuso en el desempeño del cargo o violado los deberes y prohibiciones consagrados en el artículo 10. Para este fin se tramitará incidente y el auto que lo resuelva será inapelable; y (3) Si deja de rendir cuentas de su administración o de presentar los informes mensuales, en cuyo caso se le relevará de plano. Si lo piden todas las partes de consuno. Siempre que se reemplace a un secuestre o que terminen sus funciones, éste entregará los bienes a quien corresponda inmediatamente se le comunique la orden, en la forma prevista en el numeral 9º del artículo 9º; si no lo hiciere, el juez hará la entrega si fuere posible y dará aplicación al inciso primero del parágrafo 3º del artículo 337. En la diligencia de entrega no se admitirán oposiciones. El secuestre no podrá alegar derecho de retención, en ningún caso.

como *"aquellas en las que el deudor está obligado a desplegar una actividad, con prescindencia de la obtención de determinada finalidad*[472]*"*, puesto que tiene el deber de actuar de forma diligente, prudente, honesta, leal, con cautela y esmero; de igual forma se encuentra en la obligación de proveer todos los cuidados de un buen padre de familia tendiente conservación del bien.

Por último, la jurisprudencia de esta Corporación ha manifestado con relación a la responsabilidad del secuestre, como auxiliar judicial, originada en el incumplimiento o cumplimiento deficiente de los deberes a él adscritos, lo siguiente:

> *"(…) La actividad judicial de los auxiliares que la justicia, en detrimento de los deberes de la Constitución y las leyes les impone, bien puede llegar a comprometer, por acción u omisión, no solamente su responsabilidad personal y patrimonial de tales servidores públicos ocasionales, sino también la responsabilidad del Estado, en virtud de daños antijurídicos que le sean imputables frente a los litigantes y otros. Todo esto derivado del acentuado intervencionismo en la actividad para confeccionar las listas, para designar a los auxiliares de la justicia y para controlarlos estrictamente en el cumplimiento de sus deberes. Claro está, que, "En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo- así lo sea transitoriamente – aquél deberá repetir contra éste"*[473]*.*

Visto lo anterior, procede la Sala a examinar si en el *sub examine,* el señor Laurentino Posso, nombrado secuestre de la motonave "Zeetor" por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito, dentro del proceso laboral iniciado por Reynaldo Escultero contra la sociedad Pacific Coasting S.A cumplió a cabalidad, las funciones a él atribuidas como secuestre.

Al respecto, observa la Sala en primer lugar: (i) que en fecha de 11 de mayo de 1992, el señor Laurentino Posso fue nombrado por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito, secuestre de la motonave "Zeetor", dentro del proceso laboral iniciado por Reinaldo Escultero en contra de la sociedad Pacific Coasting S.A., según consta en el oficio suscrito por él en fecha de 23 de septiembre de 1992[474]; y (ii)

---

[472] Respecto al concepto de obligaciones de medio, BIANCA*"L´obbligazione".*cit., No. 39, pág 71.
[473] Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 8 de noviembre de 1991, Exp.6380
[474] Fls.338-343 C.5

que la motonave "Zeetor", desde tiempo atrás a la fecha en que tomó posesión del cargo el señor Laurentino Posso como secuestre, venía presentando diversos inconvenientes, los cuales no la hacían óptima para su navegabilidad, tal como consta en los siguientes medios probatorios:

- Carta presentada por el señor Miguel Ángel Mina Bellido el día 1 de agosto de 1991 ante la Capitanía de Puerto, en la que manifestó[475]:

> *"(…) 2. Comunico también que el buque no reúne las condiciones de habitabilidad, no teniendo agua, ni víveres, teniendo que comprar la tripulación del barco agua en bidones, en tierra; además desde el día 31.01.91 se acabaron los víveres, comunicándole al armador Mr. Joseph Mora, quien ofreció enviar dinero y que hasta la fecha no hemos recibido ningún giro.*
> *Por lo expuesto:*
> *A ud. Sr. Capitán del Puerto, pido dar curso a la recurrente por ser de justicia"*

- Escrito de 27 de abril de 1992 suscrito por el señor Juan Montes de Oca Beltrán, Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido al Capitán del Puerto de Buenaventura[476]:

> *"(…) A la fecha, la nave a mi mando, se encuentra sin provisiones; pese a las reiteradas solicitudes verbales ante el Sr. Joseph Mora Van Wichen, representante de la compañía armadora, para que la aprovisionara oportunamente. Ante esta indiferencia por el bienestar de la tripulación, me veo en la imperiosa necesidad de tomar cartas en el asunto, salvaguardando la integridad física de los hombres que están bajo mi responsabilidad.*
> *Por lo expuesto:*
> *Ruego a usted señor Capitán de Puerto, se registre este antecedente, para posteriormente deslindar responsabilidades".*

- Carta presentada el 27 de abril de 1992 por el señor Miguel A. Mina Bellido, miembro de la tripulación de la motonave Zeetor, al Capitán M/N "Zeetor" mediante la cual expresó[477]:

> *"(…) 3.- Debido a estos factores que afectan a mi persona, solicito a Ud. Sr Capitán mi desembarco a partir del día 27.04.92, dejando bien en claro, los inventarios de los departamento bajo mi cargo al día, un informe detallado de la entrega de mi cargo a ud., en la cual indico la situación en que se encuentran los*

---

[475] Fls.193 C.7
[476] Fls. 158 C.6
[477] Fls. 161 C.6

equipos de los diferentes departamentos bajo mi responsabilidad. Además de una lista de pedido de materiales y trabajos por realizar para subsanar dichas fallas.
Por lo expuesto:
A ud. Sr. Capitán, pido dar curso a la presente ante las autoridades que corresponda".

- Oficio de 27 de abril de 1992 proferido por el Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido a Navieros de Occidente –Agentes Marítimos- informándoles la falta de aprovisionamiento de la motonave "Zeetor"[478]:

"1ro.- Debido a la situación difícil por la que atraviesa el buque a mi mando, llegándose al extremo de encontrarnos a la fecha sin víveres, gas propano para la cocina, combustible (gasolina) para realizar la rutina de agua y transporte de personal; y
2do.- En vista del desinterés mostrado por la compañía armadora de nuestra motonave, así como del Sr. Joseph Mora Van Wichen representante de la misma (Pacific Coasting S.A.);
3ro.- Como Capitán responsable de velar por la integridad física de toda la tripulación, solicito a ustedes sírvanse proporcionarnos en la medida de sus posibilidades al avituallamiento y las atenciones mínimas a nuestra motonave".

- Oficio de 30 de abril de 1992 suscrito por Juan Montes de Oca –Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido al Capitán del Puerto de Buenaventura[479]:

"(…) En vista de este inconveniente, solicito a usted como Capitán de esta motonave y responsable de la misma, así como de la tripulación bajo mi mando; se sirva autorizar al suscrito para atender nuestras necesidades básicas, de acuerdo con las costumbres internacionales cuando se presentan este tipo de situaciones de emergencia.
Por lo expuesto:
A usted señor Capitán de Puerto, ruego acceda a esta petición por ser de justicia".

En virtud de lo anterior, encuentra la Sala demostrado que contrario a lo manifestado por la parte actora en la audiencia de alegatos de conclusión llevada a cabo el 19 de enero de 2015, la motonave "Zeetor" desde 1991 ya presentaba diversos inconvenientes, por cuanto presentaba fallas mecánicas y su tripulación no contaba con los medios necesarios para subsistir, por lo tanto no es cierto que fue en el momento en que el señor Laurentino Posso tomó posesión del cargo que dicho automotor empezó a presentar fallas.

---

[478] Fls.164 C.6
[479] Fls.168 C.6

Ahora bien, en cuanto a la cuestionada idoneidad del señor Laurentino Posso para ejercer su cargo como secuestre, manifestada por la parte actora en la audiencia de alegatos ya mencionada, no encuentra esta Sala prueba alguna que dé cuenta que el señor Laurentino Posso no contaba con la capacidad y la pericia para ejercer dicho cargo en mención.

Aunado a lo anterior, es de tenerse de presente que el señor Laurentino Posso en ejercicio de su cargo y en virtud de las facultades legales previstas por el artículo 9 del Código de Procedimiento Civil, designó inicialmente al señor Juan Montes de Oca, capitán de la motonave "Zeetor" como depositario, quien por motivos de salud tuvo que repatriarse a su país de origen y con posterioridad al señor Víctor Hugo Arenas Palomino, quien desempeñaba para la época las funciones de vigilancia y mantenimiento de la motonave "Zeetor", como consta en el oficio presentado por el señor Laurentino Posso Murillo ante Navieros de Occidente el día 10 de julio de 1992 y en el que manifestó[480]:

> "*Conocidos los motivos expuestos por el Capitán Juan Montes de Oca, quien se encuentra por quebrantos de salud desde hace diez días se le autorizó para ausentarse de la m/n "Zeetor" con rumbo a Lima-Perú con el objeto de su recuperación ya que aquí no cuentan con los recursos necesarios para una atención adecuada.*
>
> *Con el objeto de preveer (sic) cualquier contingencia mayor durante el viaje se ofreció acompañarlo el tripulante Luciano Andrés Castillo Carmona.*
>
> *De la misma forma he nombrado depositario de la m/n "Zeetor" y el equipo que se encuentra inventariado al señor Víctor Hugo Arenas Palomino con pasaporte expedido en el Perú No. 1745805, quien desempeñará las funciones de vigilancia y mantenimiento junto al tripulante Roger Eliseo Gálvez Vargas.*
>
> *Por lo tanto quedan autorizados los referidos señores Juan Montes de Oca y el tripulante Luciano Castillo Carmona para efectuar el viaje señalado".*

En este orden ideas, considera la Sala que si bien no está demostrado dentro del proceso la idoneidad del señor Laurentino Posso para ejercer el cargo de secuestre de la motonave "Zeetor", si se encuentra probado que el señor Laurentino Posso con el fin de dar cumplimiento a sus funciones legales, apoyó su cargo en personas que tenían pleno conocimiento del estado en que se encontraba la motonave "Zeetor", como fueron los señores Juan Montes de Oca

---

[480] Fls.91 C.7

y Víctor Hugo Palomino, a quienes este Despacho, procederá más adelante a analizar su actuación conforme a derecho.

Por otra parte, y en lo atinente al cumplimiento de las obligaciones que le asistían al señor Laurentino Posso como secuestre de la motonave "Zeetor" y los deberes que le asistían frente a la tripulación, observa la Sala que esté durante el ejercicio de su cargo, realizó diversos actos con el fin de conservar la motonave "Zeetor", tales como: (i) contrató personal de vigilancia, en virtud del peligro en el que se encontraba la motonave "Zeetor"; (ii) puso en conocimiento los inconvenientes que presentaba no solo con la motonave "Zeetor", sino que también aquellos que padeció con el señor Joseph Mora Van Wichen, con el proposito de que se le brindase el apoyo necesario para superar dichos impases; y (iii) sufragó los gastos necesarios para suplir las necesidades básicas de la tripulación y el mantenimiento de la motonave, tal como constan en los siguientes medios probatorios:

- Contrato individual de trabajo a término fijo inferior a un año celebrado entre Laurentino Posso Murillo secuestre de la motonave Zeetor (empleador) con Roger Eliceo Gálvez Vargas (trabajador), oficio que desempeñará el trabajador "VIGILANTE", salario "$120.000", pagadero por "FECHA REMATE M/N ZEETOR", fecha de iniciación de labores "MAYO 11/92", lugar donde desempeñará las labores "A BORDO M/N ZEETOR", ciudad donde ha sido contratado el trabajador "BUENAVENTURA"[481].

- Contrato individual de trabajo a término fijo inferior a un año celebrado entre Laurentino Posso Murillo secuestre de la motonave Zeetor (empleador) con Abilio Angulo (trabajador), oficio que desempeñará el trabajador "VIGILANTE/", salario "$120.000", en "La Bahía" de "BUENAVENTURA"[482].

---

[481] Fls. 345 del C.5 y 49-50 C.11
[482] Fls.47-48 C.11

- Oficio del 11 de agosto de 1992 expedido por Víctor Hugo Arenas Palomino dirigido al Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, del cual la Sala destaca lo siguiente[483]:

> "*(…) De igual manera, en Coordinación con el Secuestre de la m/n señor LAURENTINO POSSO MURILLO por el momento se ha contratado los servicios de los señores:*
>
> *1.- Sócrates, PULLIAM MIRANDA (…)*
> *2.- Francisco Arnoldo, PIEDRAHITA MONTOYA (…)*
>
> *Quienes cumplirán funciones de vigilancia y control en las instalaciones de esta m/n. Cabe señalar que los referidos señores estarán a cargo del Secuestre en cuanto a remuneraciones se refiere y bajo las órdenes del suscrito mientras permanezcan en ésta. La vigilancia se está realizando sin armamento alguno por lo que nuevamente rogamos tenga a bien realizar alguna gestión para dotar de (ilegible) de la Policía y/o Armada Nacional Colombiana a fin de restaurar las garantías del caso".*

- Oficio del 13 de agosto de 1992 expedido por Laurentino Posso secuestre de la Motonave Zeetor dirigido al Juzgado Segundo Laboral del Circuito, bajo los siguientes argumentos[484]:

> *"Como secuestre en el proceso de la Ref M/N "Zeetor" designado por el Juzgado Tercero Civil en comisión en el proceso contra la Pacific Coasting que se adelanta en esta Sala de manera respetuosa solicito a usted asesoría para situaciones desagradables y peligrosas que se están presentando con el señor Joseph Van (sic) Mora, presunto propietario de la m/n.*
>
> *- El día diez (10) de agosto el señor Mora se presentó en mi oficina e intimidando a mi secretaria procedió a revisar los papeles de mi escritorio sustrajo algunos para xeroscopiar (sic) a pesar de la protesta de mi secretaria.*
>
> *- El 22 de julio por sugerencia del Juzgado 2º Penal di autorización al señor Mora para que aborde la M/N y efectué las reparaciones y mantenimiento que estime conveniente. Pero el señor Joseph Van (sic) Mora se ha dedicado a abordar la nave acompañado de policías y miembros de su tripulación intimidando a los vigilantes que allí he colocado, lo grave no es la intimidación sino la pretensión de violar los camarotes de las personas que están a bordo y la cabina del capitán.*
>
> *- En días pasados (10 de agosto) el señor Mora profirió amenazas contra mí y contra todo vigilante que colocara en la M/N me advirtió además que tenía doce (12) vigilantes reclutados en el muelle turístico; cosa que me parece muy sospechosa, si tenemos en cuenta que la M/N ya fue asaltada una vez.*

---

[483] Fls. 245 del C.5
[484] Fls. 265 – 266 del C.5

Dado el grado de desquiciamiento que está demostrando este señor (Joseph Van (sic) Mora), solicito a este Despacho que tome las medidas necesarias del caso, pues no estoy en condiciones de correr riesgos [innecesarios] ante personas como dicho señor que muestran alto grado de desequilibrio emocional".

4º. Dadas mis ocupaciones no puedo dedicarme de tiempo completo a solucionar los problemas de la m/n y el señor Hugo Arena".

- Oficio del 23 de septiembre de 1992 expedido por Laurentino Posso y dirigido al Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, en el cual consta[485]:

"Como secuestre de la m/n Zeetor el periodo comprendido entre el once (11) de mayo hasta el 17 de septiembre del presente año y fecha en que a pesar de mi renuncia no he sido relevado por motivos ocasionados ajenos a mi voluntad; pongo a consideración la relación de gastos ocasionados por la vigilancia y mantenimiento de la m/n.

Vigilancia: Dado lo difícil de la labor de vigilancia por la ubicación del buque y lo peligroso de la zona; hubo necesidad de sustituir a muchos vigilantes que renunciaron por el peligro y lo incierto de su remuneración. Así, completamos una larga lista de hombres que desempeñaron y desempeñan esta función:

NOMBRE
Roger Elecio Gálvez (…)
Víctor Hugo Arena Palomino (…)
Sócrates Pulían Miranda (…)
Héctor Fabio Reina (…)
ABILIO ANGULO (…)
Freddy Cuero G. (…)
Buenaventura Caicedo (…)

Del periodo comprendido entre mayo 11/92 y julio 11/92, actuó como depositario el Capitán JUAN ALBERTO MONTES. Encargándose de la vigilancia los señores Roger Gálvez.

Luciano Andrés Castillo y Hugo Arenas Palomino, a quienes se les entregó un total de $166.343 (…) como pago parcial por la labor de vigilancia y mantenimiento de la m/n Zeetor.

Del once (11) de julio de 1.992 en adelante actuó como depositario el señor HUGO ARENAS ya que mis ocupaciones me impiden permanecer en la m/n a este señor se le ha entregado la suma de $11.000 (…) para mantenimiento y combustible.

Del 31 de agosto en adelante fue necesario pagar el transporte de los vigilantes desde el muelle a la m/n y viceversa, por este concepto hasta la fecha se han cancelado $100.000 (…).

Así los gastos por vigilancia y mantenimiento ascienden a $1.295.000 (…)".

---

[485] Fls.338 – 343 del C.5 y 43-44 C.11

Así las cosas, esta Sala concluye que el señor Laurentino Posso durante el término comprendido entre el 11 de mayo de 1992 y el 31 de agosto de 1992, día en el cual presentó la renuncia[486] a su cargo como secuestre de la motonave "Zeetor" ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito en virtud de: (i) los innumerables inconvenientes que le representó el cargo; (ii) las amenazas que el señor Joseph Mora Van Wichen presentó en su contra el día 26 de agosto de ese año; (iii) por el grado de inseguridad de la bahía; y (iv) que sus posibilidades económicas no le permitían sostener los gastos que implicaba las tareas de vigilancia y mantenimiento, cumplió en la medida de sus capacidades y de forma diligente, leal y honesta las funciones legales que como secuestre tenía encomendada.

Ahora bien, observa la Sala que con posterioridad a la presentación por parte del señor Laurentino Posso, de su carta de renuncia como secuestre de la motonave "Zeetor" por las razones ya mencionadas, ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, este mediante auto de sustanciación No. 2173 de 10 de septiembre de 1992[487] nombró como secuestre de la motonave "Zeetor", dentro del proceso ejecutivo laboral iniciado por Reinaldo Escultero en contra de la sociedad Pacific Coasting S.A., a la abogada Laura Everly Sarria de Ramos, quien tomo posesión de dicho cargo, el día 24 de septiembre de 1992 dentro de la audiencia pública especial No. 673 adelantada en ese Despacho judicial[488].

Asimismo, una vez, la señora Laura Everly Sarria de Ramos, tomó posesión del cargo como secuestre, nombró como depositario de la motonave "Zeetor", a Joseph Mora Van Wichen, el 25 de septiembre de 1992, día en el que a su vez recibieron de parte del señor Laurentino Posso y Víctor Hugo Arenas Palomino, la motonave "Zeetor", sin que se hubiese realizado salvedad o advertencia alguna respecto del presunto deterioro de la nave, tal como consta en el acta de

---

[486] Fls.303 del C.5 y 1 C.11
[487] Fls.318 del C.5
[488] Fls.321 del C.5, 339 C.8 y 24 C.11

entrega[489] firmada por los señores Laurentino Posso, Víctor Hugo Arenas Palomino, Laura Evelyn Sarria de Ramos y Joseph Mora Van Wichen.

En consecuencia, no es dable afirmar que la motonave "Zeetor" al momento de recibo por parte de la secuestre Laura Evelyn Sarria de Ramos y el depositario Joseph Mora Van Wichen, presentaba algunos problemas derivados de la mala gestión por parte de Laurentino Posso y los depositarios Juan Montes de Oca Beltrán y Víctor Hugo Arenas, nombrados por este último durante el ejercicio de su cargo, puesto que como se puede observar en el acta de entrega de 25 de septiembre de 1992 y en el oficio presentado por el señor Víctor Hugo Arenas Palomino ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura el 2 de octubre de 1992[490], estos no objetaron el estado de la motonave al momento de su entrega ni la gestión de sus anteriores administradores[491], y es que si bien existen pruebas dentro del proceso que afirman que la motonave para esa época presentaba inconvenientes, tales como el dictamen pericial rendido por Flavio Hurtado Reina y Rosario Quiñones, el 13 de agosto de 1992[492] no existe prueba dentro del proceso que de razón de las causas de dichos problemas, esto es, no existe medio probatorio alguno que demuestre que estos problemas se hayan presentado por una mala gestión por parte del secuestre Laurentino Posso y sus depositarios y no por el posible uso o navegabilidad normal de la nave debido a que ya llevaba siendo usada alrededor de 30 años.

Ahora bien, en cuanto al cumplimiento de las obligaciones y deberes que Laura Evelyn Sarria debía cumplir como secuestre de la motonave "Zeetor", no encuentra la Sala prueba alguna que dé cuenta de las actuaciones realizadas durante el término comprendido entre el día 24 de septiembre de 1992 y el 13 de octubre de 1993, día en el que presentó su carta de renuncia[493] como secuestre ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito por motivos de carácter económico.

---

[489] Fls.347-348 C.5
[490] Fls.327-328 C.5

[492] Fls.252-264 C.5
[493] Fls.362 (fina) C.5

En consecuencia, considera la Sala necesario analizar la conducta del señor Joseph Mora Van Wichen, ya que fue en él quien la señora Laura Evelyn Sarria, confió su gestión al nombrarlo depositario de la motonave "Zeetor" el día 25 de septiembre de 1992.

Así las cosas, y una vez analizada la conducta de los secuestres Laurentino Posso y Laura Evelyn Sarria, procede este Despacho a examinar la conducta de los señores Juan Montes de Oca Beltrán, Víctor Hugo Arenas y Joseph Mora Van Wichen, los cuales fueron nombrados depositarios dentro del proceso laboral iniciado por Reinaldo Escultero en contra de la sociedad Pacific Coasting S.A., no sin antes realizar las siguientes consideraciones respecto del contrato depósito y las obligaciones que le corresponden cumplir a quien ejerce el cargo de depositario.

El depósito, de acuerdo con el artículo 2236 del Código Civil, es un contrato "*en que se confía una cosa corporal a una persona que se encarga de guardarla y restituirla en especie"* y el cual según lo previsto por el artículo 2238[494] del Código Civil se perfecciona por la entrega que un sujeto llamado depositante hace de la cosa a otro llamado depositario, a quien se le han conferido las siguientes obligaciones:

(i) La guarda de la cosa por parte del depositario. Dentro de esta obligación se encuentran los deberes de: (a) el no uso de la cosa, a menos que el depositante le otorgue permiso de usarla, de acuerdo con lo previsto por el artículo 2245[495] del Código Civil; (b) la guarda de los sellos y las cerraduras de la cosa objeto del depósito, según lo estipulado por el artículo 2248[496] del Código Civil; y (c) realizar todos los actos necesarios para la conservación del depósito. Por último, de

---

[494] **Artículo 2238.- Entrega de la cosa objeto del depósito.** Se podrá hacer la entrega de cualquier modo que transfiera la tenencia de lo que se deposite. Podrán también convenir las partes en que una de ellas retenga como depósito lo que estaba en su poder por otra causa.
[495] **Artículo 2245.- Uso de la cosa depositada. Permiso del depositante.** Por el mero depósito no se confiere al depositario la facultad de usar la cosa depositada sin el permiso de depositante. Este permiso podrá a veces presumirse, y queda al arbitrio del juez calificar las circunstancias que justifiquen la presunción, como las relaciones de amistad y confianza entre las partes. Se presume más fácilmente este permiso en las cosas que no se deterioran sensiblemente por el uso.
[496] **Artículo 2248.- Extensión de la obligación de guardar la cosa.** La obligación de guardar la cosa comprende la de respetar los sellos y cerraduras del bulto que la contiene.

acuerdo con el artículo 2252 del Código Civil, la presente obligación dura hasta que el depositante pida la cosa, no obstante el depositario podrá exigir que el depositante disponga de ella cuando se cumpla el término estipulado para la duración del depósito, o cuando aún sin cumplirse el término, peligre el depósito en su poder o le cause perjuicio.

(ii) La de restituir la cosa, de acuerdo con lo estipulado por el artículo 2253[497] del Código Civil, la cual se debe realizar al momento que así lo solicite el depositante o en el tiempo que se estipulo en el contrato de depósito; no obstante, si se fijó término para la restitución del bien, está clausula solo será obligatoria para el depositario que en virtud de ella no podrá devolver el deposito antes del tiempo estipulado, según lo previsto por el artículo 2251 del Código Civil.

Por otro lado, en cuanto a la responsabilidad del depositario, el artículo 2247 del Código Civil, estipuló que las partes llámense depositante y depositario podrán estipular que este último responda de toda especie de culpa; no obstante, la norma aduce que a falta de estipulación el depositario responderá solamente de la culpa grave y de la leve en los siguientes casos: (i) si se ha ofrecido espontáneamente o ha pretendido se le prefiera a otra persona para depositario; y (ii) si tiene algún interés personal en el depósito, sea porque se le permita usar de él en ciertos casos, sea porque se le conceda remuneración.

De igual forma, en cuanto a la responsabilidad del depositario, el artículo 2254 del Código Civil, establece en los casos de destrucción de la cosa que "*el depositario que no se ha constituido en mora de restituir, no responde naturalmente de fuerza mayor o caso fortuito; pero si a consecuencia del accidente recibe el precio de la cosa depositada, u otra en lugar de ella, es obligado a restituir al depositante lo que se le haya dado".*

Por otra parte, es menester manifestar que de acuerdo con lo previsto por el artículo 2258 del Código Civil, el depositario tiene derecho de retención en los

---

[497] **Artículo 2253.- Restitución de la cosa.** El depositario es obligado a la restitución de la misma cosa o cosas individuales que se han confiado en depósito, aunque consistan en dinero o cosas intangibles, salvo el caso del artículo 2206. La cosa depositada debe restituirse con todas sus accesiones y frutos.

casos en que el depositante no le haya pagado las expensas que se utilizaron para la conservación de la cosa, o no le haya pagado los perjuicios que sin culpa del depositario le haya causado el depósito a este.

En virtud de lo anteriormente expuesto, procede la Sala a examinar la conducta de los señores Juan Montes de Oca Beltrán, Víctor Hugo Arenas, nombrados depositarios de la motonave "Zeetor" por Laurentino Posso, según consta en el oficio del 23 de septiembre de 1992 suscrito por este último[498] y Joseph Mora Van Wichen, nombrado igualmente depositario posteriormente por Laura Evelyn Sarria de Ramos.

En primer lugar, observa la Sala que el señor Juan Montes de Oca Beltrán, Capitán de la motonave "Zeetor", fungió como depositario de este bien durante el periodo comprendido entre el 11 de mayo de 1992 y el 11 de julio de 1992, fecha en la que por motivos de salud fue repatriado a su país de origen, según consta en los oficios de 9 de julio de 1992 mediante el cual el señor Juan Montes de Oca le informó al señor Laurentino Posso Murillo y a Navieros de Occidente, su partida a la ciudad de Lima- Perú por tiempo indeterminado hasta lograr su recuperación[499-500] y el escrito de 10 de julio de 1992 suscrito por Laurentino Posso Murillo y presentado ante Navieros de Occidente[501].

Asimismo, encuentra la Sala que el señor Juan Montes de Oca Beltrán, como Capitán de la motonave "Zeetor" y en cumplimiento de los deberes y obligaciones a él aducidos como depositario de la motonave de la referencia durante el periodo comprendido entre el 11 de mayo de 1992 y el 11 de julio del mismo año, realizó diversos actos, tendientes a la conservación y guarda de la motonave "Zeetor" y sostenimiento de su tripulación, tales como: (i) informar el estado de la motonave de la referencia al armador, señor Joseph Mora Van Wichen en diversas oportunidades, con el fin de que este último realizara todos los actos necesarios para el mantenimiento de la nave y sus tripulantes; (ii) solicitar apoyo del agente marítimo, en vista de la difícil situación por la que

---

[498] Fls.338-343 C.5
[499] Fls.79 C.7
[500] Fls.78 C.7
[501] Fls.91 C.7

atravesaba la motonave y sus tripulantes al no contar con los víveres suficientes para su subsistencia; (iii) poner en conocimiento del secuestre, Laurentino Posso, los inconvenientes que presentaba la motonave "Zeetor"; (iv) realizar las labores de revisión y mantenimiento al cuarto de máquinas de la motonave; y (v) proporcionar el fluido eléctrico a la embarcación, tal como consta en los siguientes medios probatorios:

- Escrito de 27 de abril de 1992 suscrito por el señor Juan Montes de Oca Beltrán, Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido al Capitán del Puerto de Buenaventura[502]:

> "(…) *A la fecha, la nave a mi mando, se encuentra sin provisiones; pese a las reiteradas solicitudes verbales ante el Sr. Joseph Mora Van Wichen, representante de la compañía armadora, para que la aprovisionara oportunamente. Ante esta indiferencia por el bienestar de la tripulación, me veo en la imperiosa necesidad de tomar cartas en el asunto, salvaguardando la integridad física de los hombres que están bajo mi responsabilidad.*
> *Por lo expuesto:*
> *Ruego a usted señor Capitán de Puerto, se registre este antecedente, para posteriormente deslindar responsabilidades".*

- Oficio de 27 de abril de 1992 proferido por el Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido a Navieros de Occidente –Agentes Marítimos- informándoles la falta de aprovisionamiento de la motonave "Zeetor"[503]:

> *"1ro.- Debido a la situación difícil por la que atraviesa el buque a mi mando, llegándose al extremo de encontrarnos a la fecha sin víveres, gas propano para la cocina, combustible (gasolina) para realizar la rutina de agua y transporte de personal; y*
> *2do.- En vista del desinterés mostrado por la compañía armadora de nuestra motonave, así como del Sr. Joseph Mora Van Wichen representante de la misma (Pacific Coasting S.A.);*
> *3ro.- Como Capitán responsable de velar por la integridad física de toda la tripulación, solicito a ustedes sírvanse proporcionarnos en la medida de sus posibilidades al avituallamiento y las atenciones mínimas a nuestra motonave".*

- Oficio de 30 de abril de 1992 suscrito por Juan Montes de Oca –Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido al Capitán del Puerto de Buenaventura[504]:

---

[502] Fls.158 C.6
[503] Fls.164 C.6
[504] Fls.168 C.6

> *"Yo Juan Montes de Oca Beltrán, Capitán de la M/N "Zeetor", fondeada en la boca del estero agua dulce de este puerto, propiedad de la compañía Pacific Coasting S.A., de Panamá ante usted con el debido respeto me presento y digo:*
> *Que, de acuerdo a comunicación recibida de nuestros agentes marítimos Navieros de Occidente Ltda., de fecha 27 de abril de 1992 NAV-BUN 162/92, en la que se comunica que se encuentran imposibilitados económicamente para cumplir sus obligaciones que le compete ante nuestras necesidades físicas (víveres, agua, combustible y gas propano), por estar respondiendo hasta este momento deudas por la suma de $20.000.000.oo (veinte millones de pesos colombianos) ante Colpuertos y otros acreedores.*
> *En vista de este inconveniente, solicito a usted como Capitán de esta motonave y responsable de la misma, así como de la tripulación bajo mi mando; se sirva autorizar al suscrito para atender nuestras necesidades básicas, de acuerdo con las costumbres internacionales cuando se presentan este tipo de situaciones de emergencia.*
> *Por lo expuesto:*
> *A usted señor Capitán de Puerto, ruego acceda a esta petición por ser de justicia".*

- Protesto de 4 mayo de 1992 expedido por el Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido al Capitán de Puerto de Buenaventura mediante el cual solicitó al Inspector de bahía para abrir Sala de Máquinas M/N "Zeetor"[505]:

> *"Yo, Juan Montes de Oca Beltran, Capitán de la motonave "Zeetor", fondeada en la boca del estero de agua dulce de este puerto, identificado con pasaporte No. 1449052, de nacionalidad peruana, ante usted respetuosamente me presento y digo:*
> *Que, de acuerdo al protesto de la referencia y en vista de la necesidad de contar con fluido eléctrico en esta nave, así como verificar el estado en que se encuentra la Sala de máquinas, me permito molestar su atención para solicitarle tenga a bien proporcionarnos el concurso de un Inspector de Bahía para que pueda abrirse las puertas que dan acceso a este departamento.*
> *Por lo expuesto:*
> *A usted señor Capitán de Puerto ruego acceder a esta petición por ser de justicia".*

- Oficio de 18 de mayo de 1992 expedido por el Capitán de la motonave "*Zeetor*" en el que se le informó al Secuestre de la motonave lo siguiente[506]:

> *"Por intermedio de la presente, y ante la crítica problemática por la que atraviesan los tripulantes de la m/n "Zeetor", habiéndose llegado incluso, al extremo de encontrarse a la fecha y durante dos días consumiendo pan y agua por la falta de víveres a bordo; y ante la incertidumbre acerca de nuestra sobrevivencia, me dirijo a usted para comunicarle mediante la hoja adjunta del material disponible que podría servir para financiar nuestras necesidades básicas de alimentación".*

---

[505] Fls. 171 C.6
[506] Fls. 179 C.6

- Oficio de 21 de mayo de 1992 expedido por el Capitán de la motonave "Zeetor" en el que se le informó al secuestre de dicha motonave[507]:

> *"1ro.- Los días 07, 12 y 18 de los corrientes en la Guardia de madrugada a cargo del Mar/Timonel Luciano Castillo Carmona se han atentado abordar la motonave con el objeto de sorprender a la tripulación, con el claro propósito de cometer actos delictuosos, tal y como se han dado a bordo de otras naves fondeadas (Meera, etc).*
> *2do.- En vista de haber un tanque (Nro. 3 Er) que viene llenándose cada cuatro días, debido a que tiene un parche en el casco que conforme pasa el tiempo dicha entrada se va haciendo más grande, el buque se encuentra en este momento escorado 4º a estribor, por falta de gasolina para poder utilizarse en la motobomba de achique.*
> *3ro.- Debo manifestarle que hace varios días el generador de Br. Viene trabajando en forma anormal (sube y baja la intensidad de fluido eléctrico), no pudiendo utilizar las luces reglamentarias de fondeo en este Puerto hasta la fecha.*
> *Por lo expuesto:*
> *A usted señor Secuestre solicito tomar debida nota de todos estos acontecimientos y propiciar la solución de los mismos por la seguridad de la motonave y su tripulación".*

- Informe presentado el 9 de julio de 1992 por el señor Juan Montes de Oca Beltrán al señor Laurentino Posso Murillo, secuestre de la motonave "Zeetor"[508]:

> *"1ro.- A la fecha la m/n de la referencia se encuentra sin fluido eléctrico debido a que la toma de agua que está sumergida no provee la refrigeración que el motor requiere para su operación normal pese a las reiteradas comunicaciones sobre el particular.*
>
> *2do.- El barco se encuentra actualmente escorado en 4 grados estribor, debido a una entrada de agua por el tanque No. 3 de estribor que tampoco ha sido reparado.*
>
> *3ro.- De acuerdo a su comunicación verbal proporcionada al Sr. Arenas el día 08-07-92 en horas de la mañana, se nos ha cortado el suministro de provisiones que por parte suya y en forma intermitente veníamos recibiendo. Al respecto, mucho agradeceré se sirva usted dar contestación por escrito a nuestra carta que hace mención de este aspecto tan importante para el sustento de la tripulación a bordo y que ahora se ha visto tremendamente afectada, quedando esta m/n sin víveres y mucho menos agua potable a bordo.*
>
> *4to.- Como ha sido de su conocimiento, e suscrito se ha encontrado por espacio de 10 días enfermo con el mal denominado "dengue" y que requiere de una sobrealimentación según prescribe el médico que me ha venido tratando sobre este mal y que definitivamente sería imposible lograr mi total recuperación en este Puerto bajo las condiciones en que nos hallamos, por lo que a título personal he tomado la decisión de retornar a mi país a fin de recuperarme totalmente.*

---

[507] Fls.182 C.6
[508] Fls.83 C.7

Como quiera que el viaje hasta Lima (Perú) es un trayecto muy largo y agotador, el tripulante Sr. Luciano Castillo Carmona, se ha ofrecido voluntariamente a acompañarme por si pudiera presentarse cualquier eventualidad en el camino. Por lo que la m/n de la cual he sido depositario provisional por su designación, quedaría al cuidado de los Sres. Víctor Hugo Arenas Palomino y Roger Eliseo Gálvez Vargas que se quedan a bordo.

5to.-También cabe informarle que como es de su conocimiento, no se ha tocado ni movido ni mucho menos aún sacado fuera del barco, ningún objeto, equipo, maquinaria o herramienta de esta motonave, como podrá usted comprobarlo personalmente cuando realice el inventario de comprobación. Para un mejor control y cuidado de todo lo que encierra esta m/n le sugiero tomar las medidas que el caso amerite (contratar algún otro vigilante, dotar de candados y/o cerraduras para proteger las instalaciones que tengan puertas, etc, etc.,) y así evitar que pudiera sustraerse algo de esta nave, que tanto esfuerzo y sacrificio ha costado hasta la fecha.

6to.- Al ausentarme por tiempo indefinido hasta mi total recuperación que me permita volver, le ruego encarecidamente prestar el apoyo que su digna persona pueda brindar a los dos tripulantes que se quedan a bordo, haciéndole presente que los mismos no cuentan con ningún pariente, ni conocido en este Puerto, que pudiera auxiliarlos en caso necesario".

En vista de lo anterior, considera la Sala que el señor Juan Montes de Oca Beltrán, durante el ejercicio de su cargo, como depositario de la motonave, dio cumplimiento a los deberes y obligaciones legales que le asistían cumplir en virtud de lo previsto por el Código Civil, en consecuencia no es posible afirmar que la motonave "Zeetor" haya presentado daños en virtud de su mala gestión puesto que como se observa en los medios probatorios relacionados, el señor Juan Montes de Oca, en la medida de sus capacidades, realizó todas las actuaciones tendientes a la conservación de la nave y su tripulación.

Ahora bien, en cuanto a Víctor Hugo Arenas Palomino, observa la Sala en primer lugar que este fue contratado como depositario, por el secuestre Laurentino Posso el día 11 de julio de 1992, según consta en el contrato individual de trabajo celebrado entre estos dos[509] y que ejerció su cargo hasta el día 23 de septiembre de 1992, fecha en la que fue nombrado como nuevo depositario el señor Joseph Mora Van Wichen.

---

[509] Fls. Fls.32-33 C.11 y 51-52 C.11

Asimismo, encuentra la Sala que el señor Víctor Hugo Arenas Palomino, durante el término que ejerció el cargo de depositario de la motonave "Zeetor" realizó en la medida de sus capacidades las siguientes actuaciones, todas tendientes a la conservación y mantenimiento de la motonave de la referencia y de su tripulación: (i) solicitó la protección y seguridad de la motonave "Zeetor" y sus tripulantes; (ii) puso en conocimiento del secuestre y de las diferentes autoridades del Puerto de Buenaventura los inconvenientes de seguridad que presentaba la motonave "Zeetor", con el fin que se realizaran las actuaciones necesarias para superar dichos impases; y (iii) sufragó los gastos de mantenimiento de la motonave "Zeetor" y de su tripulación. Al respecto, obran en el plenario los siguientes medios probatorios:

- Informe realizado por el señor Víctor Hugo Arenas Palomino (Depositario) de la Motonave Zeetor, mediante el cual relató los hechos ocurridos a bordo de la M/N anteriormente mencionada el día 3 de agosto de 1992 cuando siendo alrededor de las 11:50 p.m., sujetos armados abordaron las instalaciones de la Motonave y amenazaron la tripulación, hurtando *"una motobomba, así como 3 toldos de material plástico que cubría éste artefacto, así como la bodega de proa. Se encontró asimismo que, habían forzado el candado del pañol de proa"* además, narró lo ocurrido con el incidente en el que casi le cuesta la vida al señor Gálvez, cuando uno de los sujetos le realizó un disparo con un revolver, sin que éste lo impactara, finalmente solicitó que fueran protegidas sus vidas así como las instalaciones y pertenencias de la Motonave[510].

- Oficio del 4 de agosto de 1992 realizado por Víctor Hugo Arenas Palomino (Capitán y Depositario) dirigido al Juzgado Octavo Penal Municipal de Buenaventura mediante el cual, se allegan copias fotostáticas de las denuncias por hurto y atraco a mano armada en las instalaciones de la Motonave "Zeetor"[511].

---

[510] Fls. 231 – 234 del C.5
[511] Fls. 238 - 239 del C.5

- Oficio del 8 de agosto de 1992 realizado por Víctor Hugo Arenas Palomino dirigido al Juez Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, en donde se informó[512]:

> *"Para su conocimiento y demás fines pongo en su conocimiento el documento adjunto, que se ha enviado a varios medios de comunicación en la fecha.*
>
> *Se ha recurrido a la prensa hablada, escrita y televisiva en vista de la falta de atención por parte de diversas instituciones a las que se solicitó oportunamente su concurso para proveer de protección y seguridad a la m/n "Zeetor" y sus tripulantes".*

- Oficio del 18 de agosto de 1992, expedido por Víctor Hugo Arenas Palomino dirigido al señor Laurentino Posso Murillo Secuestre de la Motonave Zeetor, en el cual se realizó un informe *"referente a los objetos que se han hurtado y que inicialmente no fueron re-inventariados por no contar con la autorización de las autoridades"*[513].

En consecuencia, considera la Sala que respecto a las actuaciones realizadas por Víctor Hugo Arenas Palomino durante el ejercicio de su gestión, como depositario de la motonave "Zeetor", este cumplió a cabalidad con las funciones legales a él encomendadas, por lo tanto no es posible endilgar responsabilidad alguna respecto de los aparentes daños padecidos por la motonave "Zeetor", ya que como se puede observar, el señor Víctor Hugo Arenas realizó en la medida de sus capacidades todos los actos tendientes a la conservación de la motonave y al mantenimiento de sus tripulantes.

Por último, en cuanto al señor Joseph Mora Van Wichen, observa la Sala en primer lugar, que durante la gestión del secuestre, Laurentino Posso, presentó ante éste último, en diversas oportunidades, peticiones en las que solicitaba se le entregara la motonave "Zeetor", tal como se evidencia en las oficios de 21 de julio[514] y 10 de agosto de 1992[515], no obstante dichas solicitudes fueron negadas por parte del secuestre Laurentino Posso como consta en el oficio suscrito por

---

[512] Fls. 242 del C.5
[513] Fls.250 del C.5
[514] Fls. 211-214 C.5
[515] Fls. 268 C.5

este último el 10 de agosto de 1992 en virtud de la desconfianza que el señor Joseph Van Wichen le generaba al señor Laurentino Posso.[516] En consecuencia, no fue sino hasta el día 25 de septiembre de 1992, fecha en la que se nombró como secuestre de la motonave "Zeetor" a la señora Laura Evelyn Sarria, que se nombró al señor Joseph Mora Van Wichen como depositario del bien, como consta en el acta de entrega suscrita por Laurentino Posso, Víctor Hugo Arenas, Laura Evelyn Sarria y Joseph Mora Van Wichen[517].

No obstante lo anterior, encuentra la Sala demostrado con los siguientes medios probatorios, que el señor Joseph Mora Van Wichen previo a su nombramiento como depositario de la nave "Zeetor", ya tenía el acceso y el control de la motonave para coordinar, no obstante fueron sus inconvenientes y enemistades con la tripulación, los que entorpecieron la labor, lo cual no es atribuible a la administración de justicia:

- Oficio de 1 de mayo de 1992 suscrito por Joseph Mora Van Wichen apoderado general de Pacific Coasting S.A., y dirigido al Jefe de Máquinas de la motonave "Zeetor" mediante el cual se le informó[518]:

> *"A consecuencia de nuestra carta del 28 de abril de 1992 en la cual fue destituido el Sr. Juan Montes de Oca del mando de la M/N Zeetor, como es de su conocimiento, le ordenamos tomar temporalmente el mando y manejo cotidiano de la motonave hasta llegar el capitán definitivo en aproximadamente una semana.*
> *Al mismo tiempo le avisamos que por no haber en este momento segundo de máquinas, estamos nombrando temporalmente al Sr. Roger Gálvez para este puesto, decidiendo definitivamente en un periodo de 15/20 días, evaluando la situación y reporte de evaluación de trabajo del departamento de máquinas.*
> *El Sr. Omar Zapata G queda responsable para los materiales de cubierto y en calidad de contramaestro (sic).*
> *Le rogamos también vigilar que ninguna otra persona se interponga o obstruya (sic) la rutina de trabajo tanto en cubierta, máquina y cocina, estando las otras personas sin ningún mandato por cuenta de la nave y de todos modos en espera para ser repatriados a su país de origen".*

- Oficio de 23 de julio de 1992 mediante el cual el señor Víctor Hugo Arenas Palomino le informó a Joseph Mora Van Wichen lo siguiente[519]:

---

[516] Fls. 267 C.5
[517] Fls.335-336 C.8
[518] Fls.170 C.6

"(…) Se le permitirá realizar a bordo de esta m/n trabajos de reparación del casco y equipo de la misma.

Como el suscrito, es el depositario nombrado por el secuestre de esta nave, el Sr. Laurentino Posso Murillo tal y como prueban los documentos que se le adjunta; y con la finalidad de salvaguardar los intereses de los que permanecemos abordo y sobre todo las pertenencias de las que somos responsables en la m/n "Zeetor" ante la autoridad correspondiente, me permito hacerle llegar las siguientes indicaciones, con el ánimo de prestar todas las atenciones posibles de parte nuestra a las disposiciones emanadas por las autoridades colombianas y que son:

1º.- Para que pueda usted subir a bordo sin ningún contratiempo le recomendamos traer consigo la autorización correspondiente que así se lo permita de la autoridad correspondiente.

2º.- Como se efectuarán trabajos en esta m/n, reparando el casco y el equipo que se encuentre en malas condiciones, para su mejor conservación y operación, agradeceremos nos haga llegar la siguiente información:

a. Cronograma de trabajos a realizar y las condiciones en que se efectuarán.
b. Turnos y horarios de trabajo.
c. Materiales y herramientas a utilizar.
d. Relación de personal contratado para efectuar los trabajos.
e. Responsable de supervisar al personal contratado.
f. Forma en que se alimentará dicho personal (en caso de ocupar horas dedicadas a reponer fuerzas mediante el consumo de comidas y bebidas refrescantes en el desempeño de sus labores)".

- Oficio No. 25 de 23 de julio de 1992 suscrito por Víctor Hugo Arenas Palomino mediante el cual se le comunicó al Juzgado Segundo Penal del Circuito[520]:

"El suscrito, Capitán y depositario (e) de la m/n "Zeetor" de bandera hondureña, de propiedad de la empresa panameña Pacific Coasting S.A., identificado con pasaporte peruano No. 1745805, ante usted me presento y digo:
1º.- Que, como podrá apreciar por la copia de la carta adjunta al Sr. Joseph Van Wichen que se le hizo llegar mediante su abogado, se le prestará la ayuda necesaria para que pueda lograr la reparación del casco y el equipo de está m/n.

2º.- Como en la realización de dicha actividad se emplearán insumos, herramientas, materiales, equipos y mano de obra que se traerá de tierra y a efectos de que no se suscite ningún hecho que pudiéramos lamentar por la perdida, robo o sustracción de algunos objetos de esta m/n, así como se brinde la adecuada y necesaria atención a los requerimientos de los trabajadores con tratados con este fin, pongo de manifiesto las siguientes aclaraciones:

---

[519] Fls.101-102 C.7
[520] Fls.103-105 C.7

a. Al solicitarle al Sr. Mora que se presente a esta m/n con el respectivo documento que lo autorice a subir y permanecer en ella para realizar trabajos de reparación, es con el objeto de que el referido Sr., no pueda sorprendernos y causar algún daño a los que permanecemos en ella o bien a las instalaciones de la misma. Como estamos encargados del cuidado y mantenimiento de esta m/n, creemos que nos asiste el derecho de exigir a cualquier persona extraña que se acerque a la nave con el objeto de abordarla la identificación de su persona y el propósito que tiene para subir a bordo, para prevenir cualquier desmán.

b. Como no sabemos en qué consistirá el trabajo a desarrollar ni tampoco las condiciones en que este se dé, es que solicitamos al referido señor que nos indique como efectuará el trabajo de reparación, para coordinar esfuerzos y ajustar nuestras actividades a la reparación del buque. Suponemos que cualquier trabajo más aún si se trata de algo de relevancia, como el de reparar el casco (que es parte vital de la nave y que merece un cuidado eficiente para que no se hunda), debe ser realizado por manos profesionales quienes tienen que programar su trabajo y las acciones que conllevaran a terminarlo de la mejor forma posible, por propia ética.

En este mismo cronograma de actividades a desarrollar se sabe indicar las horas que se trabajaran para lograr las metas que se han propuesto los encargados de reparar esta m/n, con lo que nosotros podríamos prever cualquier contingencia que pudiera presentarse y obstaculizar las labores que hayan que realizar en el día (por ej. Lluvias torrenciales, falta de transporte, etc).

c. Al momento de realizarse los trabajos de reparación del casco, así como de los equipos de esta nave, se utilizarán materiales y herramientas que será traído por el personal contratado; que bien podría mezclarse con las herramientas que existen abordo, porque de repente para el arreglo se nos solicite (como es lo que esperamos) el préstamo de algunas herramientas con que cuenta el buque. Para evitar cualquier malentendido o confusión al respecto, estamos proponiendo que nos hagan llevar la relación de todo lo que ellos utilizaran para que cuando se retiren del buque puedan llevarse sólo lo que trajeron, evitando de esta manera cualquier conflicto o perdida innecesaria.

d. Referente al personal que contrate el Sr. Mora (tal como vendría a ser el caso de nosotros); no vaya a ser que posteriormente los trabajadores que realicen la mencionada reparación en el buque no tengan o sepan a quien cobrar por sus honorarios. De igual forma, nosotros necesitamos saber el nombre y la identificación de las personas que vengan a trabajar, porque la experiencia (amarga por cierto y que deja muchas enseñanzas), nos ha enseñado cruelmente que no se puede confiar en la palabra de una persona, ni en las apariencias, ni en promesas que posteriormente no se puedan cumplir; esto lo decimos porque puede darse el caso (que ojala no ocurra con nosotros) que entre los trabajadores pudiera haber algún elemento indeseable que pudiera ocasionar daños a los miembros de su tripulación y que tampoco posteriormente la nave se vea envuelta en algún proceso de cobro de honorarios por habérseles prometido o mentido acerca de la posesión de esta nave al momento de contratarlos (todo es posible y tratamos de evitar más sorpresas).

e. Al solicitarle al Sr. Mora un responsable (puesa (sic) la fecha no sabemos si él estará a bordo en forma permanente para controlar a sus trabajadores) por los que trabajen en la reparación del buque se hace esta petición con el exclusivo interés de coordinar acciones con esa persona, darle ayuda necesaria en caso de presentarse algún requerimiento para un mejor cumplimiento de sus funciones

(préstamo de alguna herramienta, algún servicio adicional, etc) y porque en toda organización humana debe haber un responsable con quien deslindar cualquier responsabilidad.

f. En lo concerniente a la manutención del personal que se contrate para la reparación de esta m/n, nosotros no sabemos si se realizará por cuenta de cada uno de los trabajadores o si será proporcionado por el Sr. Mora. Al solicitársele que se nos indique cómo es que el persona se alimentaría o gozaría de algún refrigerio (en caso de ocupar horas en las que se ingieren comidas y bebidas para recuperar fuerzas); queremos indicar como usted ya sabe que nosotros no contamos con los mínimos elemento siquiera de supervivencia, por lo que hemos tenido que recurrir a varias instituciones y personas a fin de cubrir nuestras necesidades de alimentación y agua potable. Porque hasta el día de hoy, no contamos con gas propano para cocinar y la existencia de madera que teníamos y que la utilizábamos para cocinar se terminó hace días. Igualmente podríamos decir que, en cuanto al abastecimiento de agua potable al buque, hace aproximadamente siete (07) meses que nuestros tanques de agua permanecen vacíos sin haberse llenado en alguna oportunidad y que se puede verificar personalmente visitando esta m/n. Nosotros recogíamos agua del local de la flotilla gloria de lanchas con motor fuera de borda, que nos hacía este servicio en forma rentada por intermedio de nuestra agencia marítima Navieros de Occidente y que a raíz de una conversación sostenida y promovida por el Sr. Mora se dejó de abastecernos del líquido elemento. Actualmente captamos en un cilindro agua de lluvia que venimos utilizando para lavar, cocinar y tener un mínimo de agua potabilizada para nuestro consumo (utilizando pastillas de potabilización que hoy posiblemente se nos termine) y que nos permite sobrevivir (…)".

- Oficio de 27 de julio de 1992 suscrito por Joseph Mora Van Wichen mediante el cual le informó al Capitán del Puerto sobre la designación de Capitán de la motonave "*Zeetor*" de bandera hondureña[521]:

"Por medio de la presente me dirijo a usted para informarle que a partir de la fecha he designado como capitán de la M/N ZEETOR ref No. 006 de 1992; al señor Capitán Antonio Rodríguez C., de nacionalidad colombiano con cédula de ciudadanía No. 9.083.649 expedida en Cartagena y con certificado de idoneidad otorgado por la República de Honduras para ejercer el cargo en buques dedicados a la navegación de altura".

En virtud de todo lo anteriormente expuesto, concluye la Sala que al haberse nombrado al señor Joseph Mora Van Wichen como depositario, recaía sobre él la responsabilidad del mantenimiento y conservación de la motonave, de manera que hoy no puede cobrarle a la justicia el deterioro de un bien que estaba bajo su cuidado, custodia y manejo, por cuanto era su responsabilidad la conservación del

[521] Fls.248 C.7

bien en virtud de los deberes y obligaciones legales que como depositario le asistían.

3.3 Responsabilidad de la administración por la actuación (activa u omisiva) de la Capitanía de Puerto

3.3.1 Medios Probatorios – hechos probados

- Providencia proferida por "*The Supreme Court of Judicature Admiraly Jurisdiction*" el día 25 de septiembre de 1990 y en la que se estableció[522]:

> *"Upon Reading the appliaction by way of summons on the part of the abovenamed plaintiff filed herein on the 21st day of september, 1990, and the addidavit of Pieter Pennen sworn to and filed herein on the 21st day of september, 1990. And upon hearing atterneys at law, for the plaintiff and the defendant there in it is ordered that the order of justice C.Kennard (Ag), dated the 7th day of september 1990, and the warrant to arrest the ship M.V Zeetor be and is hereby discharged and that the said ship be released to the defendant subject to the defendant lodging with the registrar of the high court of the Supreme Court of Judicature the sum of $402.300 (Guayana gurrency).*
> *Costs to thr defendent with respect to this aplication fixed on the sum of $750.oo (seven hundred and fifty dollars)".*

-Declaración rendida ante "*The Supreme Court of Judicature Admiraly Jurisdiction"*[523] el día 26 de septiembre de 1990 dentro de la acción denominada "*bail bond in admiraly action in rem"*[524] en la que se manifestó[525]:

> *"Whereas an action for damages is now pending in the admiralty jurisdiction of the High Court of the Supreme Court of Guayana.*
> *Between Pieter Pennen, Plaintiff*
> *And the ship M.V Zeetor, defendant*
>
> *Now therefore we Bernard C de Santos, attonery at law acting of behalf of Juan Montes de Oca, the master of the ship M.V Zeetor and Joseph Mora presidente of the fletonop the owners therof hereby jointly and severally ourselves to the jurisdiction of the said Court and consent that if they, the said defendent shall not paye hay may be adjudged against them in thew salid action wiht coasts, execution*

---

[522] Fls.191 C.7
[523] El Tribunal Supremo de la Judicatura Admiral y Jurisdicción
[524] fianza en acción admiral y real
[525] Fls.190 C.7

may issue foth against the sureties godos and chattels, for a sum of $402.300.oo (for hundred and two thousand theree hundred Guayana dollars).

This ball bond we signed by the said Bernard C. de Santos, attorney at law acting of behalf of the said Juan Montes de Oca, Master of the ship M.V, Zeetor and Joseph Mora president of the Fletonop, the surities".

- Certificado proferido por Navieros de Occidente el día 19 de enero de 1991 en el que consta que el señor Enrique Ruiz recibió de Navieros de Occidente la suma de $140.000 por concepto de "*tiempo corrido prestado a la motonave Zeetor a partir de las 17:00 horas para continuar el descargue hasta las 20:00 horas, 35 personas a razón de $4.000.oo c/u"*[526].

- Recibos en donde constan las llamadas a larga distancia realizadas por Joseph Mora a las ciudades de Bogotá (Colombia), Houston, la Florida (Estados Unidos), Lima y Talara (Perú), ciudad de Panamá (Panamá), Bélgica, Guayaquil (Ecuador) durante los días 12 de febrero de 1991 y 21 de enero, 22 de enero, 23 de enero, 24 de enero, 3 de febrero, 25 de febrero, 2 de marzo, 4 de marzo, 5 de marzo, 6 de marzo, 9 de marzo, 10 de marzo, 11 de marzo, 12 de marzo, 13 de marzo, 17 de marzo, 18 de marzo, 20 de marzo, 24 de marzo, 25 de marzo, 27 de marzo, 28 de marzo, 30 de marzo, 31 de marzo, 1 de abril, 2 de abril, 6 de abril, 25 de mayo, 8 de junio, 8 de julio de 1992 desde la ciudad de Buenaventura (Colombia)[527].

- Factura de compraventa No.1.0192 expedida por el Hotel "Estación" por concepto de la estadía del señor Joseph Moral Van Wichen durante el día 2 de diciembre de 1991 y por valor de $42.975.oo[528].

- Rol de Tripulación Nº 151105 expedido por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral de la República de Ecuador, en donde consta la salida de la Motonave Zeetor de nacionalidad Hondureña, del puerto de La Libertad – Ecuador el día 24 de diciembre de 1991 con procedencia al Puerto de Buenaventura – Colombia, y en la cual se observa la siguiente tripulación[529]:

---

[526] Fls.114 C.6
[527] Fls.1-32 C.6
[528] Fls.111 C.6
[529] Fls.60 del C.4, 3 del C.5 y 131-132 C.6.

"1. Juan Alberto Montes de Oca
2. Miguel Ángel Mina Bellino
3. Martín Palacios Jiménez
4. Neptali Moisés Moreno Vidal
5. Víctor Hugo Arenas Palomino
6. Roger Eliceo Calvez Vargas
7. Luciano Andrés Castillo Carmona
8. Omar Zapata"

- Certificado expedido por "J.M. Palau Agencia de Vapores C. Ltda" el día 24 de diciembre de 1991, en donde consta[530]:

> *"El intrascrito, superintendente del terminal petrolero del puerto de la libertad/ecuador, certifica que los despachos del buque de bandera hondureña "zeetor" van sin la respectiva visación consular correspondiente, por no haber representación consular de Colombia ni de ninguna otra república en este puerto".*

- Liquidación de Proforma expedida por Navieros de Occidente el día 27 de diciembre de 1991, dirigida al señor Joseph Mora, en la cual se relacionan los gastos que causaría la motonave en el descargue de 610 toneladas de harina de pescado en el puerto de Buenaventura por un total de US $17.043.oo[531].

- Factura No. 046010 proferida por la empresa Puertos de Colombia el 27 de diciembre de 1991 a favor de Navieros de Occidente Ltda., por concepto de carga y recargo del 25% charter y por valor de $7.007.172.oo[532].

- Copia del Acta de Visita Nº 006, de fecha 2 de enero de 1992[533], practicada por la Dirección General Marítima y Portuaria – Capitanía de Puerto de Buenaventura, en la cual consta que el buque arribó al mencionado puerto el día 30 de diciembre de 1991 a las 24:00 horas, procedente del Puerto de la Libertad y con destino a Balboa, con carga de harina de pescado, cuyo Capitán era el señor Juan Alberto Montes de Oca, su Agente Marítimo Navieros de Occidente Ltda y el armador Pacific Coasting.

---

[530] Fls. 621 del C.1ª , 291 del C.5 y 196 C.7
[531] Fls. 61 del C.4
[532] Fls.123 C.6
[533] Fl.50 del C. 3., 292 del C.5 y 130 C.6.

- Factura No. 6283 de 3 de enero de 1992 expedida por "Faros y Boyas" a nombre de la motonave "Zeetor" por concepto de "*los derechos de faros y boyas en su condición de buque de carguero de servicio público"* y por valor de $27.792.oo[534].

- Recibos de caja menor expedidos los días 3 de enero, 10 de enero, 13 de enero, 14 de enero y 16 de enero de 1992 por concepto de transporte terrestre y envío de sobre a Perú y por valor de $10.000, $1.520, $2.660, $3800 y $4.180[535].

- Facturas No. 0715 de 8 de enero de 1992 y 0747 de 4 de febrero de 1992 expedidas por el Hotel Las Gaviotas por concepto alojamiento del señor Joseph Mora durante los días comprendidos entre el 29 de diciembre de 1991 al 4 de enero de 1992 y el 14 de enero y el 4 de febrero de 1992 y por valor de $218.000 y $55.200[536].

- Cuenta de cobro No. 0420 presentada por International Post Control a Navieros de Occidente el 13 de enero de 1992 por concepto de inspección sanitaria y trámites de patentes de sanidad y por valor de $60.000[537].

- Oficio de fecha 14 de enero de 1992[538], por medio del cual la sociedad Navieros de Occidente Ltda, en su calidad de Agente portuario de la motonave ZEETOR, se dirige a Joseph Mora Van Wichen, representante de Pacific Coasting S.A., para relacionar los gastos causados por la motonave referida, durante su estadía en el puerto hasta el día 14 de enero de 1992, con saldo a pagar $1.027.286.oo, bajo la advertencia de que *"los dineros recibidos muy seguramente serán insuficientes para cancelar todas las acreencias".*

- Recibos en donde constan las llamadas a larga distancia realizadas por Joseph Mora Van Wichen a las ciudades de Bogotá (Colombia), Houston y Jackson Ville (Estados Unidos), Lima y Talara (Perú) y ciudad de Panamá (Panamá), durante

---

[534] Fls.113 C.6
[535] Fls.99-102 C.6
[536] Fls.109-110 C.6
[537] Fls.107 C.6
[538] Fls.728-729 del C. 1A.

los días 15 de enero, 16 de enero, 17 de enero y 20 de enero de 1992 desde la ciudad de Buenaventura (Colombia)[539].

- Carta presentada por Henry Medina Zamorano el día 16 de enero de 1992 ante la Capitanía de Puerto mediante la cual puso de presente un problema laboral que tuvo con los señores de la motonave Zeetor, de bandera hondureña[540].

> *"(…) Con el señor Mora contrató un trabajo; reparar un compresor en el cuarto de máquinas; revisar el aire acondicionado del cuarto frio; y para después, baterías y generador; para ello me autorizó con una tarjeta ante el Capitán del barco, para así poder revisar los equipos en mención, cosa que hice. Para ellos mandó a fabricar en Cali algunas partes que costaron US 250 incluidos mis gastos de viaje (…).*
> *Pero después se les hizo caro, y no pagaron el contrato. Se les rebajó el 10% y no aceptaron, teniendo yo pérdida la plata que pagué en los repuestos, pues ellos niegan el pago. Este contrato fue verbal y urgente.*
> *Ante esto, ruego al Sr. Capitán se me ayude- recuperar aunque sea lo que yo pagué y los días de lucro cesante, fueron cinco (5) a razón de cinco mil (%5.000.oo) pesos diarios".*

- Factura No. 0093 proferida por Embarcaciones Turísticas "Gloria" Teodulo Granja e hijas Ltda el 17 de enero de 1992 a favor de Navieros de Occidente por concepto[541]:

"Cant.	*Descripción (…)*	*Valor unitario*	*Valor total.*
	Servicio de lancha prestado a la M/N "Zeetor", fondeada en agua dulce.		
1	*Viaje de visita con las autoridades por*		*$25.000*
17	*Viajes de rutinas a razón de*	*7000*	*119.000*
32	*Viajes de vigilantes a razón*	*7000*	*224.000*
3	*Viajes con espera, a razón*	*14.000*	*42.000*

[539] Fls.91-95 C.6
[540] Fls.198 C.7
[541] Fls.36 C.6

1	*de Servicio de suministro de agua por 8 días valor*	*20.000*

Son cuatrocientos treinta mil pesos M/cte".

- Recibos de caja menor en los que consta que la motonave "Zeetor" le canceló los días 18 y 19 de enero de 1992 al señor Faustino Castro las sumas de $5.600 y $3.000 por concepto de refrigerios, alquiler de bredas (sic) y transporte en monta carga[542].

- Oficio de fecha enero 20 de 1992[543], por medio del cual Navieros de Occidente Ltda, se dirige a Puertos de Colombia – Dirección de Operaciones, para comunicarles que:

> *"La embarcación ZEETOR (…) agenciada por nosotros, zarpará el DIA DE HOY 20 ENERO/92 a las 14:00 horas. En consecuencia solicitamos el Servicio de Piloto Práctico para esa hora y fecha, además de los recursos necesarios para el buen desarrollo de la maniobra. ESTA MOTONAVE SALA (sic) A FONDEO EN BAHIA."*

- Factura No. 1716 expedida el 22 de enero de 1992 por "*Servicios Portuarios Maritimos"* a favor de Navieros de Occidente por concepto de "*personal en el apoyo de descargue de 9610 tons de harina de pescado consignadas a solla S.A. a razón de $425 por tons"*[544].

- Oficio de fecha 28 de enero de 1992[545], por medio del cual la Agencia Portuaria Navieros de Occidente informa a Joseph Mora Van Wichen de los inconvenientes e inconformidades presentadas en el ejercicio de la agencia sobre la motonave ZEETOR, y del cual se destaca los siguiente:

> *"(…)*
> *La no consecución de cargas para este buque tampoco es de nuestra responsabilidad y afortunadamente usted conoce de todas las acciones que hemos ejecutado con los distintos charteadores y corredores de carga sin resultados positivos hasta el momento y en especial lo correspondiente a AMPAC, de las dudas que tienen para fletar la motonave "Zeetor".*

---

[542] Fls.115-117 C.6
[543] Fl.778 del C. 1A.
[544] Fls.118 C.6
[545] Fl.730 del C. 1A, 82-83 y 133-134 C.6

> *Recordamos a Usted que hasta el momento la deuda total del "Zeetor" para con puertos de Colombia y otros acreedores asciende a más de $7'000.000.oo.*
> *(…)"*

- Oficio dirigido al Capitán del Puerto el señor Ernesto Hernández Palomino el día 7 de febrero de 1992, por Navieros de Occidente Ltda – Internacional y cabotaje – Agentes Marítimos, mediante el cual solicitaron[546]:

> *"1. Que la motonave "Zeetor" arribó a este puerto el día 31-12-91 procedente del puerto La Libetad. Ecuador.*
>
> *2. Las características de la motonave referida contempladas en el Acta de Visita respectiva, junto con las de su abanderamiento y Armador.*
>
> *3. Que NAVIEROS DE OCCIDENTE fue nominada como Agente Marítimo y así aparece en la correspondiente Acta de Visita, continuando como agente hasta la fecha en que se suceda el zarpe de dicha motonave o sea cambiada como tal mediante el respectivo paz y salvo.*
>
> *Esta solicitud obedece a la apremiante situación económica que enfrenta la motonave referida para con diferentes acreedores como son Empresa Pesquera Don Gary en el Perú, Sima (Empresa Estatal de Astilleros en el Perú) y las Compañías Guatemaltecas "Anavi" – "Pesea S.A." Y "Cooperativa Avícola de Servicios Varios La Chapina Ltda" y NAVIEROS DE OCCIDENTE LTDA tiene construidas hasta la fecha acreencias por cuenta de la motonave por un valor aproximado de 28.000.000,oo incluidos los derechos portuarios, que estamos en serias dudas de que el Capitán y/o Representante Sr. Joseph Mora pueda proveer los fondos necesarios para que el buque pueda zarpar".*

- Oficio de fecha 10 de febrero de 1992[547], por medio del cual la sociedad Navieros de Occidente Ltda, en su calidad de Agente portuario de la motonave ZEETOR, se dirige a Joseph Mora Van Wichen, representante de Pacific Coasting S.A., para notificarle los costos causados por la motonave referida, desde su arribo - diciembre 31 de 1991 a febrero 10 de 1992 "(estadía 42 días)", que ascienden a un total de $9.880.634.oo, y le advierte que *"el buque no podrá zarpar sin antes haber cancelado la totalidad de estas acreencias".*

- Factura No. 0106 proferida por Embarcaciones Turísticas "Gloria" Teodulo Granja e hijas Ltda el 10 de febrero de 1992 a favor de Navieros de Occidente por

---

[546] Fls. 631 del C.1A y 137 C.6.
[547] Fls. 724-727 del C. 1A.

concepto de "servicio de lancha prestada a la M/N "ZEETOR"" y por valor de $210.000[548].

- Certificado expedido por Navieros de Occidente el 10 de febrero de 1992 en el que consta que la motonave "Zeetor" debe a Navieros de Occidente la suma de $4.500 por concepto de "*formatos de recalada ante capitanía de puertos y autoridades para la M/N "Zeetor". Llegada en dic. 31/91"*[549].

- Factura No. 054631 proferida por la empresa Puertos de Colombia el 6 de febrero de 1992 a favor de Navieros de Occidente Ltda., por concepto de *"grua terre más 10/20 oro"* y por valor de $20.000.oo[550].

- Cuenta de cobro de 10 de marzo de 1992[551], por medio de la cual la sociedad Navieros de Occidente Ltda – Agentes Marítimos (agente portuario de la motonave ZEETOR), informó al señor Joseph Mora Van Wichen que los gastos ocasionados por la atención de la motonave ZEETOR desde su arribo hasta el 15 de marzo de 1992, ascendía a la suma de $16.459.845.oo.

- Oficio de 10 de marzo de 1992[552], por medio de la cual la sociedad Navieros de Occidente Ltda – Agentes Marítimos, informó al señor Joseph Mora Van Wichen que los gastos ocasionados por la atención de la motonave ZEETOR desde su arribo hasta el 15 de marzo de 1992, ascendía a la suma de $16.459.845.oo.

- Copia auténtica del certificado expedido por la Cámara de Comercio de Buenaventura el día 13 de marzo de 1992, en el que se informa que *"la Sociedad NAVIEROS DE OCCIDENTE LIMITADA tiene Existencia Legal, fue constituida por medio de la Escritura Pública #1916 de octubre 13 de 1983, Notaría Única de Buenaventura, inscrita en la Cámara de Comercio el 7 de Noviembre de 1983, bajo #1848 del libro IX". "Que la sociedad se encuentra vigente a la fecha". "Que la*

---

[548] Fls.35 C.6
[549] Fls.112 C.6
[550] Fls.121 C.6
[551] Fl.671 del C. 1A, 294 del C.5 y 199 C.6
[552] Fl. 671 del C. 1A.

representación legal ela (sic) ejerce el señor SIGIFREDO GARZÓN AMAYA (…) en su calidad de Gerente de la Sociedad"[553]*.*

- Comprobante de egreso No. 2269 expedido el 20 de marzo de 1992 por Navieros de Occidente a favor de Joseph Mora por concepto de *"préstamo para gastos M/N "Zeetor""* y por valor de $30.000[554].

- Recibo de pago de 20 de marzo de 1992 en el que consta que se recibió de Navieros de Occidente Ltda., la suma de $40.000.oo por concepto de "*anticipo para gastos, con cargo a la motonave "Zeetor*"[555].

- Factura No. 065089 proferida por la empresa Puertos de Colombia el 24 de marzo de 1992 a favor de Navieros de Occidente Ltda., por valor de $34.783.410[556].

- Comprobante de egreso No. 2335 proferido el 26 de marzo de 1992 por Navieros de Occidente Ltda., a favor de Joseph Mora por concepto de "*préstamo a la M/N Zeetor para ser entregada a el (sic) Sr Mora"*[557]*.*

- Factura No.0879 proferida el 2 de abril de 1992, por el Supermercado "Abundancia El Ruiz" a favor de Navieros de Occidente Ltda, por concepto de compra de víveres en dicho establecimiento de comercio y por valor de $211.985.oo[558].

- Recibo de caja menor expedido el 4 de abril de 1992 a favor de Joseph Mora por valor de $20.000 y por concepto de "*préstamo en efectivo para gastos varios"*[559].

---

[553] Fls. 140 del C.5
[554] Fls.50 C.6
[555] Fls.49 C.6
[556] Fls.43 C.6
[557] Fls.48 C.6
[558] Fls.52 C.6
[559] Fls.47 C.6

- Oficio de fecha 10 de abril de 1992[560], por medio del cual la Capitanía de Puerto de Buenaventura, se dirige al gerente de Navieros de Occidente, agencia portuaria de la motonave ZEETOR, para manifestarle *una vez más"* su preocupación *"por la situación anormal en que se encuentra la M/N ZEETOR de bandera Hondureña, que arribó al puerto el día 2 de enero/92".*

> *"Sobre la citada embarcación existen múltiples problemas, contándose entre otros con los siguientes:*
>
> *1. Deuda al terminal marítimo que en este momento alcanza una suma considerable.*
>
> *2. Deudas con la tripulación que hasta la fecha asciende a la suma de US$64.000 aproximadamente.*
>
> *3. Deudas con el aprovisionador que asciende a US$3.000, con lo cual el aprovisionamiento de la embarcación se vería afectado y por ende su tripulación.*
>
> *4. Deuda con la Agencia Naviera que también asciende a una alta suma.*
>
> *Como se podrá observar esas deudas no tienen hasta el momento ninguna solución a la vista y para un futuro no se prevee (sic) tampoco, lo cual hace que la embarcación por cada día que pasa su situación sea más caótica.*
>
> *Ahora bien, de acuerdo al Artículo 41 del Decreto 1423/89 (Junio 30) ninguna embarcación de bandera extranjera podrá permanecer en aguas o puerto Colombiano sin permiso de la Autoridad Marítima local por más de sesenta (60) días, vencido este periodo tendrá que pedir autorización a la Dirección General Marítima. El no cumplimiento de esta norma dará lugar a la aplicación de multas acuerdo (sic) al artículo 80 del Decreto 2324/84.*
>
> *El propietario señor Mora, se encuentra en la ciudad desde hace algunos días, pero las gestiones que ha desarrollado para conseguir carga y con ello cubrir sus deudas han sido infructuosas y aún en el caso de que esto sucediera considero que la suma que pueda percibir como pago de fletes no alcanzaría para cubrir todas las deudas.*
>
> *Por todo lo anterior y en salva guarda de los intereses de todas las entidades que se encuentran afectadas por la M/N ZEETOR, la Capitanía está tomando las medidas del caso para que antes de cualquier zarpe se cancele en forma total las acreencias pendientes."*

- Oficio Nº 252 del 10 de abril de 1992, expedido por la Dirección General Marítima – Capitanía del Puerto de Buenaventura, dirigido al señor capitán Sigifredo Garzón Amaya Gerente Navieros de Occidente, donde consta[561]:

---

[560] Fls.732 del C. 1A. y 145-146 C.6.
[561] Fls. 632 – 633 del C.1A

"La Capitanía de Puerto manifiesta una vez más su preocupación por la situación anormal en que se encuentra la M/N "ZEETOR" de bandera Hondureña, que arribó al puerto el día 2 de Enero/92.

Sobre la citada embarcación exiten (sic) múltiples problemas, contándose entre otros con los siguientes:

1- Deuda al Terminal Marítimo que en este momento alcanza una suma considerable.

2- Deudas con la Tripulación que hasta la fecha ascienden a la suma de US$64.000 aproximadamente.

3- Deudas con el aprovisionador que ascienden a US$3.000, con lo cual el aprovisionamiento de la embarcación se vería afectado y por ende su tripulación.

4- Deuda con la Agencia Naviera que también asciende a una alta suma.

Como se podrá observar estas deudas no tienen hasta el momento ninguna solución a la vista y para un futuro no se prevee (sic) tampoco, lo cual hace que la embarcación por cada día que pasa en su situación sea más caótica.

Ahora bien de acuerdo al Artículo 41 del Decreto 1423/89 (Junio 30) ninguna embarcación de bandera extranjera podrá permanecer en aguas o puerto Colombiano sin permiso de la Autoridad Marítima Local por más de sesenta (60) días, vencido este periodo tendrá que pedir autorización a la Dirección General Marítima. El no cumplimiento de esta norma dará lugar a la aplicación de multas [de acuerdo] al Artículo 80 del Decreto 2324/84.

El propietario señor Mora se encuentra en la ciudad desde hace algunos día (sic), pero las gestiones que ha desarrollado para conseguir carga y con ello cubrir sus deudas han sido infructuosas y aún en el caso de que esto sucediera, considero que la suma que puede recibir como pago de fletes, no alcanzaría para cubrir todas las deudas.

Por todo lo anterior y salvaguarda de los intereses de todas las entidades que se encuentran afectadas por la M/N ZEETOR, la Capitanía está tomando las medidas del caso para que antes de cualquier zarpe se cancele en forma total las acreencias pendientes".

- Copia auténtica del oficio de fecha 10 de abril de 1992 mediante el cual señor Juan Alberto Montes de Oca Beltrán se dirige al Capitán del puerto de Buenaventura, en los siguientes términos[562]:

"1ro. Que, habiendo transcurrido 3 meses y 10 días, desde nuestro arribo al Puerto de Buenaventura y encontrándonos a la fecha en la incertidumbre respecto al movimiento de la nave, y sin el pago atrasado de nuestros haberes.

---

[562] Fls. 118, 127 del C.5 y 142 C.6.

2do. En vista de que en reiteradas oportunidades se le ha hecho presente al Armador tal situación, y ante los resultados negativos de sus gestiones, tal como consta en los documentos adjuntos.

3ro. Que ante la situación de la nave, de no contar con la existencia de agua a bordo, teniendo la tripulación que hacer la faena en bidones diariamente, arriesgando su seguridad y con los inconvenientes que se presentan cuando no hay lluvias, a pesar de habérsele comunicado esta situación al Armador e reiteradas oportunidades.

POR LO EXPUESTO:

Solicito a usted señor Capitán de Puerto. Interponga sus buenos oficios para solución de nuestros problemas para salvaguardar la integridad de la tripulación a mi mando. Pudiendo elevar y/o ampliar dicho PROTESTO cuantas veces sea necesario".

- Oficio de 11 de abril de 1992 suscrito por Navieros de Occidente y dirigido a Juan Alberto Montes de Oca y/o Joseph Mora, mediante el cual se puso de presente[563]:

"Apreciados señores.
Damos alcance a nuestra comunicación de enero 28 de 1992, donde le solicitamos efectuar la cancelación de aproximadamente $7.000.000.oo (siete millones de pesos M/CTE) que en ese momento debía el Zeetor.

Ustedes han sido consciente (sic) del incremento permanente de la deuda, de tal forma que son conocedores de la suma total adeudada en la fecha abril 11 de 1992 y que asciende a la suma de $19.025.401.oo (incluido el agenciamiento).
Queremos con la presente confirmarle por escrito las repetidas ocasiones en que le hemos solicitado este pago a la vez ratificar lo dicho a usted señor Mora en el día de ayer:

NAVIEROS DE OCCIDENTE SE ENCUENTRA EN UNA DIFICIL SITUACIÓN ECONÓMICA MÁS QUE TODO POR EL PROBLEMA CONOCIDO DEL ZEETOR, obligándonos a no poder prestarle apoyo material o financiero, ni atender los requerimientos mínimos para su alimentación y mantenimiento del personal. Ante esta situación ruego a usted muy comedidamente tratar de conseguir a otra Agencia Marítima que pueda solventarle sus inminentes necesidades".

- Factura No. 069412 proferida por la empresa Puertos de Colombia el 13 de abril de 1992 a favor de Navieros de Occidente Ltda., por concepto de "*fondeo sin traba 120*" y por valor de $3.875.701.oo[564].

---

[563] Fls.147-148 C.6
[564] Fls.42 C.6

- Facturas No. 13541 de 14 de abril de 1992, 05132, con fecha ilegible, 15938 de 7 de abril de 1992 y 13938 de 2 de abril de 1992, expedidas por Esso –Serví centro No. 134-, por concepto de compra de gasolina para la motonave "Zeetor"[565].

- Recibo de caja menor de 15 de abril de 1992 en el que consta que la señora Oris Pineda pagó el valor de $10.000 por concepto de *"un viaje llevando remesas a la M/N "Zeetor""*[566].

- Carta dirigida al Capitán del Puerto de Buenaventura el 15 de abril de 1992 en el que el señor Carlos Arturo Rizo Salas solicitó información sobre[567]:

> *"(…) Si hay tarifa alguna o reglamentaria sobre el cobro que deba hacer puertos de Colombia-Terminal Marítimo de Buenaventura, a las motonaves que se encuentren fondeadas en agua dulce, más concretamente a los Armadores de la motonave Zeetor, teniéndose en cuenta que éstas aguas están por fuera de la jurisdicción de Puertos de Colombia, teniendo como punto de referencia el canal navegable".*

- Certificación expedida por la Capitanía de Puerto de Buenaventura de fecha 23 de abril de 1992[568], por medio de la cual afirma que:

> *"Revisados los archivos de la Capitanía de Puerto se constató según acta de visita (…), que la motonave de bandera hondureña "ZEETOR" arribó al puerto de Buenaventura el día 02 de Enero/92 procedente del puerto La Libertad, Ecuador.*
>
> *Que en la mencionada acta, aparecen los siguientes datos: Capitán del buque: JUAN ALBERTO MONTES DE OCA; Agente Marítimo: NAVIEROS DE OCCIDENTE LTDA.*
>
> *Que su arribo a este puerto, el 02 de enero/92, la motonave "ZEETOR" ha permanecido fondeada en la bahía de este puerto"*

- Acta de NO Conciliación entre Juan Alberto Montes de Oca Beltrán (querellante) y Joseph Mora Van Wichen (demandado), celebrada el 24 de abril de 1992 ante la Inspección de Trabajo de Buenaventura[569], donde consta la negativa por parte del armador de la motonave ZEETOR, Sr. Joseph Mora Van Wichen de llegar a un

---

[565] Fls.51 C.6
[566] Fls.54 C.6
[567] Fls.149-151 C.6.
[568] Fls.1006 del C. 1A.
[569] Fls. 661-662 del C. 1A.

acuerdo sobre el pago de los salarios del Capitán de la misma motonave, argumentando que él sólo es representante comercial de la sociedad Pacific Coasting S.A. y no actúa como representante legal ni tiene facultad para conciliar acreencias laborales.

Al respecto se resalta que el apoderado de Juan Alberto Montes de Oca Beltrán, manifestó haber *"citado al señor Joseph Mora Van Wichen, quien conforme a la información y a algunos documentos es el representante de Pacific Coasting S.A. para que por medio de este despacho efectúe el pago de $32.000 dólares americanos que hasta la fecha es la deuda total por salarios y vacaciones"* frente a lo cual el señor Joseph Mora manifestó:

> *"En primera instancia no soy el dueño de la M/N ZEETOR sino representante comercial de la compañía PACIFIC COASTING S.A. y no tengo ningún poder legal en este momento para representar la M/N ZEETOR, poder que sí tiene el Capitán de la nave Juan Montes de Oca, es decir para representar legal (sic) M/N ZEETOR a cuenta de Pacific Coasting".*

- Escrito de 27 de abril de 1992 suscrito por el señor Juan Montes de Oca Beltrán, Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido al Capitán del Puerto de Buenaventura[570]:

> *"Yo, Juan Alberto Montes de Oca Beltran, Capitán de la M/N "Zeetor", fondeada en la boca del estero de agua dulce de este Puerto, propiedad de la compañía Pacific Coasting S.A., con el debido respeto me presento ante usted para ampliar mi protesto que a continuación expongo:*
> *A la fecha, la nave a mi mando, se encuentra sin provisiones; pese a las reiteradas solicitudes verbales ante el Sr. Joseph Mora Van Wichen, representante de la compañía armadora, para que la aprovisionara oportunamente. Ante esta indiferencia por el bienestar de la tripulación, me veo en la imperiosa necesidad de tomar cartas en el asunto, salvaguardando la integridad física de los hombres que están bajo mi responsabilidad.*
> *Por lo expuesto:*
> *Ruego a usted señor Capitán de Puerto, se registre este antecedente, para posteriormente deslindar responsabilidades".*

- Ampliación del protesto de mar presentado por Juan Alberto Montes de Oca Beltrán a la Capitanía del Puerto de Buenaventura el 27 de abril de 1992[571]:

---

[570] Fls.158 C.6
[571] Fls.159-160 C.6

"1ro.- Siendo las 12:00 del mediodía, en la fecha, a bordo de la M/N "Zeetor", el Sr. Joseph Mora Van Wichen (representante comercial de Pacific Coasting S.A. en compañía del señor Hermes Amu y dos tripulantes de la lancha "Pepa 4" con matrícula CP-1-1132 abordaron la navesorpresivamente (sic), sin ningún aviso, ni autorización y en complicidad con el Jefe de Máquinas el Sr. Martin Palacios Jiménez; con la intención de apropiarse ilícitamente de la motobomba marca IHM modelo 22M/23, serie 8690027 I/C BRIGS Y STRATTON HP-+9 y sustraerla del buque a mi mando, desconociendo mi autoridad como jefe y responsable de esta motonave, sus pertenencias y su tripulación; aprovechando que me encontraba dentro de mi cabina y utilizando la fuerza para lograr sus propósitos.

2do.- Cabe informar que el Jefe de Máquinas implicado en este enojoso asunto, tenía conocimiento previo de las malas intenciones del Sr. Joseph Mora, quien contrariando las órdenes mías impartidas el día de ayer en horas de la mañana y en presencia del primer oficial y cocinero abordo, para que no se permita la sustracción de ningún objeto del barco sin autorización expresa, se prestó para efectuar la maniobra que hubiese permitido la sustracción a que me refiero, siendo dicho trabajo exclusivo para el personal de cubierta de esta nave. De igual forma deseo dejar constancia que dichos señores han aprovechado el momento oportuno para tomar dicha acción (ya que el personal de abordo salió) estando solamente abordo el suscrito y dos tripulantes con descanso; el primero por prescripción médica (cocinero) y el siguiente por haber realizado su Guardia de Puerto de amanecida (Marinero/Timonel).

3ro.- Durante este incidente y como Capitán responsable del barco, defendí inclusive agarrando con mis manos dicha motobomba a fin de que no fuera sustraída por el Sr. Joseph Mora quien aducía que era el dueño de la nave y que podía hacer lo que le viniera en gana, desconociendo en todo momento mi autoridad que por ley me asiste, ya que estuve sólo ante la mirada atónica de sus acompañantes, pese a que se le indicó en reiteradas oportunidades que desistiera de esta actitud ante mi negativa de que sacara algún objeto de esta m/n.

4to.- En vista de que el Sr. Joseph Mora Van Wichen, representante comercial (como lo indica en el acta firmada ante el Juzgado de Trabajo del Circuito el 24-04-92, en horas de la mañana, por citación del Inspector de Trabajo para deslindar responsabilidades ante la representativa de Pacific Coasting S.A., Compañía armadora y propietaria de la m/n "Zeetor"), me hallo en la incertidumbre de saber y reconocer a quien realmente es la persona responsabilidad por Pacific Coasting S.A., pese a que fui contratado en forma verbal por el referido Sr. Joseph Mora y quien hasta donde me consta, es la única persona que ha representado plenamente en todo momento a la compañía armadora, por lo que le ruego que, mediante sus buenos oficios y la autoridad marítima de que está investido, practique mediante quien corresponda la investigación necesaria para establecer la relación que tenga el Sr. Joseph Mora Van Wichen con la compañía Pacific Coasting S.A. –Panamá.

5to.- Ante esta difícil situación en salvaguarda de integridad física, la de mis tripulantes, la seguridad del barco y sus pertenencias, solicito ante su Despacho, se nos brinde la protección y seguridad requeridas para que no se vuelvan a presentar intentos peligrosos de esta naturaleza, que podrían ocasionar hechos que más tarde podrían lamentarse y que muy bien se pueden evitar.
Por lo expuesto.

A usted señor Capitán de Puerto, recurro a fin de que se sirva tomar las medidas preventivas y correctivas necesarias a que hace mención este protesto de mar,

estando en la disponibilidad de presentar los documentos y testigos que sean necesarios en el momento que sean requeridos".

- Oficio No. 290 suscrito por el Capitán del Puerto de Buenaventura el 27 de abril de 1992 y dirigido a Juan Montes de Oca –Capitán M/N "Zeetor" mediante el cual se informó[572]:

"Con referencia al oficio que ha presentado ante este Despacho en la fecha, me permito informarle que la Capitanía del Puerto tiene conocimiento de la situación anormal que comercial y laboralmente presenta la motonave a su cargo y ha tomado ya las medidas de su competencia.
Queda por tanto a su arbitrio autorizar el desembarque de cualquiera de los tripulantes de la M/N "Zeetor", toda vez que cursa en el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura la respectiva demanda y serían los interesados (en este caso la tripulación) quienes deberán nombrar un apoderado que los represente llegado el caso de tener que ausentarse de la ciudad".

- Solicitud de renuncia al agenciamiento marítimo sin desligamiento de responsabilidades de buque para con Navieros de Occidente, presentada el día 27 de abril de 1992[573]:

"(…) Como es de su conocimiento la situación de esta motonave es verdaderamente critica. Desde el día 28 del mes de enero del presente año por expresiones del representante de la M/N Señor Joseph Mora, esta Agencia por escrito manifestó el deseo de dejarle en libertad para la consecución de nuna (sic) nueva agencia en escrito que me permito anexar y además verbalmente en diferentes oportunidades se le solicitó la necesidad de cambiar de Agencia Marítima para volvérselo a notificar en nuestra carta No. 142/92 de abril 11/92 que también se anexa.

Me permito sugerir al señor Capitán de Puerto que se digne a ordenar una reunión para el día y hora que usted estime convenientes donde podamos participar el Capitán de la M/N, el señor Joseph Mora y el suscrito en representación de la Agencia para de común acuerdo poder tomar una decisión que trate de aminorar los costos actuales, dando los medios legales pertinentes y establecer la forma de poder suplir las necesidades más inminentes del personal y su buque".

- Oficio de 27 de abril de 1992 proferido por el Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido a Navieros de Occidente –Agentes Maritimos- informándoles la falta de aprovisionamiento de la motonave "Zeetor"[574]:

---

[572] Fls.162 C.6
[573] Fls.163 C.6
[574] Fls.164 C.6

> *"1ro.- Debido a la situación difícil por la que atraviesa el buque a mi mando, llegándose al extremo de encontrarnos a la fecha sin víveres, gas propano para la cocina, combustible (gasolina) para realizar la rutina de agua y transporte de personal; y*
>
> *2do.- En vista del desinterés mostrado por la compañía armadora de nuestra motonave, así como del Sr. Joseph Mora Van Wichen representante de la misma (Pacific Coasting S.A.);*
>
> *3ro.- Como Capitán responsable de velar por la integridad física de toda la tripulación, solicito a ustedes sírvanse proporcionarnos en la medida de sus posibilidades al avituallamiento y las atenciones mínimas a nuestra motonave".*

- Carta enviada por Navieros de Occidente Ltda., el 27 de abril de 1992 al señor Juan Alberto Montes de Oca –Capitán M/N Zeetor en la que le informó[575]:

> *"Navieros de Occidente Ltda, reitera que se encuentra imposibilitada económicamente, para cumplir las obligaciones que como Agente Marítimo le compete ante las necesidades de la M/N "Zeetor", por estar ésta en estos momentos respondiendo por aproximadamente "20.000.000.oo ante Colpuertos y otros acreedores.*
> *Ruego al señor Capitán hacer conocer esta situación de las autoridades legales competentes para que pueda proceder de acuerdo con la costumbre internacional, cuando se presentan estas situaciones".*

- Comunicación de fecha 28 de abril de 1992[576] por medio de la cual Joseph Mora Van Wichen, en calidad de apoderado general de la sociedad Pacific Coasting S.A., destituye del mando de la motonave ZEETOR a Juan Alberto Montes de Oca Beltrán y le ordena abandonar la nave dentro de las 24 horas siguientes al recibo de la comunicación, con fundamento en las siguientes razones:

> *"1.) No tener la suficiente experiencia para navegar como Capitán de una motonave y tener un brevete de capitan (sic) no valilda (sic), eventualmente fraguado.*
>
> *2.) Mal versación y mal manejo de los fondos que le fueron consignados para gastos y adelantos de la motonave además de manejar cuentas fraudulentas.*
>
> *3.) Tomar personas en servicio sin ninguna experiencia y sin autorización del armador, que además resulta un peligro para la seguridad de la motonave bajo su responsabilidad.*
>
> *4.) Tener la increíble irresponsabilidad de no avisarnos por adelantado que tiene una enfermedad (EPILEPSIA) qu le impide ocuparse del manejo y mando de una*

---

[575] Fls.165 C.6
[576] Fl.7 del C. 3 y 166 C6 .

nave con el evidente peligro que implica su irresponsabilidad para la seguridad de los tripulantes, la carga y la misma nave.

5.) Haber hecho negocios ilícitos con la motonave, hecho que tememos se pueda repetir, si sigue a bordo de nuestra motonave.

6.) Haber demostrado una falta completa de ética, moral y madurez, tomando decisiones claramente contra los intereses de los armadores de la nave, hasta llegar al extremo de sublevar los tripulantes contra su propia compañía, desconociendo los acuerdos ya hechos sobre el pago de sus haberes, que nuestra compañía estará cumpliendo.
(…)
Quedaran pendientes sus saldos de haberes hasta recibir las cuentas completas con sus comprobantes respectivas y los adelantos recibidos vía nuestra oficina en LIMA PERÚ. Además por todo lo anterior nos reservamos el derecho de responsabilizarle legalmente, tanto civil que penal por los daños y perjuicios que causan estas graves irregularidades."

- Recibo de caja menor de 30 de abril de 1992 en el que consta que el señor Osman de Jesús Pineda Belalcazar pagó el valor de $3.000 por concepto de "transporte de lancha reservado a la lancha "Zeetor" en agua dulce"[577].

- Oficio de 30 de abril de 1992 suscrito por Juan Montes de Oca –Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido al Capitán del Puerto de Buenaventura[578]:

"Yo Juan Montes de Oca Beltrán, Capitán de la M/N "Zeetor", fondeada en la boca del estero agua dulce de este puerto, propiedad de la compañía Pacific Coasting S.A., de Panamá ante usted con el debido respeto me presento y digo:

Que, de acuerdo a comunicación recibida de nuestros agentes marítimos Navieros de Occidente Ltda., de fecha 27 de abril de 1992 NAV-BUN 162/92, en la que se comunica que se encuentran imposibilitados económicamente para cumplir sus obligaciones que le compete ante nuestras necesidades físicas (víveres, agua, combustible y gas propano), por estar respondiendo hasta este momento deudas por la suma de $20.000.000.oo (veinte millones de pesos colombianos) ante Colpuertos y otros acreedores.

En vista de este inconveniente, solicito a usted como Capitán de esta motonave y responsable de la misma, así como de la tripulación bajo mi mando; se sirva autorizar al suscrito para atender nuestras necesidades básicas, de acuerdo con las costumbres internacionales cuando se presentan este tipo de situaciones de emergencia.

Por lo expuesto:
A usted señor Capitán de Puerto, ruego acceda a esta petición por ser de justicia".

---

[577] Fls.55 C.6
[578] Fls.168 C.6

- Oficio de 30 de abril de 1992 suscrito por Juan Montes de Oca Beltran, Capitán de la motonave "*Zeetor*" y dirigido a Martin Palacios Jiménez, Jefe de máquinas de la M/N "*Zeetor*" mediante el cual se le comunicó el permiso otorgado al segundo de máquinas Sr. Neptali Moreno Vidal[579].

- Oficio de 1 de mayo de 1992 suscrito por Joseph Mora Van Wichen apoderado general de Pacific Coasting S.A., y dirigido al Jefe de Máquinas de la motonave "Zeetor" mediante el cual se le informó[580]:

> *"A consecuencia de nuestra carta del 28 de abril de 1992 en la cual fue destituido el Sr. Juan Montes de Oca del mando de la M/N Zeetor, como es de su conocimiento, le ordenamos tomar temporalmente el mando y manejo cotidiano de la motonave hasta llegar el capitán definitivo en aproximadamente una semana.*
>
> *Al mismo tiempo le avisamos que por no haber en este momento segundo de máquinas, estamos nombrando temporalmente al Sr. Roger Gálvez para este puesto, decidiendo definitivamente en un periodo de 15/20 días, evaluando la situación y reporte de evaluación de trabajo del departamento de máquinas.*
>
> *El Sr. Omar Zapata G queda responsable para los materiales de cubierto y en calidad de contramaestro (sic).*
>
> *Le rogamos también vigilar que ninguna otra persona se interponga o obstruya (sic) la rutina de trabajo tanto en cubierta, máquina y cocina, estando las otras personas sin ningún mandato por cuenta de la nave y de todos modos en espera para ser repatriados a su país de origen".*

- Facturas expedida por Provi Ltda –Proveedor de Vapores Ship Chandlers, Buenaventura-Colombia- el 2 de mayo de 1992 a favor de Navieros de occidente por valores de $193.235.oo y $149.735.oo por concepto de compra de artículos de aseo personal, víveres y gasolina[581].

- Protesto de 4 mayo de 1992 expedido por el Capitán de la motonave "Zeetor" y dirigido al Capitán de Puerto de Buenaventura mediante el cual solicitó al Inspector de bahía para abrir Sala de Máquinas M/N "Zeetor"[582]:

---

[579] Fls.169 C.6
[580] Fls.170 C.6
[581] Fls.33-34 C.6
[582] Fls.171 C.6

"Yo, Juan Montes de Oca Beltran, Capitán de la motonave "Zeetor", fondeada en la boca del estero de agua dulce de este puerto, identificado con pasaporte No. 1449052, de nacionalidad peruana, ante usted respetuosamente me presento y digo:

Que, de acuerdo al protesto de la referencia y en vista de la necesidad de contar con fluido eléctrico en esta nave, así como verificar el estado en que se encuentra la Sala de máquinas, me permito molestar su atención para solicitarle tenga a bien proporcionarnos el concurso de un Inspector de Bahía para que pueda abrirse las puertas que dan acceso a este departamento.

Por lo expuesto:
A usted señor Capitán de Puerto ruego acceder a esta petición por ser de justicia".

- Protesto de mar de 4 de mayo de 1992 presentado por el Capitán de la motonave "Zeetor" ante la Capitanía del Puerto de Buenaventura y mediante la cual se informó[583]:

"1°.- Se deja constancia que al Sr. Martin Palacios Jiménez, se le hizo saber por intermedio de una carta con fecha 30/04/92 (que se negó a firmar su recepción y la cual adjunto), el permiso solicitado y otorgado al 2do maquinista Sr. Nepatli Moreno V., quedando por lo tanto, como único responsable del Dpto. de Maquinas a partir de esa fecha y habiéndosele notificado en forma verbal que se requerían cumplir los servicios mínimos que ese Dpto., brinda para la seguridad y normal desenvolvimiento de la nave (desde las 18:00 a las 06:oo hrs (cada día).

2do.- El día 01/05/92 se hizo presente abordo, en este etílico, el referido Jefe de Máquinas a las 21:30 hrs., cuando por órdenes mías ya estuvo lanzado el generador de la Sala de máquinas por necesidad del servicio de Guardia de Puerto y para la conservación de víveres que requieren refrigeración; habiendo llamado la atención en forma aislada y sin mi conocimiento, en forma por demás abusiva y prepotente al tripulante Roger Gálvez, pese a que éste le manifestó que sólo había cumplido mis órdenes.

3ro.- El día 02/05/92 el Sr. Martin Palacios J., salió de la nave a las 09:30 hrs., dejando todas las puertas de acceso a la Sala de Máquinas completamente cerrada y sin haberme comunicado el motivo de tal medida, no habiendo regresado a la fecha. Dejando el barco sin sus luces reglamentarias de seguridad y permitiendo que los pocos víveres que hay en la cámara fría entren en estado de descomposición por falta de energía eléctrica.

4to.- Como lo manifestara en mi protesto de mar con fecha 27/04/92, el Sr. Palacios se sigue empeñado en no reconocer ninguna autoridad abordo, por estar claramente y en todo momento comprometido y a favor del Sr. Joseph Mora Van Wichen; olvidándose de cumplir sus responsabilidad en esta nave.

5to.- Por la forma como viene comportándose el Sr. Palacios y por problema existente entre el Sr. Mora y el suscrito, deseo advertir a usted que el referido tripulante es un riesgo abordo que atentan contra mi integridad, la seguridad de los

---

[583] Fls.172 C.6

demás tripulantes y la nave bajo mi mando; por lo que le solicito se tome debida nota de estos acontecimientos ocasionados por el mencionado señor para los efectos a que hubiere lugar.

Por lo expuesto:
A usted señor Capitán de Puerto, ruego acceder a esta petición y tomar las medidas necesarios que el caso amerite".

- Oficio de 6 de mayo de 1992 proferido por el Capitán de la motonave "*Zeetor*" y dirigido a la Capitanía del Puerto de Buenaventura y en el que se reiteró la solicitud contenida en el protesto de fecha 30 de abril de 1992[584].

- Protesto de mar de 6 de mayo de 1992 expedido por el Capitán de la motonave "*Zeetor*" y dirigido al Capitán del Puerto de Buenaventura y en el que se informó sobre el hurto (sustracción) de la lancha auxiliar de la motoniveladora "*Zeetor*" realizado el 5 de mayo de 1992 por parte del señor Joseph Mora Van Wichen[585], en los siguientes términos:

"Yo, Juan Alberto Montes de Oca Beltrán, Capitán de la M/N "Zeetor", ante usted con el debido respeto me presento y doy a conocer el siguiente protesto de mar:
1º.- El día martes 05 de mayo de 1992, siendo las 15:00 horas, el suscrito, Capitán de la M/N "Zeetor" en compañía de los tripulantes Hugo Arenas Palomino, Luciano Castillo Carmona y Roger Gálvez Vargas, nos encontrábamos a bordo, cuando observamos que una lancha de servicio regular se aproximó al buque en forma sospechosa y en la cual también entre otras personas observamos como pasajero al Sr. Joseph Mora Van Wichen, persona ésta que al aproximase a la popa del barco donde se encontraba amarrada la lancha auxiliar del "Zeetor", cogió rápidamente el cabo que sostenía amarrada la lancha a este buque y la cortó con un cuchillo; acto seguido remolcó la referida lancha y se la llevó a lugar desconocido, aprovechando que nosotros nos encontrábamos imposibilitados de evitar este hecho delictuoso por no contar con otro vehículo de transporte.
2º.- Este acto vandálico del Sr. Joseph Mora Van Wichen, que no contó en ningún momento con mi autorización, ni mi consentimiento; lo considero como un delito contra la propiedad, por ser a la fecha el suscrito, único responsable de la M/N "Zeetor", sus pertenencias y la tripulación a bordo.
3º.- Durante este lamentable suceso constamos que la lancha que se valió el Sr. Joseph Mora para realizar este hurto, llevaba como nombre "Isabel" con matrícula C-P-L-785- A de color celeste y blanco a cargo de un motorista de color, a quién se le indicó repetidas veces, que no se acercase a esta nave, ni se prestara a realizar el hurto de la lancha de servicio de esta m/n en complicidad con el Sr. Joseph Mora; recomendaciones por demás fructuosas, ya que no las acató en ningún momento, más por el contrario colaboró decididamente para cometer este delito.

---

[584] Fls.173 C.6
[585] Fls.174 C.6

> *4º.- Dejo constancia que mediante protesta de fecha 27-04-92, puse en conocimiento de esa capitanía otras irregularidades, como la del intento de sustracción de una motobomba de la cubierta de la m/n "Zeetor" por parte del Sr. Joseph Mora Van Wichen, quien a la fecha viene reincidiendo en actos reñidos y faltando a la autoridad.*
> *Por lo expuesto:*
> *A usted señor Capitán de Puerto solicitamos una vez más, se nos brinde la protección necesaria para evitar este tipo de incidentes, así como se tomen las medidas correctivas que el caso amerite, estando en disponibilidad de presentar los testigos en el momento que se requieran para mejor esclarecimiento de los hechos".*

- Oficio de 6 de mayo de 1992 expedido por Juan Montes de Oca Beltrán, Capitán de la motonave "Zeetor" mediante el cual se le comunicó al Capitán del Puerto de Buenaventura la cancelación del vínculo laboral del Sr. Martin Palacios con la motoniveladora "*Zeetor*" por incumplimiento injustificado de sus obligaciones laborales inherentes al puesto que desempeñaba como Capitán[586].

- Contrato individual de trabajo a término fijo inferior a un año celebrado entre Laurentino Posso Murillo secuestre de la motonave Zeetor (empleador) con Víctor Hugo Arenas Palomino (trabajador), oficio que desempeñará el trabajador "VIGILANTE/DEPOSITARIO", salario "$120.000", pagadero por "FECHA REMATE M/N ZEETOR", fecha de iniciación de labores "MAYO 11/92", lugar donde desempeñará las labores "A BORDO M/N ZEETOR", ciudad donde ha sido contratado el trabajador "BUENAVENTURA"[587].

- Contrato individual de trabajo a término fijo inferior a un año celebrado entre Laurentino Posso Murillo secuestre de la motonave Zeetor (empleador) con Abilio Angulo (trabajador), oficio que desempeñará el trabajador "VIGILANTE/", salario "$120.000", en "La Bahía" de "BUENAVENTURA"[588].

- Oficio de 18 de mayo de 1992, proferido por el Capitán de la motonave "*Zeetor*" en el que se relaciona la lista de material disponible para la financiación de las necesidades de alimentación de los tripulantes de la motonave "*Zeetor*"[589].

---

[586] Fls.175 C.6
[587] Fls.32-33 C.11 y 51-52 C.11
[588] Fls.47-48 C.11
[589] Fls.180 C.6

- Oficio de fecha 22 de mayo de 1992[590], por medio del cual el Capitán del Puerto de Buenaventura se dirige al secuestre de la motonave "ZEETOR", en el siguiente sentido:

> *"De la manera más atenta me permito comunicar a usted, que este Despacho ha estado al tanto en todo lo referente a la motonave "ZEETOR" desde el momento de su arrribo al Puerto de Buenaventura y ha manifestado siempre sincera preocupación e interés por que (sic) sean solucionados los inconvenientes que se han presentado, de la mejor manera y términos posibles.*
>
> *En su calidad de secuestre nombrado con las formalidades de Ley están por lo tanto el buque y la totalidad de los bienes a bordo bajo su custodia y por tratarse de una motonave de bandera extranjera se requiere del permiso de la autoridad competente para darle uso comercial a cualquiera de los equipos del mismo."*

- Cuenta de cobro presentada por Navieros de Occidente Ltda., el día 26 de mayo de 1992, en la que consta que para esa fecha la motonave "Zeetor", le debe a dicha empresa $85.200 por concepto de, xeroscopias y autenticaciones, porta correo, resguardo de la aduana nacional, comisión bancaria, comunicaciones nacionales y transporte terrestre[591].

- Certificado expedido por la Dirección General Marítima –Capitanía del Puerto de Buenaventura- el 26 de mayo de 1992 en el que consta[592]:

> *"Que revisado el libro de arribos de embarcaciones de alto bordo, se constató con acta de visita No. 006 de 1992, que la motonave de bandera hondureña "Zeetor" arribó al puerto de Buenaventura el día 31 de diciembre de 1992 (sic), siendo recibida por las autoridades portuarias el día 2 de enero de 1992, permaneciendo en este puerto, hasta la presente fecha".*

- Oficio No. 462 de 27 de mayo de 1992 proferido por el Juzgado Primero Laboral del Circuito mediante el cual se puso en conocimiento al Capitán de Puerto de Buenaventura lo siguiente[593]:

> *"Comedidamente y en cumplimiento a lo dispuesto en auto No. 477 de mayo 26 del presente año, librado en proceso de la referencia, me permito hacer saber a usted, que se decretó el embargo de la motonave "Zeetor" de bandera hondureña, representada en esta ciudad por Navieros de Occidente Ltda., en su calidad de Agente Marítimo de dicha motonave, o por quien haga sus veces, representada*

---

[590] Fl.653 del C. 1A.
[591] Fls.89 C.6
[592] Fls.185 C.6
[593] Fls.186 C.6

legalmente por Sigilfredo Garzón Amaya o quien haga sus veces, conforme a los Arts. 101 del C.P.L, 408 del C.P.C., 1561 del C. de Co.
En consecuencia, sírvase registrar esta medida, en la forma dispuesta por el art. 1451 del C. de Co., advirtiéndole que en razón a esta medida la motonave en mención no puede zarpar".

- Oficio No. 473 de 2 de junio de 1992 proferido por el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura, dirigido al Capitán de Puerto de Buenaventura, en el que reiteró lo manifestado en el oficio suscrito por él, el día 27 de mayo de 1992[594].

- Oficio No. 472 de 2 de junio de 1992 proferido por el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura dentro del proceso ejecutivo laboral de primera instancia de Víctor Hugo Arenas Palomino contra Pacific Coasting S.A., en el que se puso en conocimiento del Capitán del Puerto, el decreto del embargo de la motonave "*Zeetor*" de bandera hondureña realizado el día 2 de junio de 1992[595].

- Estado de cuenta de fecha 4 de junio de 1992, de la M/N *Zeetor*, en la que se establece que Navieros de Occidente debe un total de $9.341.089.oo a Puertos de Colombia por concepto de lo facturado los días 24 de marzo, 13 de abril y 6 de febrero de 1992[596].

- Oficio de 6 de junio de 1992 proferido por Salvamentos Marítimos mediante el cual se puso en conocimiento del señor Juan Montes de Oca Beltrán lo siguiente[597]:

"Con referencia a su solicitud tengo el agrado de informarle la disponibilidad para los siguientes trabajos:

1. Obturación de una vía de agua presentada a través de una antigua reparación con cemento en un tanque de combustible.

CONSIDERACIONES:

El cemento debe haber acelerado la oxidación en el área de su base debilitando la plancha.

---

[594] Fls.188 C.6
[595] Fls.53 C.7
[596] Fls.305 C.7
[597] Fls.55-56 C.7

Como es imprescindible el retiro del bloque de cemento, existe la posibilidad de que se produzca un agujero de gran tamaño, por lo cual será necesario prevenir la inundación de la bodega mediante el sistema "grandes averías".
SUGERENCIA:

Como el sistema de taponamiento interno mediante cajas metálicas es costoso, me permito sugerirle que la fundición del concreto con acelerante se realice mediante una formaleta lateral de madera apoyada en la base y cielo del tanque, abriendo una cavidad para el vaciado del concreto que posteriormente será cerrada mediante soldadura.

2. Limpieza interna y externa de la caja de la tubería de refrigeración de agua salada para el generador.
Para la realización de este trabajo será necesario cortar mediante sistema submarino, una sección de la rejilla que se encuentra soldada. Esto será posible con la presencia del soldador para el primer trabajo.

EQUIPOS PARA EL TRABAJO:
Un equipo completo Hooka para buceo.
Un equipo completo Scuba para buceo.
Una máquina a gasolina de 400 amp.
Un equipo de corte oxipropano.
Una embacacación grande con su tripulación.

ELEMENTOS DE CONSUMO:
1 cilindro de oxigeno
1 cilindro de gas propano.
1 metro de grava.
1 bulto de cemento blanco
1 galón de acelerante.
2 libras de electros.
2 electros de corte submarino.
PERSONAL:
Un buzo maestro
Un buzo auxiliar
Un soldador
Un carpintero
Dos obreros
Un motorista para lancha

VALOR DE LOS TRABAJOS:
1. Obturación de una vía de agua de acuerdo con el ítem (1) U.S. 4.000
2. Limpieza de la toma de agua del generador " " (2) U.S. 1.000
Los valores antes expresados pueden ser convertidos a moneda legal Colombiana al cambio oficial en el día de la cancelación.

Para iniciar los trabajos será necesario que la orden de trabajo sea también firmada y autenticada por el Sr. Secuestre y refrendada en el Juzgado correspondiente con la condición de que el pago de los trabajos en esta detallados, sean pagados prioritariamente, puesto que con estos se está salvando una pérdida total o de gran cuantía".

- Copia de artículo de periódico de fecha 16 de junio de 1992 que titula "*Buque "Zeetor" fue embargado por autoridades de ese país"*[598]*:*

> *"**En puerto colombiano dejan a 4 peruanos abandonados.***
> *Cuatro tripulantes peruanos que llegaron al puerto de Buenaventura, en Colombia, el 31 de marzo del año pasado a bordo del buque "Zeetor", se encuentran abandonados a suerte y vivienda de la caridad, denunciaron ayer dirigentes de la Federación de Trabajadores Marítimos, Portuarios y Afines del Puerto de Chimbote.*
>
> *Según dieron a conocer, el barco de propiedad de Joseh (sic) Mora BanWeinchen (sic) fue embargado por las autoridades de ese país, dejando "varados" a los tripulantes, muchos de ellos por sus propios medios emprendieron el retorno el Perú.*
>
> *El Capitán de la nave, Juan Montes de Oca Beltrán y los tripulantes Luciano Castillo Carmona, Hugo Arenas Medina y otro de nombre Roger se quedaron en espera del ofrecimiento hecho por el propietario de la nave, pero hasta ahora no cumple con darles los medios económicos necesarios para regresar al país.*
>
> *Tal situación fue puesta en conocimiento de la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres y de la Directora de Derechos Humanos de la Organización Regional Interamericana del Trabajo, Martha Scarpato, quien incluso viajará a Colombia para ver la situación de los peruanos y coordinar la ayuda necesaria para que puedan retornar atendiendo el pedido de sus familiares".*

- Oficio de fecha 26 de junio de 1992 dirigido a Pacific Coasting por el asistente de Gerencia de Navieros de Occidente Ltda, en el cual se informa[599]:

> *"Me permito comunicar a ustedes, que el día de hoy Navieros de Occidente Ltda, ha sido notificada de demanda laboral instaurada mediante apoderada judicial, por los señores JUAN MONTES DE OCA (ilegible), VICTOR HUGO ARENAS PALOMINO, LUCIANO/ANDRES CASTILLO CARDONA".*

- Protesto de Mar de 26 de junio de 1992 suscrito por Juan Montes de Oca, Capitán de la motonave "Zeetor" mediante el cual se puso en conocimiento del Capitán del Puerto de Buenaventura lo siguiente[600]:

> *"(…) En repetidas oportunidades el Sr. Joseph Mora Van Wichen a partir del 15/06/92 al 25/06/92, viene mostrando en actitud desafiante y con una explicable casualidad en los horarios que tenemos rutina en lancha en el muelle ubicado en el Hotel Estación un hostigamiento hacia los tripulantes que se encuentran a bordo de esta m/n, provocando constantemente con su presencia a veces en estado etílico y en compañía de personas allegadas a él, con el consecuente malestar que*

---

[598] Fls.275 C.7
[599] Fls. 634 del C.1A
[600] Fls.67 C.7

ocasiona dicho comportamiento; pese a que no tiene ningún vínculo con ninguno de los tripulantes que permanecemos a bordo, más aun sabiendo que nos encontramos en litigio por el cobro de nuestros sueldos atrasados.

Por conversación sostenida con uno de los tripulantes que se encuentran en tierra y al lado del Sr. Martin Palacios Jiménez, nos hemos enterado que dicha persona ha jurado tomar venganza personal contra todos aquellos que estamos demandando el pago de nuestros sueldos atrasados en contra de Pacific Coasting S.A., llegando inclusive a manifestar que ya no era una cuestión laboral sino más bien personal. No sabiendo nosotros hasta la fecha en que consiste dicho juramento, así como la venganza que quiere tomar por su propia mano, por lo que nos encontramos en permanente estado de tensión y preocupación por nuestra integridad física.

Por lo expuesto:

A usted señor Capitán de Puerto rogamos tome debida nota de esta comunicación y prevenga mediante la autoridad de que está investido cualquier hecho que se pudiera suscitar evitando que alguno de nosotros pudiera salir perjudicado con alguna de las acciones que pretenden dichos señores".

- Oficio de fecha julio 1 de 1992 dirigido a Pacific Coasting- Sr. Joseph Mora, por el asistente de Gerencia de Navieros de Occidente Ltda, en el cual se indica[601]:

"En nuestra condición de Agentes Portuarios únicamente, el día de hoy Navieros de Occidente Ltda ha sido notificada de demandas laborales instaurada mediante apoderada judicial; por los señores ROGER ELISEO GALVEZ VARGAS y MIGUEL ANGEL MINA BELLIDO.

Junto con las anteriores demandas y las dadas a conocer a ustedes en el día de ayer, se suman (5) cinco procesos de índole laboral contra la M/N Zeetor".

- Acción de tutela presentada por Joseph Mora Van Wichen el 7 de julio de 1992[602], ante la Unidad de Fiscalías de Buenaventura, por vulneración al derecho de propiedad y con fundamento en los siguientes hechos:

"(…)
2. Mediante escrito de abril 28 de 1992, y dentro de mis facultades, decidí destituir del cargo de CAPITÁN al señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN, no solamente por irregularidades que se anotan en el mismo libelo, sino principalmente al peligro en que se encontraba la M/N al descubrir que el mencionado MONTES DE OCA BELTRAN padecía epilepsia que lo hacía o lo hace no apto mentalmente para la delicada labor de conducir una M/N transatlántica (…).

---

[601] Fls 635 del C.1A
[602] Fls. 2-6 del C. 3.

3. La irregularidad más grave y que vulnera el derecho que más adelante denominaré, es el haber celebrado el señor MONTES DE OCA BELTRAN, sin facultad para ello, un convenio en virtud del cual compromete a la PACIFIC COASTING S.A. al pago de sueldos y prestaciones sociales al señor REINALDO ESCULTERO. Este último por su parte otorga poder insuficiente a (…) quienes demandan a la PACIFIC COASTING S.A. y obtienen que el JUZGADO LABORAL DEL CIRCUITO DE BUENAVENTURA ordene el embargo y secuestro de la aludida M/N ZEETOR. (…)

4. No es posible aceptar que un estado patológico del excapitán JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN, haya puesto en actividad los dos Juzgados Laborales del Circuito de Buenaventura, al JUZGADO 29 DE INSTRUCCIÓN CRIMINAL DE BUENAVENTURA, donde fui denunciado por el citado MONTES DE OCA BELTRAN imputándome la comisión del delito de hurto de mis propios haberes.

5. La M/N ZEETOR, como consecuencia de la conducta del señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN se encuentra en riesgo inminente de destrucción, de saqueo y de toda clase de abusos por parte de las personas que se encuentran a bordo clandestinamente (HUGO ARENAS, LUCIANO CASTILLO y el mismo MONTES OCA), y si se quiere de las mismas autoridades que de algún modo tienen nexos con la suspensión de actividades de la M/N ZEETOR.

6. En Junio 30 de 1992, formulé denuncia criminal contra el señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN, sindicándolo de los delitos de FRAUDE PROCESAL, FALSEDAD PERSONAL, ABUSO DE CONFIANZA y FALSA DENUNCIA CONTRA PERSONA DETERMINADA y de los que resultare responsable conforme a una investigación, la acusación correspondió en reparto al JUZGADO VEINTINUEVE DE INSTRUCCIÓN CRIMINAL DE BUENAVENTURA – hoy Fiscalía 24 -; la actuación se encuentra estancada debido a la organización a que está sometida la jurisdicción penal en razón a que con fecha 1º de julio del año en curso entró en vigencia el nuevo Código de Procedimiento Penal.

7. La clandestina tripulación a cuya merced se encuentra la M/N ZEETOR, cuyo costo es de aproximadamente US$500.000, aproximadamente unos $300.000.000, está causando a la PACIFIC COASTING S.A. una pérdida diaria aproximada de US$800.
(…)
8. El estado demencial del ex – capitán MONTES DE OCA BELTRAN se pone de manifiesto cuando coloca en venta material de la M/N ZEETOR tan vital para su funcionamiento como el radar, equipo de telefonía y otros".

- Informe presentado el 9 de julio de 1992 por el señor Juan Montes de Oca Beltrán al señor Laurentino Posso Murillo, secuestre de la motonave "Zeetor"[603]:

"1ro.- A la fecha la m/n de la referencia se encuentra sin fluido eléctrico debido a que la toma de agua que está sumergida no provee la refrigeración que el motor requiere para su operación normal pese a las reiteradas comunicaciones sobre el particular.

---

[603] Fls.83 C.7

2do.- El barco se encuentra actualmente escorado en 4 grados estribor, debido a una entrada de agua por el tanque No. 3 de estribor que tampoco ha sido reparado.

3ro.- De acuerdo a su comunicación verbal proporcionada al Sr. Arenas el día 08-07-92 en horas de la mañana, se nos ha cortado el suministro de provisiones que por parte suya y en forma intermitente veníamos recibiendo. Al respecto, mucho agradeceré se sirva usted dar contestación por escrito a nuestra carta que hace mención de este aspecto tan importante para el sustento de la tripulación a bordo y que ahora se ha visto tremendamente afectada, quedando esta m/n sin víveres y mucho menos agua potable a bordo.

4to.- Como ha sido de su conocimiento, e suscrito se ha encontrado por espacio de 10 días enfermo con el mal denominado "dengue" y que requiere de una sobrealimentación según prescribe el médico que me ha venido tratando sobre este mal y que definitivamente sería imposible lograr mi total recuperación en este Puerto bajo las condiciones en que nos hallamos, por lo que a título personal he tomado la decisión de retornar a mi país a fin de recuperarme totalmente.

Como quiera que el viaje hasta Lima (Perú) es un trayecto muy largo y agotador, el tripulante Sr. Luciano Castillo Carmona, se ha ofrecido voluntariamente a acompañarme por si pudiera presentarse cualquier eventualidad en el camino. Por lo que la m/n de la cual he sido depositario provisional por su designación, quedaría al cuidado de los Sres. Víctor Hugo Arenas Palomino y Roger Eliseo Gálvez Vargas que se quedan a bordo.

5to.-También cabe informarle que como es de su conocimiento, no se ha tocado ni movido ni mucho menos aún sacado fuera del barco, ningún objeto, equipo, maquinaria o herramienta de esta motonave, como podrá usted comprobarlo personalmente cuando realice el inventario de comprobación. Para un mejor control y cuidado de todo lo que encierra esta m/n le sugiero tomar las medidas que el caso amerite (contratar algún otro vigilante, dotar de candados y/o cerraduras para proteger las instalaciones que tengan puertas, etc, etc.,) y así evitar que pudiera sustraerse algo de esta nave, que tanto esfuerzo y sacrificio ha costado hasta la fecha.

6to.- Al ausentarme por tiempo indefinido hasta mi total recuperación que me permita volver, le ruego encarecidamente prestar el apoyo que su digna persona pueda brindar a los dos tripulantes que se quedan a bordo, haciéndole presente que los mismos no cuentan con ningún pariente, ni conocido en este Puerto, que pudiera auxiliarlos en caso necesario".

- Petición presentada por el señor Joseph Mora Van Wichen ante la Capitanía de Puerto el día 8 de julio de 1992 y en la que solicitó[604]:

"(…) Sírvase señor Capitán evacuar del registro el nombre del señor Juan Alberto Montes de Oca Beltrán como Capitán de la m/n Zeetor.

En el evento de negarse a la anterior petición, le solicito contestar la razón de su omisión en estricto cumplimiento del mentado artículo 23 de la C.N.

---

[604] Fls.73-74 C.7

> *De otra parte le informo, que mediante oficio de mayo 1º de 1992, designé como Capitán encargado de la m/n Zeetor, al señor Ing. Martín Palacios J., actual Jefe del Departamento de Ingeniería del Buque (…)".*

- Oficio de 9 de julio de 1992 en el que consta que el señor Juan Montes de Oca Beltrán le informó al Capitán del Puerto de Buenaventura[605]:

> *"Por intermedio de la presente me dirijo a usted para comunicarle que por motivos estrictamente de salud voy a tener que ausentarme de este Puerto por tiempo indeterminado, viajando a la ciudad de Lima-Perú para mi recuperación total.*
>
> *Para el efecto estoy enviando las comunicaciones correspondientes al Sr. Laurentino Posso, Secuestre de la m/n "Zeetor", a mi apoderado legal el Dr. Carlos Roldán y a la Agencia Marítima Navieros de Occidente a fin de que se sirvan tomar las medidas respectivas y el conocimiento que el caso requiera (…)".*

- Oficio de fecha julio 10 de 1992 dirigido a Adolfina Diusa Naranja, por el Gerente de Navieros de Occidente Ltda, en donde se comunica lo siguiente[606]:

> *"Comunicamos a usted que el señor Mora [ha] incumplido hasta el momento el compromiso adquirido delante suyo de entregar a esta Agencia Marítima el documento actualizado que lo acredita como representante Legal de Pacific Coasting y por consiguiente de la motonave "Zeetor".*
>
> *Navieros de Occidente quiere dejar nuevamente clara constancia de que ha firmado éstos poderes ante la insistencia suya, la del Dr. Humberto Enríquez Cabrera y la del mismo Sr. Mora quien ha firmado el recibo de las (5) cinco demandas de las cuales usted es Apoderada judicial, para no entorpecer los procesos según sus propias palabras y con el propósito de ayudar al Sr. Mora; quien es la persona que debiere de haberle conferido a usted los poderes ya que se encuentra presente en la ciudad y no quiero ser asaltado en mi buena fe por el Sr. Mora para que posteriormente sea Navieros de Occidente el único responsable y tenga que pagar lo que no debe por ser prácticamente el demandado en el país y haberse notificado por mi conducto de las Demandas".*

- Declaración rendida por SIGIFREDO GARZON AMAYA el 10 de julio de 1992[607], representante legal de NAVIEROS DE OCCIDENTE LTDA, agencia portuaria de la Motonave ZEETOR, quien frente a los inconvenientes presentados en la relación comercial con PACIFIC COASTING S.A. manifestó:

> *"(…) el buque hasta el día de hoy tiene 189 días en puerto para pagarle a Colpuertos aproximadamente 185 dólares diarios y el único responsables (sic) de*

---

[605] Fls.77 C.7
[606] Fls.637 del C.1A
[607] Fl. 44-49A del C. 3.

> *todas estas acreencias es el agente marítimo o sea Navieros de Occidente, ya, que si se pide el zarpe del buque la Capitanía del Puerto está en la Obligación de expedirlo mientras no exista previa orden judicial de no hacerlo. Y en defensa de los intereses de navieros, por intermedio de muy distinguidos abogados de esta localidad he presentado 5 demandas con privilegio naval o sin él hasta el día de hoy cosa totalmente increíble no ha sido posible que sean recibidas en el primer Juzgado, esto haría en contrario sensu que el señor Mora, más bien me demandara a mí porque su buque le vale 2000 dólares diarios y ante toda esta demora el buque se iría sin pagar absolutamente nada a nadie dejando todo a cargo del naviero, y además con plata en el bolsillo del dueño. No es justo que nuestra legislación no sea aun reformada y que nuestros jueces no defiendan los intereses de los particulares colombianos y del Estado mismo como es el caso de Colpuertos al no darle un trámite súper rápido a estos requerimientos de pago debido a las legislaciones del país. (…) afortunadamente el buque esta embargado".*

Ahora bien, frente a la solicitud del zarpe de la motonave, la agencia portuaria, mediante su representante legal informó que *"éste zarpe lo puede pedir el representante del buque ya sea el mismo dueño o un armador disponente presente o no en la localidad mediante telex o fax o por escrito y, además, el mismo capitán del buque puede pedir el zarpe",* sobre lo cual igualmente manifestó que en su caso personal lo exigió por escrito *"por las negativas cualidades humanas y morales ya conocidas y probadas por mí con respecto del señor Joseph Mora, ni él ni el capitán del buque en ningún momento han pedido el zarpe del buque, se quedó acá simplemente porque el señor Mora le quiso conseguir carga y no le consiguió por las condiciones legales del buque y después por unas denuncias laborales que ha tenido y mal puedo pedirle zarpe a un buque sin tener la debida solicitud para hacerlo"*

Asimismo manifestó que Joseph Mora nunca le había demostrado la representación legal de la sociedad Pacific Coasting y que sólo vino a conocer la correspondiente escritura de representación en la Capitanía de Puerto cuando fue devuelta al Sr. Mora por no cumplir los requisitos de actualización desde octubre de 1986 y no ser presentada ante el respectivo cónsul de la ciudad de Panamá para que verificara si el contenido de la escritura era cierto.

- Oficio presentado el 10 de julio de 1992 suscrito por Navieros de Occidente Ltda., mediante el cual se le comunicó a Adolfina Diusa Naranjo[608]:

> *"Anexo remitimos a usted en original y (2) dos copias el respectivo poder de Navieros de Occidente como Agente Portuario de la motonave "Zeetor" en representación de Pacific Coasting –Sr. Joseph Mora-.*
>
> *Comunicamos a usted que el señor Mora ha incumplido hasta el momento el compromiso adquirido delante suyo de entregar a esta Agencia Marítima el documento actualizado que lo acredita como representante legal de Pacific Coasting S.A., y por consiguiente de la motonave "Zeetor".-*
>
> *Navieros de Occidente quiere dejar nuevamente clara constancia de que ha firmado estos poderes ante la insistencia suya, la del Dr. Humberto Enrique Cabrera y la del mismo Sr. Mora quien ha firmado el recibo de las (5) cinco demandas de las cuales usted es apoderada judicial, para no entorpecer los procesos según sus propias palabras y con el propósito de ayudar al Sr. Mora; quien es la persona que debiere de haberle conferido a usted los poderes ya que se encuentra presente en la ciudad y no quiero ser asaltado en mi buena fe por el Sr. Mora para que posteriormente sea Navieros de Occidente el único responsable y tenga que pagar lo que no debe por ser prácticamente el demandado en el país y haberse notificado por mi conducto de las demandas".*

- Factura No. 091208 proferida por la empresa Puertos de Colombia el 10 de julio de 1992 a favor de Navieros de Occidente Ltda., por concepto de *"fondeo sin traba 120"* y por valor de $3.368.521.oo[609].

- Oficio No. 484 CP1-OFJUR de 13 de julio de 1992 mediante el cual la Dirección General Marítima informó al Juzgado Segundo Penal del Circuito que "la Capitanía de Puerto se abstendría de autorizar el zarpe a la m/n", en tanto las autoridades judiciales no levanten el embargo de la motonave de bandera hondureña Zeetor[610].

- Oficio Nº 494 CP1-OFJUR, de fecha 18 de julio de 1992 expedido por la Armada Nacional – Dirección General Marítima – Capitanía del Puerto de Buenaventura, dirigido al señor Joseph Van Wichen, en el cual consta[611]:

---

[608] Fls.89 (final) C.7
[609] Fls.41 C.6
[610] Fls.94 C.7
[611] Fls.628 del C.1 A, 157 C.6 y 96 C.7

> *"Debido al conflicto laboral que a nivel de armador y tripulación se presenta la Capitanía del Puerto solicitó a usted verbalmente, se acreditara la calidad de armador informándole de los pasos a seguir ante el Ministerio de Relaciones Exteriores y el respectivo Cónsul de Colombia en Panamá, donde tiene su sede la Pacific Coasting S.A. es precisamente por la no presentación de un documento que certifique su calidad de armador de la M/N "Zeetor" que le señor Juan Alberto Montes de Oca B. sigue desempeñándose como capitán de la misma.*
>
> *En el caso de haber cumplido con el requisito mencionado y teniendo las facultades para ello, la persona que remplace en el cargo de Capitán al señor Juan Alberto Montes de Oca, deberá ser capitán de altura o de travesia para el caso del Perú, toda vez que el Jefe del Departamento de Ingeniería no tiene la capacitación ni la licencia correspondiente para asumir dicho cargo.*
>
> *Como Capitán del Puerto de Buenaventura, le reitero mi disposición y en la medida que sea de competencia del Despacho, la colaboración necesaria para que puedan solucionarse los inconvenientes de la M/N "ZEETOR" de la mejor manera posible".*

- Oficio de 23 de julio de 1992 suscrito por Víctor Hugo Arenas Palomino mediante el cual se le puso de presente al Capitán del Puerto de Buenaventura lo siguiente[612]:

> *"(...) Que, como podrá apreciar según la documentación adjunta a la pte., el Sr Joseph Mora Van Wichen podrá realizar trabajos a bordo de nuestra m/n reparando el casco y los equipos de la misma.*
>
> *Que, con el objeto de facilitarle su labor y acatando lo que disponen las autoridades colombianas al respecto, tal y como consta en la carta que se le está haciendo llegar por intermedio de su abogado y que anexa a la pte.*
>
> *Que, con el deseo de proteger las instalaciones, equipos, materiales, herramientas así como a los tripulantes que aun permanecemos abordo para su cuidado y mantenimiento; nos hemos propuesto dar las facilidades que el caso requiera a fin de que el mencionado Sr. Mora pueda efectuar el trabajo de reparación a que hace referencia en las mejores condiciones y con el máximo de seguridad.*
>
> *Por lo tanto, y como una forma de que no se presenten sorpresas de último minuto, ni tampoco se involucre a esta m/n en alguna "affaire" financiero por el pago de honorarios profesionales a quienes realicen estas tareas de reparación en la m/n, nos permitimos poner a su consideración y para los fines que estime conveniente las siguientes consideraciones:*
>
> *1º.- Tal y como se señala en uno de los documentos que se le adjuntan, de parte de nosotros hay la mejor predisposición para que el referido Sr. Joseph Mora Van Wichen pueda efectuar los trabajos de reparación del buque, pero sin lesionar, atentar, ni vulnerar los derechos que tenemos los que estamos abordo.*
>
> *2º.- Como el Sr. Joseph Mora, ha venido en forma sistemática y con conocimiento de causa, vendiendo algunos objetos pertenecientes a esta m/n para cubrir*

---

[612] Fls.100-98 C.7

algunos gastos; pretendemos y así lo realizaremos si las autoridades nos lo permiten, cuidar que no se mueva sin la autorización respectiva ningún objeto fuera de esta nave. De igual manera protegeremos las instalaciones y todo lo que ella contenga de cualquier intento de sustracción, robo o apropiación ilícita por parte de quienes vengan a efectuar los trabajos de reparación, ya que lo contrario, provocaría el desmantelamiento de esta nave bajo nuestra responsabilidad.

3º.- Al no tener nosotros los elementos mínimos que se necesitan para la sobrevivencia, mal se podría pretender que podamos proporcionar a los trabajadores que vengan abordo algunas de las condiciones de las que estamos privados nosotros en la actualidad (como p. e. agua potable, combustible, alimentos, etc), por lo que en ese aspecto nuestra colaboración estaría restringida por las propias acciones que realizara anteriormente el Sr. Joseph Mora con nuestros proveedores, agencia marítima y otros, que recién a la fecha, se ven las consecuencias de tan nefasta actitud tomada en contra de nosotros.

4º.- Tal y como consta en los documentos que con antelación le hiciéramos llegar respecto al robo de nuestro bote auxiliar, al hostigamiento del que seguimos siendo objeto por parte del Sr. Joseph Mora que inclusive nos ha amenazado y ante la incertidumbre de su situación en esta ciudad (porque a la fecha nosotros no tenemos información de si cuenta con los recursos necesarios como para poder afrontar el costo de una reparación como la que él insiste en hacer abordo, específicamente, en el casco de esta nave), y que demandaría una inversión aproximada del orden de los U.S. $5.000.oo, tentativamente, pues ese fue el presupuesto que nos dieron para hacer la reparación del casco, o es que, este Sr. Solamente quiere subir a bordo para seguir cometiendo actos reñidos contra la moral y las buenas costumbres. Porque al efecto, hay pruebas como es la venta de un generador, pastecas, radio VHF, sabiendo aún que nosotros no contábamos con algún tipo de comunicación con tierra como es el caso en que nos encontramos ahora (y que si se da una emergencia no hay posibilidad de llamar para solicitar auxilio), es preciso también hacer recuerdo del robo, por él mismo del bote auxiliar de esta m/n en U.S. $500.oo y que a la fecha al reducidor no le ha devuelto, así como también remitirnos a la demanda ante el Juez Instructor Dr. Medardo, de este caso realizado por nuestro Capitán el Sr. Juan Montes de Oca Beltrán, ausente en estos momentos por razones de salud y quien se halla recuperándose de su enfermedad. Ya que el mencionado Sr. Mora, cuando ha tenido dinero una parte la ha destinado para atender algunos gastos de esta m/n y la otra a sus gastos personales que incluyen hasta la fecha, inversiones en bebidas alcohólicas en compañía del Sr. Martin Palacios, tal y como pueden dar fe muchas personas que los han visto en repetidas oportunidades mientras el buque y su tripulación venía sufriendo por su descuido inmisericordioso, falta de ética como representante de Pacific Coasting S.A., y como persona que debería ser.

5to.- Que, habiéndose realizado una inspección y comprobación ocular a esta m/n para verificar si los equipos con que contaba se encontraban a bordo, y de lo cual se hizo un acta con el Dr. Juez del 2º Juzgado Penal del Cto., en compañía del Sr. Mora, el Sr. Martín Palacios (quien intentará sacar algunas cosas sin el permiso ni autorización de este Depositario, el Secuestre ni del Juez Laboral encargado de este caso, aprovechando que nos encontrábamos abocados a la realización del acta y que posteriormente tuviera que desistir de sus propósitos por indicaciones del Juez quien le llamó la atención severamente). Justamente en este momento, siendo las 14:40 el Sr. Mora se apareció en compañía del Sr. Martín Palacios, un sujeto canoso que en anterior oportunidad le ayudo a robarse el bote auxiliar y un motorista de la lancha en que venían con la intención de subir a bordo. El Sr. Mora me indicó que bajara la escala que la tenemos subida por medidas de seguridad y

yo antes de bajarla le pregunté si deseaba algo (ya que vi que en la referida lancha no había, ni trabajadores, ni herramientas así como tampoco los materiales con los que vendría a realizar cualquier trabajo de reparación del casco u equipos del barco) más por el contrario, venía acompañado del Sr. Palacios que no tiene nada que ver con el asunto y del otro señor canoso que siempre lo acompañan en todas sus gestiones al Sr. Mora. Al insistir en mi pregunta de porque quería que baje la escala (encontrándome solo a esa hora, pues el tripulante Roger Gálvez se encontraba en tierra tratando de conseguir gas propano para cocinar nuestros alimentos), me respondió que traía una carta para mí, y cuando le dije que me la entregara mediante el ayudante lanchero que estaba cerca de una abertura que hay en la borda de babor por donde me la podía alcanzar, escuché decir al Sr. Palacios que yo me creía dueño del barco y le dijo al señor Mora que no me entregara la carta, y que se irían a traer a la policía. Yo les manifesté que podrían volver nuevamente pero que vinieran con lo necesario para hacer el trabajo correspondiente.

6to.- Ante la inminencia de una abordaje forzoso, trataré de acortar esta parte de nuestras consideraciones que quisiéramos se tomaran en cuenta para un futuro en el que se pudiera presentar alguna situación difícil de manejarse por sí misma. Recalcando que a la fecha, nos encontramos sin la protección del caso. No pudiendo hacer frente ante la presión que viene ejerciendo el Sr. Mora y sus acompañantes (por si sola la ventaja en número de personas, le corresponde al Sr. Mora).

Por lo expuesto:
A usted Señor Capitán de Puerto, le solicitamos sea mediador de cualquier dificultad que se pudiera presentar ante esta difícil situación que pudiera crear problemas mayores. Con la esperanza de contar con vuestro decidido apoyo y autoridad".

- Oficio de 24 de julio de 1992 mediante el cual se le informó al Juez Segundo Penal del Circuito lo atinente a "*una violación de cerradura de puerta de la Cabina del Jefe*[613]:

"(…) Me permito comunicar a su Despacho que el día jueves 23 de las cc, en horas de la tarde, cuando nadie se encontraba a bordo, pues nos cruzamos con los referidos señores que venían en una lancha rápida hacia la m/n "Zeetor" y nosotros estábamos por llegar al muelle del Hotel La Estación, para realizar nuestras diligencias respectivas con el objeto de posibilitar que el Sr. Mora subiera abordo pero con ciertas medidas de seguridad y tomando todas las previsiones del caso para evitar tener que lamentar hechos como el que hará referencia en esta, se violó la cabina del Jefe de Máquinas de esta m/n.

(…) El Sr. Martín Palacios Jiménez ha venido desde anteriores oportunidades faltando a la autoridad impuesta a bordo, tal y como constan en los protestos de mar que se han hecho llegar la Capitanía de Puerto, así como las comunicaciones entregadas a la Inspección de Trabajo del C/to de B/tura, Agencia Navictima (sic), etc, etc. En anteriores oportunidades, de igual forma en compañía del Sr. Mora han estado siempre al acecho de los miembros de esta tripulación para tratar de perjudicarnos de alguna manera, nuestros proveedores. Debo recalcar que el

---

[613] Fls.107-108 C.7

mencionado Sr. Palacios es el gestor de que nuestra situación esté pasando en estos momentos por una crítica, difícil e insostenible confrontación, ya que es el principal instigador y autor intelectual de muchas de las malas actuaciones que junto al Sr. Mora han venido realizando hasta la fecha.

Nosotros quisiéramos invitarlo a usted para que hiciera una inspección ocultar acerca de este insólito hecho que no esperaba de parte del mencionado Sr. Palacios, pese a que él personalmente sabe que no debe efectuar ningún tipo de acciones tendientes a romper la tranquilidad y seguridad en está m/n. Tanto por las indicaciones suyas con fechas pasadas, como también por el conocimiento que tiene de todo el proceso que se ha venido siguiendo hasta el presente.

(…)
No sabemos a la fecha, qué irá a suceder posteriormente por lo tanto, a usted, le solicitamos comedidamente nos dé algunas recomendaciones, sugerencias, disposiciones o mandatos a que debamos de atenernos para no tener más problemas como el suscitado día de ayer. (Ilegible) si es posible se me indique que acción se puede llevar a cabo contra el Sr. Palacios a fin de que no vuelva a realizar este tipo de actitudes matonescas (sic) que conllevan al delito, inclusive ver qué posibilidad tendríamos de que se nos brinde alguna seguridad de que le mencionado señor no vuelva a acosarnos o nos pudiera atacar en cualquier oportunidad tal y como lo he manifestado muchas veces (…)".

- Oficio de 27 de julio de 1992 suscrito por Joseph Mora Van Wichen mediante el cual le informó al Capitán del Puerto sobre la designación de Capitán de la motonave "*Zeetor*" de bandera hondureña[614]:

"Por medio de la presente me dirijo a usted para informarle que a partir de la fecha he designado como capitán de la M/N ZEETOR ref No. 006 de 1992; al señor Capitán Antonio Rodríguez C., de nacionalidad colombiano con cédula de ciudadanía No. 9.083.649 expedida en Cartagena y con certificado de idoneidad otorgado por la República de Honduras para ejercer el cargo en buques dedicados a la navegación de altura".

- Oficio Nº 523 CP1-OFJUR del 29 de julio de 1992 dirigido al Juez Primero Laboral de Circuito, por la Armada Nacional – Dirección General Marítima – Capitanía del Puerto de Buenaventura[615]:

"En vista de los inconvenientes que se han presentado con la M/N de bandera Hondureña "ZEETOR" desde su arribo al puerto de Buenaventura y en especial por lo último que se ha presentado, como es, la solicitud de tutela hecha al juez segundo penal del Circuito por parte del señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, me permito hacer de su conocimiento lo siguiente ya que se pueden presentar mayores anomalías de las que este Despacho conoce.

---

[614] Fls.248 C.7
[615] Fls. 638 del C.1A y 254 C.7

El día 23 de julio/92 recibió la Oficina Jurídica de la Capitanía un oficio firmado por el señor VICTOR HUGO ARENAS P., quien actúa a la fecha como Capitán y depositario encargado de la M/N "ZEETOR". Como no se han presentado ante este Despacho los documentos debidamente diligenciados ante el Consulado de Colombia en Panamá donde se encuentra la sede de Pacific Coasting ni ante el Ministerio de Relaciones Exteriores por parte del Armador los cargos a bordo se han designado motu-Propio por los tripulantes que aún quedan a la espera de alguna solución a su problema laboral.

El Juzgado Segundo Penal del Circuito de Buenaventura, ha autorizado al señor JOSEPH MORA VAN WICHEN para efectuar reparaciones a la M/N "ZEETOR", situación que al parecer se ha aprovechado para vender algunos objetos que pertenecen al buque, según se informó al Capitán de Puerto en el oficio citado. En este sentido el Artículo 108 del Decreto 2324/84 y su parágrafo prohíben el desguace de cualquier nave o artefacto naval sin la debida autorización de la Dirección General Marítima. En todo caso no será autorizado el desguace cuando ellos afecten intereses de acreedores, del propietario o armador del buque si estos han sido demostrados.

Como es éste, el caso de la M/N "ZEETOR" y tratándose de un buque extranjero, la venta que se pretendía hacer de los elementos a bordo; requieren que se amparen previamente con los documentos de nacionalización que expide la Aduana Nacional".

- Informe a las autoridades sobre hechos ocurridos a bordo de la motonave Zeetor el 2 de agosto de 1992 en horas de la madrugada (hurto, atraco a mano armada e intento de homicidio)[616]:

"Exposición de incidente abordo ocurrido el 2-08-92 a la medianoche:
Encontrándonos en esta M/n los tripulantes Víctor Hugo Arenas Palomino (depositario), Roger Gálvez Vargas (marinero/timonel) y el señor Víctor Manuel Chávez Chávez, todos de nacionalidad Peruana e identificados con sus respectivos pasaportes y a bordo de la m/n "Zeetor" de bandera hondureña, de propiedad de Pacific Coasting S.A., Panamá, ubicado en el estero de agua dulce (fondeado) en el Puerto de Buenaventura, por motivos de litigio ante el Juzgado de Trabajo de este Circuito en contra de nuestra compañía empleadora por el cobro de nuestros sueldos atrasados, sucedieron los siguientes hechos:

1ro.- Siendo aproximadamente las 11:50 p.m del día 01-08-92, escuchando ruidos y gritos del tripulante Roger Gálvez quien en ese momento todavía se encontraba de guardia, por lo que el suscrito, que se encontraba descansando en la Cabina del Capitán, atendiendo a llamadas desesperadas del referido tripulante se levantó para ver qué ocurría, dándose con la ingrata sorpresa que desconocidos estaban abordando nuestras instalaciones abordo y vi como un sujeto armado con un revolver amenazaba al tripulante Roger Gálvez, quien se defendía como podía del ataque que a continuación (sic) a través de la ventana de esta cabina podía apreciar, previo mis gritos que trataban de impedir este atentado contra nuestras vida, cómo se acercaba otro compinche con una arma blanca para luego reducir al vigilante de guardia, seguidamente el sujeto armado del revolver se dirigía hacia la

[616] Fls.255-258 C.7

puerta de la cabina del Capitán que ocupaba y que después de haber visto cómo se desarrollaban los acontecimientos, impotente de poner remedio a esta situación peligrosa en que nos encontrábamos, opté por cerrar la puerta de este compartimiento, ya que en su interior se encontraban los equipos de más valor y que presumiblemente los malhechores buscaban para robárselos. Posteriormente, luego de haber asegurado los mencionados equipos en lugar seguro, escuché que los atracadores arrastraban la motobomba marca BRIGS STRATTON que se encontraba en la cubierta, así como ruidos de pisadas que se dirigían al puente de mando de esta m/n, y los gritos ininteligibles de los atacantes que se apresuraban a cometer sus fechorías.

2do.- Como a las 12:05 a.m., del día de hoy, abandonaron la nave. Posteriormente a su huida se constató que se habían llevado la referida motobomba, así como 3 toldos de material plástico que cubrían este artefacto, así como la bodega de proa. Se encontró asimismo que, habían forzado el candado del pañol de proa y como no disponíamos de elementos de iluminación no se pudo verificar lo que se habían llevado hasta ese momento los maleantes; excepción de lo mencionado anteriormente y que era lo más visible.

3ro.- El suscrito, mencionando su nombre, llamó la atención del tripulante Roger Gálvez, porque no sabía su paradero, esto fue aproximadamente a las 12:10 a.m., quien en compañía de Sr. Víctor Hugo Chávez Chávez (huésped de esta m/n) quien nos acompañaba en el momento de este suceso, se hallaban bajando el bote auxiliar de esta m/N, asustados por lo ocurrido y pensando que quizás me habían secuestrado los atacantes (sic) para abandonar el barco y dirigirse a buscar refugio y protección en alguna nave cercana a la nuestra.

4to.- Como a eso de las 12:15, salí de mi encierro y al encontrarme con las referidas personas, se alegraron de que no hubiera ocurrido hechos sangrientos o de lamentar, pues todos estábamos ilesos y tratamos de encender un luz (sic) de bengala para llamar la atención de alguno de los vigilantes de los barcos fondeados en este puerto, pero para mala suerte nuestra estaba pesada la carga, por lo que acordamos bajar el suscrito y el tripulante Roger Gálvez, dejándolo en el buque al Sr. Víctor Chávez Chávez por seguridad de la nave. Llegamos a la cabeza del muelle turístico con la intención de acudir a la Policía y sentar la denuncia correspondiente, ya que permanecemos hasta la fecha como responsables del buque y sus pertenencias, su cuidado y mantenimiento.

5to.- A las 12:25 a.m., como depositario de esta m/n y ante los hechos ocurridos al ver el peligro en que nos encontrábamos, me dirigí al CAI de la plaza (cerca del mirador) con la finalidad de encontrar algún Policía que pudiera orientarme y dar las indicaciones respectivas para denunciar este incidente que casi le cuesta la vida al Sr. Gálvez, pues este, cuanto se encontraba reducido a medias por el sujeto del arma blanca, se deslizó de él y escapó a esconderse en lugar seguro, por lo que el sujeto armado del revolver le disparó sin herirlo felizmente. Al llegar a la plaza fui a la Agencia Navieros de Occidente y toqué la puerta repetidas veces, porque a veces se queda alguien cuidando esta oficina y después de un buen rato que no obtuve respuesta acudí al CAI de la Plaza donde un Policía que se encontraba de servicio, me indicó que él no podía acompañarme abordo para constetar (sic) este hecho y más bien me sugirió que recurriera a la Comisaria de Barrio San Jorge a donde dirigí mis pasos después de haber obtenido las indicaciones precisas de donde estaba ubicado.

6to.- Aproximadamente a las 12: 35 a.m., tome un carro que me llevara a la Comisaria de San Jorge y a la altura de una cuadra después del negocio "Venus"

vi que el patrullero de ronda se había detenido, por lo que inmediatamente me bajó del vehículo para acercarme y solicitarles que me trasladaran a dicha dependencia policial a lo que ellos accedieron. Los ocupantes de dicho vehículo se encontraban en esos momentos haciendo una diligencia policial por lo que primeramente fuimos a la Comandancia de Policía donde dejaron a unos detenidos y posteriormente me llevaron a la Comisaría de San Jorge.

7mo.- Cerca de las 12:50 a.m., en la Comisaría encontré a una señorita y un agente de la Policía a quienes relaté lo ocurrido someramente y manifesté mi deseo de sentar una denuncia y solicitarles que me proporcionaran a un Inspector que verificará los hechos ocurridos en esta m/n. Estuve esperando a que regresara una señorita encargada de estas denuncias y como todavía no venía, la señorita me atendió inicialmente me invitó a que pasara a las instalaciones de dicha Comisaria pues, ella personalmente, me tomaría mis declaraciones respecto a este acto delictuoso. Allí permanecí un buen tiempo donde expuse el motivo que me había llevado a esa dependencia y se me tomó mi manifestación de lo ocurrido a bordo.

8vo.- A eso de las 02:00 a.m., llegué a las dependencias de la Comandancia de Policía, donde uno de los policías, que se encontraba allí escuchó mi relato y solicité si podría solicitar el apoyo del F-2, manifestándome que a esa hora no podía tener dicha cooperación, por lo que dejé una copia de mi declaración de lo ocurrido a bordo (denuncia por hurto y atraco a mano armada), y seguidamente me indicaron que por la mañana después de ir donde el Fiscal de turno, me acercara por el F-2 y personalmente solicitara protección.

9no.- Cerca de las 02:30, me apersoné del recinto de la Policía Portuaria, que está ubicado a continuación de la Comandancia de Policía y de igual forma expuse mis motivos y solicité ayuda para que algún miembro de ese cuerpo policial pudiera acompañarnos abordo y realizar una visita de constatación de este incidente; a lo que me indicaron los que se encontraban trabajando en ese recinto, que en horas de la mañana (08:00) podía dirigirme al Comandante de la Policía Portuaria que tiene su Despacho en el Terminal Marítimo de Buenaventura y solicitarle protección Policial para esta m/n y sus tripulantes, previa exposición de los hechos ocurridos, ya que ellos en ese instante no podían brindarme el concurso de ninguno de los presentes por encontrarse con personal escaso para este servicio.

10mo.- Al regresar a esta m/n, paso nuevamente por el CAI de la Plaza, donde el Policía que me atendiera inicialmente me preguntó (sic) si había realizado la denuncia a lo que le contesté que sí, indicándome que si estaba sentada la denuncia no había ningún problema y que esperara que fuese de día para realizar mis tramites tranquilamente ante las autoridades correspondientes.

11vo.- A las 02:45 a.m., aproximadamente, regresé a bordo en compañía del Tripulante Roger Gálvez Vargas, quien me manifestó algunos datos adicionales del incidente e incluso de que él había reconocido a uno de los atracadores, específicamente al que lo había amenazado inicialmente con el arma de fuego, pero que temía por su vida si llegaba a denunciarlo (dijo que era un sujeto de color negro, de baja estatura, que era tuerto y que lo había visto muchas veces en el muelle turístico, y que fácilmente podría identificarlo); a lo que le indiqué que debería dar una declaración solicitando previamente la protección necesaria para evitar que vuelvan a intentar quitarle la vida y si es posible fuera repatriado a nuestro país de origen para no dar lugar a que tomaran represalias contra su persona después de sus declaraciones.

12vo.- Llegando a la m/n (03:00 a/m), nos dirigimos a ver lo ocurrido en el pañol de proa; donde pudimos apreciar que había sido violentado el candado que protegía este ambiente e incluso lo dejaron abierto (como permanece a la fecha, hasta que las autoridades confirmen estas declaraciones) y donde todavía permanecía parte del candado roto. También pudimos apreciar de fuera, que faltaban algunas cosas como herramientas (serrucho, martillo, etc) y materiales como cabos que se encontraban a la vista y que fueron sustraídos por nuestros atacantes.

Enseguida nos reunimos las tres personas que nos encontrábamos a bordo en el momento del suceso. El tripulante Gálvez acompañó en la guardia al suscrito hasta las 04:00 y nuestro acompañante el Sr. Víctor Manuel Chávez Chávez, se retiró a descansar a las 03:05 aproximadamente.

Mediante la presente comunicación, se quiere dejar bien en claro que ya anteriormente estuvimos a punto de ser abordados de repente por estos mismo sujetos; asimismo y para efectos a que hubiere lugar, manifestamos que en repetidas oportunidades han dado a conocer una serie de deficiencias de este barco para que se tomen las medidas correctivas del caso, preveyendose (sic) de esta manera el que se evitara este tipo de acontecimientos que gracias a nuestra suerte, no tuvimos hechos de sangre que lamentar, ante las autoridades competentes, el secuestre de esta m/n el Sr. Laurentino Posso Murillo y otras instituciones vinculadas con nuestro caso como: Agencia Navieros de Occidente, nuestro abogado defensor del cobro de nuestros sueldos el Dr. Carlos Roldan Yacup, la Personera Municipal, Srta. Teofila Valdez que preside una Comisión de Apoyo conformada por Sintemar, Unimar y las personas indicadas anteriormente, a quienes se les solicitó que mediante sus organizaciones solicitaran el apoyo correspondiente para brindar una mejor y más eficaz protección a esta m/n y sus tripulantes.

También cabe manifestar, que en reiteradas oportunidades y an innumerables (sic) personas, instituciones y autoridades pusimos de manifiesto nuestra carencia de iluminación (pues el generador que veníamos utilizando se encuentra inoperativo), linternas y baterías para realizar nuestras respectivas guardias lo que ahora se traduce en la realización impune de este delito y otros anteriormente señalados oportunamente mediante comunicaciones enviadas a las diferentes autoridades, como es el caso del robo y la recuperación del bote auxiliar de esta m/n, el intento de sustracción de la referida motobomba en fecha anterior por parte del Sr. Joseph Mora Van Wichen de nuestro pleito judicial, así como a otros hechos que sería largo ennumerar (sic) y de los que tenemos constancia para ser aportadas en el momento que se soliciten.
Queremos, que como un acto (sic) que proteja nuestras vidas así como las instalaciones y pertenencias de esta m/n, se nos brinde todo el apoyo posible de parte de las autoridades a fin de no tener nuevamente que denunciar este tipo de delitos que atentan contra nuestra seguridad personal y el de la m/n que está bajo nuestra responsabilidad".

- Certificado suscrito por las autoridades de la República de Panamá el 3 de agosto de 1992 en el que consta[617]:

[617] Fls.17 C.11

> *"(…) Que la sociedad Pacific Coasting S.A. se encuentra registrada en la ficha: 126911, rollo: 12828, imagen: 30 en el trece de marzo de mil novecientos ochenta y cuatro.*
> *La sociedad se encuentra vigente*
> *Sus suscriptores son:*
> *(1) Juan Antonio de León*
> *(2) Berta Darroso de Noriega*
> *Sus directores son:*
> *Joseph Mora Van Wichen*
> *Karsten Staffeldt*
> *Flor de María Zapata Gonzales*
> *Sus dignatarios son:*
> *(Ilegible): Joseph Mora Van Wichen*
> *(Ilegible): Karsten Staffeldt*
> *Secretario: Flor de María Zapata Gonzales.*
> *La representación legal la ejercerá:*
> *El Presidente en su falta el Vicepresidente o el que designe la Junta Directiva.*
> *Su Agente Residente es Raúl Eduardo Vaccaro*
> *Su capital es de…..10.000.oo dólares americanos.*
> *Su duración es perpetua.*
> *Su domicilio es Panamá.*
> *Joseph Mora Van Wichen tiene poder general amplio de administración, un consta al rollo 19707 imagen 1101 de la sección de micropelículas cantil desde el 13 de octubre de 1986…. Que dicho poder se encuentra vigente a la fecha (…)".*

- Oficio de 3 de agosto de 1992 suscrito por el Juzgado Segundo Penal del Circuito de Buenaventura, mediante el cual se remitió al Capitán del Puerto de Buenaventura[618], en los siguientes términos:

> *"Dándome por enterado de su oficio de fecha julio 29 de 1992, comunico a usted, que me causa extrañeza el contenido del mismo en cuanto hace referencia a una afirmación que no aparece consignada en ninguna parte de las piezas procesales que hacen parte del fallo mediante el cual se denegó la acción de tutela, propuesta por el señor Joseph Mora Van Wichen, a este Despacho.*
>
> *Mi extrañeza señor Capitán del Puerto, radica en que al leer el tercer inciso de su misiva, se asegura, que este Despacho "ha autorizado al señor Joseph Mora Van Wichen, para efectuar reparaciones a la M/Nave Zeetor", evento que de ninguna manera y bajo ningún aspecto se compagina con la realidad; ya que en la citada providencia, este Despacho se limitó única y exclusivamente a recordarle al secuestre de la M/nave Zeetor, sus obligaciones, entre las que se cuentan el velar por un óptimo estado de conservación de los bienes entregados para su custodia. Conminar al secuestre de la M/nave Zeetor, para que en compañía de Joseph Mora Van Wichen, planeen y discutan los arreglos que a la fecha necesita la embarcación, no significa autorizar a uno de ellos (según usted, al señor Mora Van Wichen) para que a motu proprio efectué los mismos; mal habría señor Capitán, este Despacho en tomar tal determinación, por lo que pido a usted corregir su criterio, a la vez que lo invito en forma cordial y amigable para que se entere del contenido del fallo que promulgó esta instancia".*

---

[618] Fls.260 C.7

- Oficio de 4 de agosto (año no legible) mediante el cual el señor Joseph Mora Van Wichen solicitó al Capitán del Puerto de Buenaventura lo siguiente[619]:

> *"(…) Requiero entonces, me informe la razón por la cual no me admite personería para la nominación de un nuevo capitán con la idoneidad requerida.*
>
> *Por otro lado, me permito solicitarle, se sirva informarme acerca del documento base con el cual ud., reconoció al citado Montes de Oca Beltrán como Capitán de la M/N Zeetor, ya que la simple acta de visita no presta ningún mérito con efectos jurídicos ejecutivos.*
>
> *Finalmente, me permito solicitarle, se sirva compulsar copia del documento base.- DESDE LUEGO CON TODOS LOS REQUISITOS DE IDONEIDAD PROBATORIA, con el cual registró a NAVIEROS DE OCCIDENTE como AGENTE MARITIMO de la sociedad PACIFIC COASTING S.A., y a esta sociedad como ARMADOR; asimismo al señor Juan Alberto Montes de Oca como Capitán de la Motonave "Zeetor".*
> *(…)*
>
> *Otros:*
>
> *Con sumo me permito decirle, que usted no debió expedir la certificación de abril 23 de 1992- se anexa- sin el debido soporte legal, pues dicha certificación ha generados varios procesos labores sin la debida notificación a la Pacific Coasting. Se repite, la mencionada acta a que alude la certificación no presta merito legal; usted mismo está acá en su oficio No. 494, diciendo que por falta de un documento que certifique la calidad de armador de la M/N "Zeetor" con todo los requisitos no puede registrar a un nuevo capitán del buque mencionado- debió proceder en la misma forma con Montes de Oca Beltrán".*

- Oficio No. 569 proferido el 12 de agosto de 1992 por la Capitanía del Puerto de Buenaventura mediante el cual se le informó al Juzgado Segundo Penal del Circuito[620]:

> *"En el oficio #523CP-1-OFJUR del cual se envió copia a ese Juzgado, se hace referencia a un escrito presentado en esta Capitanía por el señor Víctor Hugo Arenas Palomino, tripulante de la M/N "ZEETOR" en el cual manifiesta la ocurrencia de ciertos hechos sobre los cuales el Capitán del Puerto ha considerado necesario pronunciarse.*
>
> *Respecto a la veracidad que puedan tener los mismos, la capitanía no ha asegurado nada en tal sentido, ya que como usted lo anota, este Despacho no conoce el contenido del fallo promulgado por el Juzgado Segundo Penal del Circuito. Estimo que la confusión se ha presentado porque el inciso tercero del oficio #523 CP1-OFJUR, no se ha tenido en cuenta que a la letra se puntualizó:*

---

[619] Fls.269-270 C.7
[620] Fls.277 C.7

> *"según se informó al Capitán de Puerto en el oficio citado". Por lo tanto no debe entenderse como una afirmación del suscrito sobre los hechos".*

- Oficio del 16 de agosto de 1992 expedido por Víctor Hugo Arenas Palomino dirigido al Capitán del Puerto de Buenaventura Ernesto Hernández Palomino, en donde se observa[621]:

> *"1. El día de ayer, aproximadamente a las 05:00 hrs. El señor ROGER ELISEO GALVEZ VARGAS, partió con rumbo inicial hacia la ciudad de Cali, donde abordará un autobús que lo trasladará hasta la frontera con Ecuador para desde allí, continuar viaje con destino a su país de origen (Perú). Habiéndosele conseguido pasajes gracias a la colaboración del SINTEMAR de B/tura.*
>
> *2. Como verá, el suscrito se queda sólo a bordo, por lo que nuevamente le solicito se sirva usted, mediante sus buenos oficios, interceder ante las instituciones correspondientes a fin de lograr que se dote a esta m/n de vigilancia armada, para evitar hechos tan lamentables como los ocurridos el día 3 de los cc".*

- Oficio presentado por *Pacific Coasting S.A*., el 19 de agosto de 1992 ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura en la que se le informó sobre la designación de Capitán de M/N "*Zeetor*" de bandera hondureña[622].

> *"Por medio de la presente me dirijo a usted para informarle que a partir del a fecha he designado como Capitán de la M/N "ZEETOR" REF: 006 DE 1992, al señor Capitán A. Antonio Rodríguez Castellanos, de nacionalidad colombiana, con cédula de ciudadanía No. 9.083.649 expedida en Cartagena y con certificado de idoneidad otorgado por la República de Panamá para ejercer el cargo en buques dedicados a la navegación en altura".*

- Acta de visita especial de 24 de agosto de 1992 realizada por el abogado visitador, Eduardo Angulo Martínez a la Capitanía de Puerto de Buenaventura[623]:

> *"(…) Revisado mencionado folder dio como resultado los siguientes hechos:*
> *1.- A folio 5 obra el oficio No. 333 de abril 10 del 92 originario del Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, mediante el cual se le comunica al señor Capitán del Puerto, el embargo y secuestro de la M/N ZEETOR para los efectos legales.*
>
> *2º.- Obra a folio 8 del mencionado folder el oficio de abril 10 del año en curso, suscrito por el señor Juan Montes de Oca Beltrán Capitán de la Motonave Zeetor, por medio del cual le presenta una protesta al señor Capitán del Puerto de Buenaventura.*

---

[621] Fls. 271 C.5 y 278 C.7
[622] Fls.289 C.7
[623] Fls.291-292 C.7

3º.- A folio 9 se encuentra la comunicación de abril 11 del presente año, suscrita por el Gerente de Navieros de Occidente Ltda y dirigida al señor Capitán de la motonave Zeetor, solicitando con urgencia la cancelación de la deuda de dicha motonave.

4º.- Obrante a folio 10 del 30 de enero del presente año, se encuentra memorando: tripulación motonave Zeetor, vía: Capitán de la motonave. Asunto: solicitud de pago de haberes a: Mrs Joseph Mora- Fecha: Enero 30/92.

5to.- Reza a folio 12 del foldier referido, liquidación o saldos adeudados al personal de la motonave Zeetor hasta el 31 de marzo de 1992 por un total de US$63.386.

6to.- Obra el oficio a folio 15 del 27 de abril del año en curso, suscrito por el señor Juan Montes de Oca Beltrán Capitán de la motonave mencionada, dirigido al señor Capitán de Puerto, en donde se comunica falta de víveres a/b de la motonave Zeetor.

7o.- A folio 19 obra el oficio No. 290 de abril 27 del año en curso, dirigido al señor Capitán de la motonave Zeetor, por el señor Capitán de Puerto, en el que comunica su conocimiento sobre la situación anormal que comercial y laboralmente presenta dicha motonave.

8º.- Obrante a folio 21 de abril 27 del año en curso, el señor Capitán de Puerto recibe comunicación de la Agencia Navieros de Occidente Ltda, mediante v el cual dicha agencia solicita renuncia al agenciamiento marítimo sin desligarse de las responsabilidades del buque para con dicha entidad.

9º.- Obrante a folio 25 del mencionado folder, reza la comunicación del 27 de abril del año en curso, suscrita por el señor Juan Montes de Oca Capitán de la motonave Zeetor, dirigida a Navieros de Occidente Ltda, mediante la cual advierte la falta de aprovisionamiento de la motonave.

10º.- Incerto a folio 26 se encuentra el oficio de abril 27 del 92, suscrito por Navieros de Occidente Ltda y dirigido al capitán de la motonave mencionada, en donde le reiteran la imposibilidad económica para cumplir las obligaciones como Agente Marítimo por responder ante la deuda contraída con Colpuertos y otras acreencias, por aproximadamente $20.000.000.

11º.- Obrante a folio 28 se encuentra el oficio dse abril 28 del presente año, dirigida al señor Montes de Oca y suscrito por el señor Joseph Mora en donde el último de los mencionados en su calidad de representante de la firma Pacific Coasting S.A., le comunica al primero su destitución de la motonave Zeetor.

12º.- Incerto en mencionado folder y a folio 49 obra la certificación suscrita por el Capitán de Puerto, en donde se afirma que la motonave Zeetor de bandera Hondureña, arribó al puerto de Buenaventura el día 31 de diciembre de 1991.

13º.- Obrante a folio 50 se encuentra el oficio No. 462 del 27 de mayo del presente año en curso, dirigido al señor Capitán del Puerto y suscrito por la señora Nubia Obregón de Murillo, Secretaría del Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura, en el cual se hace saber la decisión de decretar embargo de la motonave Zeetor, promovido por Juan Alberto Montes de Oca Beltrán contra Pacific Coasting S.A.

14º.- A folios 52 y 53 obran los oficios Nos 472 y 473 de junio 2 de 1992 en donde el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura a través de su Secretaría comunica al señor Capitán de Puerto el embargo de la motonave Zeetor por los procesos ejecutivos laborales de Luciano Andrés Castillo Carmona y Víctor Hugo Arenas Palomino contra Pacific Coasting S.A.

15º.- Obrantes a folio 94 y 95 obra el oficio #08 de julio 13 del año en curso, dirigido al señor Capitán de Puerto y suscrito por el señor Hugo Arenas Palomino, en su calidad de Capitán depositario encargado de la motonave Zeetor. En el cual comunica visita de inspección y comprobación realizada a la motonave mencionada por el Juez Doctor Velásquez.

16º.- Dentro de mencionada documentación, se encuentra el Registro Mercantil acreditando la existencia y representación de la sociedad Pacific Coasting S.A".

- Factura No. 103472 proferida por la empresa Puertos de Colombia el 31 de agosto de 1992 a favor de Navieros de Occidente Ltda., y por concepto de *"fondeo sin traba 120"* y por valor de $13.698.652[624].

- Oficio Nº NAV-BUN 364/92 dirigido por Navieros de Occidente Ltda presentado el primero (1) de octubre de 1992 ante el Director General Marítimo, del cual la Sala destaca lo siguiente[625]:

"DATOS GENERALES
(…)
Puerto de Procedencia: LA LIBERTAD (ECUADOR)
Puerto Anterior: CHIMBOTE (PERÚ)
Clasificación: No tiene
Seguros (Casco y Pandi): NINGUNO
Fecha de arribo: DICIEMBRE 31/91
Carga Transportada: Harina de Pescado
Agente Marítimo: NAVIEROS DE OCCIDENTE LTDA, que nunca conoció anticipadamente lo que a continuación se expone:

ZARPE DE CHIMBOTE (PERÚ)

El buque, sin zarpe, burlando la vigilancia estatal y dejando deudas comprobadas en el Perú por más de US$100.000.oo; a Astillero del Estado Peruano (CIMA) ……us$73.000.oo a particulares por víveres, repuestos, pinturas, salarios, prestamos en efectivo, etc. Más de …… 30.000.oo (Esta misma actuación la realizó en Guyana en el año de 1.989 o 90, según lo manifestó el capitán de la M/N, y muy seguramente vuelva a ocurrir acá en Buenaventura y con más certeza de que así sea, ya que el buque se encuentra listo para REMATE EN PÚBLICA SUBASTA, por Orden Judicial, y nuestras autoridades han cometido la muy inteligente acción de nombrar depositario del buque al mismo señor Joseph Mora, quien se encuentra a bordo alistándolo para zarpar (desde hace cuatro (4) días).

---

[624] Fls.40 C.6
[625] Fls.642 – 650 del C.1ª y 340-348 C.8

Al escaparse del Perú, lo hace cargado con harina de pescado, supuestamente con destino a Guatemala, pues ya había recibido US$36.000.oo de flete anticipado. Su destino no fue Puerto Quetza, sino, el puerto de:

LA LIBERTAD – (ECUADOR)

Donde es multado por falta de documentos. Aquí el señor Mora vende (150) ciento cincuenta toneladas de harina sin la debida autorización del dueño de la carga (Empresa Pesquera DON GARY), con nuevos B/L por 610 toneladas y se pacta el flete en términos no claros, pues el fletador Señor Germán López Uribe, asegura que fue flete LINER TERMS y el Sr. Mora insiste en que fue FIOS; lo que se conoce al arribo a este puerto de:

BUENAVENTURA

El día 31 de Diciembre de 1991, para recibirlo las autoridades el día 2 de Enero de 1992. Al terminar su descarga el día 20 de enero/92 se tramita solicitud de Zarpe a Colpuertos, pero el señor Mora solicita que se fondee, por estar esperando cargar y Colpuertos lo fondea en el Estero de Agua Dulce, donde ha permanecido fondeado hasta el día de hoy y permanecerá hasta el momento de su próximo zarpe.

Ya al finalizar el descargue, los costos portuarios sobrepasan el valor del flete recibido por la Agencia; y los compradores, los recibidores, los descargadores, los dueños de la carga, los fletadores, los Agentes de Aduana, los representantes de los compradores de Guatemala y esta Agencia conocen de todos los problemas del buque y su dueño; tal vez por este motivo, nunca consiguió carga, además de que ya se sabía que el buque no estaba con la clasificación al día y tampoco tenía seguro alguno*.*

Transcurre el tiempo en espera de cargar y aumenta la desesperación de los tripulantes por el no pago de salarios atrazados (sic), recurriendo a otorgar poder al Dr. (…) quien presenta 6 demandas laborales y una civil, de las cuales obligadamente tiene que NOTIFICARSE NAVIEROS DE OCCIDENTE, por aquello de la mal interpretada SOLIDARIDAD del agente Marítimo. El proceso judicial continúa y actualmente el buque se encuentra EMBARGADO Y SECUESTRADO, listo para ser rematado en PUBLICA SUBASTA.

DEUDAS PENDIENTES

Sin contabilizarse las que tiene contraídas en Panamá – Honduras – Costa Rica – Guatemala – Guyana – Curacao y Perú (aproximadamente unos US$250.000 en total); en Colombia DIZQUE por intermedio de su SOLIDARIO AGENTE MARITIMO, debe:

Acreencias laborales por más de	*US$60.000.oo*
Capitanía de Puerto, suministro de Víveres, drogas, médicos, hoteles, comunicaciones al exterior, combustibles, dinero en efectivo, transportes terrestres, fumigación, fotocopias, aduana, servicios de lanchas, vigilancia y Agenciamiento aproximadamente	*US$18.000.oo*
SUMAN *A Colpuertos exclusivamente por servicios de*	

fondeo en el estero de Agua dulce, desde la terminación del descargue hasta el día 30 de septiembre/92 (es probable que Colpuertos lo exonere del pago por encontrarse en este estero) de acuerdo con facturas a cargo directo de esta agencia	*US$45.000.oo*
Total aproximado de las deudas	*US$123.000.oo*
PENDIENTES A CARGO DE NAVIEROS, si Colpuertos no exonera su pago, que multiplicado por tasa de cambio de $640.oo	*$78.720.000.oo*

Finalmente, resalta la Sala la petición presentada por la Agencia Naviera al Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, consistente en "que le ordene al secuestre el inmediato reemplazo del actual depositario del buque y sus pertenencias", es decir, de Joseph Mora Van Wichen, por cuanto, además de considerar que el mencionado señor no es Colombiano para ejercer el cargo de auxiliar de la administración de justicia, su poca honestidad puede defraudar la **"EXTREMA CONFIANZA"** de la administración de justicia, frente a lo cual señala que *"tiene graves antecedentes de haberse escapado de otros puertos extranjeros con este mismo buque"*

- Oficio Nº 680 expedido por la Armada Nacional –Dirección General Marítima – Capitanía del Puerto de Buenaventura el día 5 de octubre de 1992 dirigida a la señora Laura Everlin Sarria secuestre de la Motonave "Zeetor", en el cual consta[626]:

> *"Debido a que la Capitanía del Puerto ha conocido toda la problemática de la M/N de bandera hondureña "ZEETOR" desde su arribo al puerto y hasta la fecha me permito expresar a Ud. Como actual secuestre de la misma, lo siguiente:*
>
> *Como quiera que no le compete a la Capitanía del Puerto investigar y fallar procesos distintos de aquellos que taxativamente le establece el Decreto 2324/84, quedan por lo tanto sujetos a otra jurisdicción los conflictos de carácter civil, laboral, penal, etc. Que puedan resultar de la misma actividad marítima. De acuerdo con lo anterior el Capitán del Puerto respeta el pronunciamiento que emita un Juez de la Republica en este sentido, lo que no impide de manera alguna que la Capitanía del Puerto como representante de la autoridad marítima tome las medidas que considere necesarias para salvaguardar los intereses de quienes puedan verse afectados por una decisión que a su criterio no sea la más acertada, si se tiene en cuenta el largo historial de oficios que reposan en este Despacho sobre actuaciones anteriores del señor JOSEPH MORA VAN WICHEN como representante de Pacific Coasting, armador de la M/N "ZEETOR".*

[626] Fls. 7 del C.4, 226 del C. 5 y 350 C.8

No se trata de entorpecer las posibles alternativas de solución que se presenten para la motonave, pero existen antecedentes que el Capitán del Puerto no puede desconocer y no considera prudente que se haya designado al mismo señor JOSEPH MORA como depositario de la motonave.

En cuanto a la posibilidad de otorgar a la motonave "ZEETOR" una ruta de cabotaje para operar en el pacifico colombiano, como es su inquietud, le reitero nuevamente que las condiciones que establece el Decreto 2324/84 para ellos, no son aplicables en este caso en particular.

Por último y como se lo he manifestado al señor MORA en anteriores oportunidades, quiero manifestarle a Ud. Que este Despacho esta siempre dispuesto a colaborar para la menor solución de esta situación anormal independientemente como podrá entenderlo de las medidas a tomar en mi calidad de Capitán del Puerto".

- Oficio de 9 de octubre de 1992, mediante el cual suscrito por Joseph Mora Van Wichen informó al Director General Marítimo de la siguiente situación[627]:

"(…) 2. Por la salida sin zarpe la nave fue retenida en el puerto de la Libertad, Ecuador, donde se abasteció de combustible, retención pedida por las autoridades Peruanas. Las autoridades Ecuatorianas dieron un plazo de 6 días, prolongando otros 6 días y después otras 2 veces, 48 horas, a las autoridades Peruanas para justiciar su acción, hecho que no podían hacer, por lo que nos fue dado el zarpe por las autoridades ecuatorianas aproximadamente a los 20 días de estadía en el puerto de la Libertad dando (sic) incluso nos descontaron el pago de fondeo.

3. No sé a que se refiere el Sr. Garzón cuando dice que esta misma situación se realizó en Guayana, solo puedo comprenderlo en el afán que tiene Garzón de dejarme, aunque son sus mentiras, una mala fama, ya que esto le conviene a unos propósitos.

4. Cuando Garzón se refiere a la venta de 150 TM en la libertad, le puedo confirmar que esta venta fue hecha por la empresa Pesquera Don Gary y en presencia de su Gerente. La indignación de Don Gary más bien se refiere a la venta ilegal de 18 TM producido por el ex capitán Juan Montes de Oca, su cuidado Luciano Castillo y su amigo/asesor Víctor Hugo Arenas, durante la estadía de la nave en la Libertad, para cubrir sus gastos de discotecas que frecuentaban casi cada día. Por este robo se hizo una denuncia penal cuando se comprobó el faltante de Buenaventura ya que después en un viaje al Perú, pasando por Ecuador podía encontrar a las personas que habían comprado la carga de Montes de Oca y su banda.

5. Referente a la anulación del transporte de harina de pescado a Guatemala, creo que la Acta hecha en enero entre representantes de las diferentes entidades sobre este asunto se explica por sí mismo. Falta agregar que un Chimbote la M/N Zeetor tenía que esperar más de un mes antes de cargar, por haber contratado la Cia Guatemalteca la motonave que antes de haber contratado la compra de la carga de harina de pescado lo que originó una fuerte perdida por demoras de la nave.

---

[627] Fls.364-369 C.8

Como después resultó que las cartas de crédito para la compra no se lograron hacer validas, los vendedores anularon el contrato de venta y por consecuencia no se pudo terminar el viejo ya iniciado. Por esta razón se declaró el flete ganado y este según las condiciones del contrato de fletamiento.

6. Finalmente la carga fue vendida a Colombia donde la nave llegó el 31 de diciembre, iniciando su descarga el 16 de enero para terminar el día 20 de enero sin ningún contratiempo de parte de la motonave y habiendo pagado todos los gastos recurridos por adelantado.

Cabe decir que por falta de contrato de flotamientos el único contrato vigente es el Bill of Lading que es claramente un CongonBill of Leasing o son condiciones FIOS (sic), hecho que confirmamos en varias oportunidades por escrito y bien por adelantado al Sr. Garzón quien aparentemente, aunque un agente naviero no conoce la diferencia o por alguna razón ha querido defender más el recepcionista de la carga en vez de surtir instrucciones de su principal. Los Bills of Leading de la carga, donde indica el flete FIOS han sido recibidos por los receptores de la carga, los agentes de aduana, la misma aduana y Colpuertos, todo antes de iniciar la descarga. El Sr. Germán recibió por cuenta nuestra el flete pero también cobró el dinero de la descarga 9 días antes de empezar la descarga.

- Al terminar su descarga el día 20 de enero no se tramitó solicitud de zarpo a Colpuertos como yo lo pedí (la intención nuestra era de ir en lastre, Panama (sic)) pero contrariamente de lo que dice el Sr. Garzón en su carta a usted, Sr. Almirante, dejó fondeada la nave en agua dulce alegando que se le debía los 7.000.000.oo más por gastos de descarga, monto que hasta la fecha no ha podido comprobar.

El Sr. Garzón recibió en total pesos 16.500.000 por concepto de flete y descarga, solo pagó pesos 7.500.000.oo, la factura proforma de Colpuertos de los otros 9.000.000.oo pesos no pagó ningún gasto de los que tenía presupuestado en su pro forma por gastos de puerto. La falsedad del Sr. Garzón va más allá, enviándome la Cia de lancheros, de vigilancia y un buzo que hizo un trabajo de mantenimiento, para que reclamaran sus facturas directamente a mí, avisándoles que no había fondos para pagar, aún antes de empezar la descarga el Sr. Bahamonde (buzo) pidió por escrito a la Capitanía de Puerto retener la M/N por su cuenta impago de USD1000.oo es decir el Sr. Garzón usó este dinero para otros fines ajenos a los gastos de la M/N Zeetor.

- Desde este instante el Sr. Garzón para encubrir esta actuación fraudulenta solo ha buscado enredar la situación de la motonave asesorándolo el ex Capitán Juan Montes de Oca en el cual se encontraba un socio debido a la situación en que se encontraba delante Pacific Coasting por el robo y malversación de los fondos entregados para comprar víveres, pagar reparaciones, etc (no solo se gastó el dinero en discoteca igual que en Ecuador sino se obtuvo créditos para cubrir otra vez sus deudas).

El Capitán de la nave fue destituido el 28 de abril de 1992, fecha que Navieros/Garzón, ni Capitanía de Puerto han querido aceptar por según ellos (sic) no poder yo comprobar la representación legal de Pacific Coasting, lo que dejó posible al Capitán destituido hacer un motín y apoderarse de la motonave y con el mismo respaldo no dejar subir el Jefe de Máquinas, segundo ingeniero de máquinas, jefe de cubierta, es decir las personas con experiencia y leal a la compañía, que desde esta fecha están hospedados y alimentados por la compañía en Buenaventura.

- Por las mismas razones anterior y por el hecho que en ninguna demanda fui reconocido o notificado, excepto por una denuncia penal donde me denunciaron por el robo de un speedboat de mi propiedad, y por cuya razón no me fue posible estar presente cuando secuestraron la motonave, nombraron el capitán destituido como depositario de la nave y cuando este huyó al enterarse que había una denuncia penal contra él nombró el mismo a un individuo llamado Víctor Hugo Arenas , persona que subió en Chimbote a bordo, sin mi consentimiento, ni autorización de Pacific Coasting a mi persona sin haber nunca en su vida navegado y con única experiencia el ser el asesor sindical del ex capitán. Esta persona se autonombró también Capitán de la nave y como tal escribió unas 80 cartas en nombre de mi compañía, hecho por el cual estamos haciendo una denuncia por falsedad personal, denuncia por la cual ya se abrió investigación. Donde dice Garzón en su carta "si no ha de ser mío, que no sea para nadie" ha sido claramente el propósito de los depositarios anteriores, dejando la nave después 5 meses en sus manos, en un estado deplorable, abandonado de todas sus herramientas cuando tome posesión del cargo de depositario la semana pasada, y le doy razón al Sr. Garzón cuando habla de un valor USD 60.000.oo siendo este valor de chatarra en que sin duda se iba a transformar más tarde la motonave.

- En este sentido interpuse una acción de tutela para tener acceso a lo que siendo de mi propiedad y parcialmente me favoreció ya que el juez dio orden de dejarme hacer las reparaciones necesarias y el mantenimiento adecuado, pero en la práctica esta orden fue tomada por el secuestre como una sugerencia y por las mismas acciones ineptas, negativas y una falta completa de experiencia del secuestre y el depositario no me fue posible organizar algún trabajo ya que en la práctica simplemente no me dejaron subir a bordo a penas acompañado por la policía, situación en que ninguno de los tripulantes conmigo querían estar presionados para trabajar.

Esta actitud negativa fue apoyada también por Garzón quien si yo sentía agente de la nave solo cuando en contra de su armador (sic) y así también dio una imagen distorsionada sobre la verdad al capitán de puerto, quien en varias oportunidades se ha basado en informes malintencionados del Sr. Garzón, este último aprovechándose de la conocida lealtad que existió entre oficiales de la Marina retirados.

- Aunque es asunto de los Juzgados laborales decidir sobre cada caso, quisieron informarle que la M/N cuando zarpó de Chimbote tenía los siguientes tripulantes:
1) Juan Montes de Oca quien salió imprevisto como Capitán desde Chimbote con brevete (sic) de 2ndo piloto (en el momento estaban buscando un capitán).
2) Miguel Mina con brevete de 3r piloto.
3) José Manuel Castañeda, Jefe de Cubierta (con más de 40 años de experiencia en navegación y trabajando para mi CIA desde el año 1989) quien dejaron en tierra en Chimbote con un engaño.
4) Roger Gálvez cocinero/timoniel.
5) Martín Palacios Jefe de máquinas.
6) Neptali Moreno 2ndo ing de máquinas.
7) Omar Zapata, jefe de cubierta desde febrero en lugar de José Manuel (ilegible).
(…)
Lo anterior, Sr. Almirante para dejar en claro la situación de la M/N Zeetor que al momento de haber descargado el día 20 de enero de 1992 no tenía ninguna deuda en el Puerto de Buenaventura.

Aunque el ex capitán de la M/N ha pensado que era necesario recurrir a los derechos humanos, no quiero ampliar el hecho que por una falsa denuncia de robo de equipo de mi propiedad el 6 de enero, hasta la fecha ósea 5 meses después no se me ha permitido abandonar el país así obligándome dejar una familia con 3 hijos en una caótica situación (…)".

- Oficio de 17 de octubre de 1992 suscrito por Laura Evelyn Sarria y mediante el cual se le informó a Navieros de Occidente lo siguiente[628]:

"(…) La renuncia definitiva de sus responsabilidades como agente y representante legal del armador de la M/N ZEETOR San Lorenzo, señor Joseph Mora Van Wichen, las cuales considero finiquitadas a la fecha, motivo por el que le estoy enterando que, en mi calidad de secuestre debidamente nombrada y posesionada, entraré en gestión para conseguir un nuevo agente que asuma las responsabilidades consagradas en el LIBRO V, TITULO III Arts. 1.4, 89 y ss del Co de Co.

La decisión aquí comunicada obedece al hecho de encontrarse la M/N ZEETOR en etapa final de alistamiento para emprender trabajo que nos proporcione medios económicos para cubrir los créditos, labor especifica que debe desarrollar el secuestre para lo cual está legalmente autorizado por las normas jurídicas vigentes (…)".

- Oficio de fecha 21 de octubre de 1992[629], por medio del cual se pone en conocimiento del Capitán de Puerto de Buenaventura, el directorio de empresas vinculadas comercialmente por deudas impagas con la motonave ZEETOR de bandera hondureña y de propiedad de Pacific Coasting S.A. representada por el señor Joseph Mora Van Wichen, a saber:

Empresa	Concepto y fecha	Monto Aprox. Deuda
1. Apolo Service E.I.R. Ltda	Provisiones diciembre 1990-enero 1991	US$ 10.000.oo
2. Industrias EAST S.A.	Suministro de pinturas marinas y otros, Agosto – Septiembre 1991	Se desconoce
3. SU-MAR S.A.	Provisiones, febrero de 1991	Se desconoce
4. Poseidon S.A. Agentes	Agenciamiento y	US$6.000.oo

[628] Fls.371- 372 C.8
[629] Fl.663 del C. 1A y 373-374 C.8

marítimos	multas, febrero – octubre de 1991	
5. ENAPU PERÚ S.A.	Derechos de fondeo M/N ZEETOR, se desconoce el periodo	Se desconoce
6. SIMA CHIMBOTE ASTILLEROS S.A.	Reparaciones en dique de la M/N ZEETOR, se desconoce el periodo	US$60.000.oo

- Oficio de fecha 21 de octubre de 1992, por medio del cual Navieros de Occidente puso en conocimiento al Capitán de Puerto de Buenaventura que hasta el día 20 de enero de 1992, la empresa canceló por concepto de obligaciones adquiridas con Colpuertos, personal de apoyo, servicios y suministros y agenciamiento marítimo el valor de $16.551.589.oo y adicionalmente puso de presente lo siguiente[630]:

> *"Nota: Si al literal A (Colpuertos), se le agrega únicamente el valor restante de la desestiba facturado por Culpuertos en marzo 24/92 y reflejado en la factura No. 065088 (servicios causados sin cancelar) por $4.783.410.oo que, para antes del descargue ya el Zeetor había sobrepasado con el valor de los servicios el total recibido de Roldan & Cia, por $16.451.194, es decir que por sólo concepto de Colpuertos, a enero 20/92, ya había sobrepasado los $16.451.194.oo.*
> *(…)*
> *Ya el día 28 de enero, se había comunicado al Sr. Mora la dificultad de tanto él como Navieros de Occidente teníamos (sic) para la consecusión de carga y además se le indicaba que para esa fecha se encontraba sobrepasado en aproximadamente siete millones de pesos ($7.000.000.oo) del valor recibido a Roldan & Cia, como consta en carta Nav-Bun 045/92 de enero 28/92 (…)".*

- Oficio de 23 de octubre de 1992[631], por medio del cual el Jefe de Asesoría Jurídica de la sociedad SIMA - PERU (Callao – Perú), informó a la Agencia Naviera de Occidente, que:

> *"Hace un tiempo reparamos la M/N Zeetor y su propietario y su propietario Sr. Joseph Mora Van Wzaichen quedó adeudándonos la suma de US$60.000 la misma que a la fecha con intereses asciende a US$ 120.000".*

---

[630] Fls.84-88 C.6
[631] Fl.673 del C. 1A.

- Oficio No. 039 de 23 de octubre de 1992 suscrito por Sima- Perú, mediante el cual se informó a la Agencia Naviera de Occidente la deuda que ostentaba con esa compañía Joseph Mora Van Wichen, la cual ascendía a US $120.000.oo por concepto de reparaciones a la motonave Zeetor[632].

- Oficio proferido en octubre de 1992 en el que consta[633]:

> *"Por acuerdo información recibida M/N Zeetor bandera Hondureña embargado y sin autorización de zarpe intenta hacerlo para evadir responsabilidades por per mi tome (sic) solicitar ploteo (sic) intermedio 5KLP encuentrase fondeado cerca mencionada nave X ´´´proceda ordenar vigilancia permanente M/N mencionada x mantener contacto permanente HF con BN2 x informar novedades forma inmediata fin tomar acciones pertinentes x BT-0218106 (sic)".*

- Oficio de octubre de 1992 en el que consta[634]:

> *"BT.- Acuerdo información recibida motonave "Zeetor" bandera hondureña embargada y sin autorización de zarpe intenta hacerlo para evadir responsabilidad x permítame (sic) solicitar ploteo intermedio 5KLP encuentrase (sic) fondeado cerca mencionada nave x BT 0217300".*

- Oficio suscrito en octubre de 1992 por la Capitanía del Puerto de Buenaventura en el que consta[635]:

> *"BT.- Acuerdo información recibida motonave "Zeetor" bandera hondureña embargada y sin autorización de zarpe, intenta hacerlo para evadir responsabilidades x solicitase (sic) en plan bahía se verifique permanencia citada nave en estero agua dulce y con medios disponibles impedir maniobra e informar cualquier novedad este Despacho x BT-0217000 (sic)".*

- Documento firmado por el señor Joseph Mora Van Wichen, Laura Everlyn Sarria de Ramos y Hernando Hernández el día 12 de noviembre de 1992, en el cual se observa lo siguiente[636]:

> *"ESTADO DE CUENTAS DE LA M/N ZEETOR A NOV 12/92, En la fecha NAVIEROS DE OCCIDENTE Renuncia al agenciamiento de la M/N ZEETOR; con el único propósito de aclarar cuentas y colaborar con la M/N ZEETOR. Reconociendo las siguientes acreencias a favor de NAVIEROS DE OCCIDENTE, incluidos todos los conceptos hasta la fecha, exceptuados PUERTOS DE*

---

[632] Fls.377 C.8
[633] Fls.355 C.8
[634] Fls.353 C.8
[635] Fls.351- 352 C.8
[636] Fls.57 – 58 del C.4, 393-394 y 380- 381 C.8

COLOMBIA y los pendientes por vigilancia, servicio de lancha y víveres correspondientes al capítulo de servicios causados sin cancelar.

Navieros de Occidente también renuncia al cobro de los servicios de agenciamiento los cuales ascienden a un valor de $3.212.440.

La cuenta a favor de Navieros de Occidente asciende al valor de $2.072.801.oo a cuenta de la M/N ZEETOR y en caso de existir devolución por los servicios prestados por el puerto (fondeo) se aplicaran preferencialmente para abonar a la deuda con navieros de occidente, contrariamente la M/N ZEETOR, y/o por su representante para efectos legales la anterior obligación deberá quedar saldada en un plazo máximo de 12 (doce) meses a partir de la fecha, sin causar intereses hasta dicho plazo; el paz y salvo se expide por el actual agente naviero. NAVIEROS DE OCCIDENTE quedando las obligaciones pendientes a cargo de la nueva administración de la M/N ZEETOR o nuevo agente naviero en especial las de PUERTOS DE COLOMBIA".

- Oficio proferido el 12 de noviembre de 1992 por Industrias Fast S.A., (Perú) mediante el cual se puso en conocimiento de la Capitanía del Puerto de Buenaventura que el señor Joseph Mora Van Wichen no tiene acreencias pendiente con dicha empresa[637].

- Oficio de 14 de noviembre de 1992[638], por medio del cual el Gerente Administrativo de la sociedad APOLO SERVICE (Callao – Perú), informó a la Capitanía de Puerto de Buenaventura que:

"[e]fectivamente el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, tiene acreencias con nuestra empresa. Esta deuda asciende a la suma de U. S. $ 15,000.00, CONCERNIENTE A Servicios de Aprovisionamiento de Víveres, reparaciones Eléctricas etc.

Dicha deuda se originó en Diciembre de 1990, habiéndose abierto un proceso penal y civil de embargo contra dicho señor por el delito de Estafa."

- Oficio de 16 de noviembre de 1992[639], por medio del cual el Gerente de la sociedad SU – MAR Ltda (Chimbote – Perú), informó a la Capitanía de Puerto de Buenaventura que:

"confirmamos que el Sr. JOSEPH MORA VAN WICHEN, armador de la motonave hondureña "ZEETOR" tiene actualmente cuenta pendiente por cancelar a nuestra empresa.

---

[637] Fls.381 C.8
[638] Fl.669 del C. 1A y 384 C.8
[639] Fl.670 del C. 1A y 385 C.8

> *El concepto de la deuda se origina por el abastecimiento de víveres y materiales a la nave referida, por la que el señor Mora giró un cheque por un monto de $1,251.57 Dólares; el mismo que fue devuelto por el Banco por no tener fondos."*

- Copia auténtica del acta de audiencia de conciliación dentro del proceso ejecutivo singular de Menor cuantía adelantado por Francisco Guillermo Bahomonde Ramírez en contra de Pacific Coasting, la cual fue celebrada ante el Juzgado Segundo Civil Municipal de Buenaventura el día 18 de noviembre de 1992, mediante la cual se acordó[640]:

> *"Que la parte demandada JOSEPH MORA, representante legal de Pacific Coasting S.A., pagará a la parte demandante señor FRANCISCO GUILLERMO BAHOMONDE RAMÍREZ, la suma de MIL CUATROCIENTOS DOLARES (US$1.400.oo) AMERICANOS con el flete de la Motonave "ZEETOR" en un (1) mes contados a partir de la fecha, y si pasado este mes no ha cancelado la suma en mención pagará por cada mes de mora el cinco por ciento (5%) de interés, pero la exigibilidad de esta conciliación será de dos (2) meses contados a partir de la fecha, es decir a partir, se aclara, el dieciocho (18) de Enero de mil novecientos noventa y tres (1993), podrá la parte demandante ejecutar ya que este documento presta mérito ejecutivo y hace tránsito a cosa juzgada".*

- Denuncia penal instaurada por la secuestre de la motonave "Zeetor" ante la Unidad de Fiscalías Seccional, Secretaria Común de Buenaventura el 26 de noviembre de 1992[641]:

> *"(…) La Dra. Laura Evelyn Sarria de Ramos, en calidad de secuestre de la M/N Zeetor San Lorenzo, con el fin de formular denuncia penal por el delito de hurto y asalto a dicha M/N, según hechos ocurridos en la (ilegible) de hoy, en el estero de agua dulce. (…) En el día de hoy, 26 de noviembre del año en curso, siendo las 8:00 de la mañana, fui informada por parte del señor Joseph Mora Van Wichen del asalto ocurrido en la M/N Zeetor San Lorenzo de la cual el señor Mora es el depositario y la suscrita la secuestre nombrada por el Juzgado 2do del Circuito Laboral de esta ciudad, hecho que ocurrió en las horas de la madrugada de 3:00 a 4:00 de la misma, cuando seis (6) sujetos desconocidos a bordo de una lancha arribaron al buque, cuatro (4) de ellos subieron a bordo con armas de fuego y cuchillo (ilegible) quedando solamente a bordo el jefe de máquina, señor Martin Palacios que de escuchar las voces procedió a esconderse debajo del camarote. (Ilegible)hurtándose los siguientes objetos: Un radio whf- polary por valor de 80800 dólares, un equipo de oxigeno contra incendio por valor de 2000 dólares, un reflector de 3000 wats por valor de 300 dólares, tres (3) luces de navegación avaladas en 1.000 dólares las tres (ilegible), una balsa salvavidas (sic) para 12 personas, de las dos que se encontraban a bordo, desconociendo de cuál de las dos se trata, avaluada en 15.000 dólares y de la cual aporto los certificados de*

---

[640] Fls. 86 – 87 del C. 2
[641] Fls.387-388 C.8

inspección de cada uno de los botes, 15 galones de pintura (ilegible), por un valor de 200 dólares, 3 ventiladores avaluados en 1000 dólares, una lona (carpa de 15 x 10 metros) avaluado en 2.500 dólares, dos (2) prismáticos cada uno en 100 dólares, es decir, 200 dólares, una licuadora y elementos de cocina avaluados en 100 dólares, para un total de 25.000 dólares aproximadamente, más los daños causados a bordo, lo que indica que las personas que incursionaron en este acto de vandalismo han estado alguna vez a bordo. (…) Las personas que cometieron el ilícito para mí son desconocidos (ilegible)".

- Oficio de 27 de noviembre de 1992 radicado por la Secuestre de la motonave "Zeetor", Laura Evelyn Sarria ante la Capitanía del Puerto de Buenaventura[642]:

"Con todo respeto me permito comunicarle que en el día de ayer 25 de noviembre de 1992, la M/N ZEETOR San Lorenzo fue víctima de asalto, vandalismo y hurto, cometido en las horas de la madrugada, por sujetos desconocidos, que fuertemente armados irrumpieron en el buque, amedrantando a los dos ocupantes, quienes debieron en el uno huir tirándose al agua y el otro esconderse bajo un camarote, ante la impotencia para defender los bienes, optaron por defender sus vidas. En el momento y como secuestre de la M/N, he instaurado denuncia penal, con carácter averiguatorio, ante las autoridades civiles, denuncia que adjunto a la presente con la solicitud especial y la esperanza de obtener su valiosa colaboración a fin de adelantar pesquisas tendientes a dar con el paradero de los autores tanto materiales como intelectuales toda vez que se trata de un auténtico acto de piratería marítima de la cual puedes uds., conocer (…)".

- Oficio de 22 de diciembre de 1992[643], por medio del cual el Jefe de la sociedad SIMA - CHIMBOTE (Chimbote – Perú), informó a la Capitanía de Puerto de Buenaventura que:

"El señor Joseph Mora Van Wichen (E/ZEETOR) tiene una deuda pendiente con SIMA – CHIMBOTE, la misma que está en proceso coactivo de cobranza. El detalle de la deuda es:
(…)
US$ 93,370.87".

- Oficio Nav- Bun 444 de 22 de diciembre de 1992 suscrito por Navieros de Occidente Ltda., mediante el cual se le informó a la empresa Puertos de Colombia de "*una devolución por servicios prestados a la M/N "Zeetor"*[644]*:*

"Al enterarme del contenido de la Resolución No. 011335 de diciembre14 de 1992, muy comedidamente solicito al señor Gerente que se le dé cumplimiento a lo

---

642 Fls.389 C.8
643 Fl.674 del C. 1A y 392C.8
644 Fls.395 C.8

ordenado en la misma Resolución; ya que, el actor de la acción de tutela ha solicitado a Colpuertos que esta devaluación se efectué a favor de su mandante, a pesar de: existir acta de compromiso firmada por la abogada actora y secuestre Laura Evelyn Sarria Ramos y Joseph Mora V (Mandante) donde textualmente dice: ……. "y en caso de existir devolución por los servicios prestados por Colpuertos (fondeo) se aplicará preferencialmente para abonar a la cuenta con Navieros de Occidente".

- Oficio de 22 de diciembre de 1992 proferido por Laura Evelyn Sarria, secuestre de la motonave "Zeetor", mediante el cual se le informó a la Capitanía del Puerto de Buenaventura lo siguiente[645]:

"En atención a su oficio No. 937 OFJUR-CP de fecha diciembre 11/92 me permito comunicarle lo siguiente:
1- Actualmente se ha gastado el agua del tanque de babor, quedan 6 toneladas en el tanque 5 de estribor, 6 en el tanque, 5 de babor y 6 en el tanque de popa.

2- Actualmente se ha gastado el agua del tanque de babor, quedan 6 toneladas en estribor por lo que se escora la nave un poco más de lo normal.

3- Desde hace unos días, el Jefe de Máquinas ha abandonado la nave, en su ausencia, un vigilante, imprudentemente, abrió una válvula equivocada, razón por la cual el tanque 4 de estribor se llenó con 17 toneladas de agua de mar, lo que dejo la nave más escorada. Esta equivocación ya fue corregida y el agua achicada el mismo sábado 12 de diciembre/92.

De cualquier forma, el agua de mar entra en los tanques de doble fondo hasta llenar la capacidad del tanque sin que por ello se presente peligro de hundimiento, no obstante y en atención a su llamado, estaremos atentos y vigilantes ante la presencia de anomalías".

- Oficio de 23 de diciembre de 1992, por medio del cual el señor Joseph Mora Van Wichen le informó al Gerente de Puertos de Colombia lo siguiente[646]:

"Joseph Mora Van Wichen, mayor de edad, vecino de paso por esta ciudad, identificado con pasaporte belga No. 518855, actuando en mi calidad de armador de la M/N Zeetor, San Lorenzo, representante legal de la empresa Pacific Coasting, e igualmente como accionante de la acción de tutela, a usted con todo respeto me permito manifestarle que ratifico la revocatoria del mandato conferido tácitamente al agente marítimo, C.K., Sigilfredo Garzón Amaya, representante de Navieros de Occidente, quien desde septiembre/92 terminó su gestión, quedando finiquitado con la rendición de cuentas y acuerdo de pago particular, efectuado el 12 de noviembre/92, copia de la cual se tiene para su conocimiento (…)".

---

[645] Fls.391 C.8
[646] Fls.474 C.9

- Resolución 014659 de fecha 30 de diciembre de 1992[647], por medio de la cual el Gerente del Tribunal Marítimo, resolvió revocar parcialmente la Resolución 011335 de 14 del mismo mes y año, en el sentido de revocar las facturas por servicios marítimos a la nave Zeetor y reintegrar los valores pagados.

- Factura No. 045579 expedida por la empresa Puertos de Colombia el 31 de diciembre de 1992 a favor de Navieros de Occidente Ltda., por concepto de "*fondeo sin trab. 120"* y por valor de $532.022[648].

- Certificado expedido el 7 de enero de 1993 por la Dirección General Marítima-Capitanía del Puerto de Buenaventura- en el que consta[649]:

> *"Que revisado el folder y documentación correspondiente a la motonave de bandera hondureña "Zeetor", se constató que su agente marítimo en este Puerto, desde fecha de arribo el 02 de enero de 1992, ha sido la agencia marítima Navieros de Occidente Ltda., sin que aparezca revocatoria de su mandato como agente marítimo hasta la fecha".*

- Oficio Nav Bun 007 de 7 de enero de 1993 proferido por Navieros de Occidente y mediante el cual se le puso de presente al Terminal Marítimo de Buenaventura lo siguiente[650]:

> *"Comedidamente me permito hacer referencia a mi carta de diciembre 22 de 1992 sobre el motivo referido, en el sentido de que, no se accedió a mi petición y en cambio, se anuló la Resolución No. 011335 de diciembre 11/92 para mediante argucia del solicitante armador de la M/N "Zeetor" se procediere a preferir la Resolución 014659/93, donde se ordena cancelar la devolución de $4.036.522 al armador de la M/N "Zeetor" y no al Agente Marítimo, quien continua con todas las responsabilidades de las deudas contraídas por el buque.*
>
> *Legalmente la Agencia Marítima Navieros de Occidente Ltda., continúa siendo el Agente de la M/N "Zeetor" y por una simple carta con firma autenticada no puede revocarse el contrato de Agenciamiento, sin que este no haya sido debidamente legalizado ante la autoridad competente.*
>
> *Me permito anexar, copia de carta solicitando a la Capitanía la expedición del certificado, cuyo original anexo al presente.*

---

[647] Fls.1004-1005 del C. 1A.
[648] Fls.124 C.6
[649] Fls.396 C.8
[650] Fls.399 C.8

Igualmente vuelvo a anexar acta de compromiso suscrita con el armador y su abogada que no fue debidamente legalizada por la preter y/o ultra intención de los nombrados.

Por lo anterior, solicito dejar sin efecto la Resolución No. 014659 y hacer cumplir los términos de la Resolución No. 011335 de diciembre 14/92".

- Oficio de 28 de enero de 1993 proferido por el Capitán de la motonave "*Zeetor*" Juan A. Montes de Oca Beltrán en el que constan los sueldos adeudados al personal de la M/N "*Zeetor*" hasta el 31 de diciembre de 1991[651]:

"1.- Juan A. Montes de Oca	*Capitán*	*$25.320.oo UD*
2.- Miguel Mina Bellido	*1er oficial*	*$7.110.oo*
3.- Martín Palacios	*Jefe maqs.*	*$5.300.oo*
4.- Neptali Moreno	*2do. Maqs*	*$1.660.oo*
5.- Hugo Arenas P	*Cocinero*	*$1.493.oo*
6.- Roger Gálvez	*Mar/timonel*	*$4.933.oo*
7.- Luciano Castillo	*Mar/ timonel*	*$1.550.oo*
Total		*$47.366.oo U.S. dólares".*

- Oficio Nav- Bun 022 de 29 de enero de 1993 proferido por Navieros de Occidente y dirigido a Vigilancia la Reserva[652]:

"Damos respuesta su solicitud:
Con respecto del servicios (sic) de vigilancia prestados a bordo de la motonave "Zeetor" desde el día 31 de diciembre hasta el 3 de febrero de 1992, servicios solicitados por el Capitán de la motonave Sr. Juan Montes de Occa, por conducto nuestro, y que asciende a la suma de $789.348.oo (Setecientos ochenta y nueve mil trescientos cuarenta y ocho pesos MCTE), monto este que será asumido y pagado por la nueva administración de la M/N "Zeetor", es decir, el señor Joseph Mora y la secuestre, Dra. Laura Evelyn Sarria. De acuerdo con acta suscrita que me permito anexar".

- Oficio de 1 de febrero de 1993 mediante el cual, Navieros de Occidente informó al Capitán del Puerto de Buenaventura sobre un "*Agenciamiento marítimo M/N "Zeetor""*[653]*:*

"Sobraría decir algo más sobre los problemas presentados por la M/N referida; pero, con todo respeto me permito informar: en asocio del secuestre Dra. Laura Evelyn Sarria, firmamos un acta de conciliación (se anexa) el día 12 de

---

[651] Fls.203 C.7
[652] Fls.400 C.8
[653] Fls.401 C.8

> *noviembre del año pasado. Oficialmente la Capitanía conoce que se quiso hacer valer esta acta en lo que se refiere únicamente a recuperar una devolución por parte de Colpuertos.*
>
> *Motiva la presente, el hecho de continuar respondiendo Navieros por las acreencias del buque y fundamentalmente el de que esta es la fecha en que no han cumplido con el nombramiento de un nuevo Agente Marítimo. En consecuencia, me permito solicitar al señor Capitán una reunión con el Armador, el Secuestre y el suscrito para que se indique a qué Agencia Marítima ha de entregársele las responsabilidades de esta motonave, haciendo ahora si efectiva la revocatoria del mandato presentada a Colpuertos, pero no a la autoridad marítima".*

- Copia auténtica de la demanda de proceso ejecutivo singular de menor cuantía radicada el día 8 de marzo de 1993, instaurada por Francisco Guillermo Bahomonde Ramírez en contra de Pacific Coasting, con el fin de hacer efectivo lo pactado en audiencia de conciliación celebrada el 18 de noviembre de 1992[654].

- Oficio Nav - Bun 055/93 de 2 de marzo de 1993 proferido por Navieros de Occidente y mediante el cual se le informó al Capitán del Puerto de Buenaventura lo siguiente[655]:

> *"Con el debido respeto deseamos manifestar la inconformidad de Navieros de Occidente por sentirnos obligados a continuar siendo los Agentes Marítimos de un buque que desde el día 28 de enero del año pasado estamos renunciando.*
>
> *En Acta de noviembre 12 del año pasado, que reposa en poder de la Capitanía, la nueva administración del buque (armador y secuestre) se compromete al traspaso de las responsabilidades a un Nuevo Agente Marítimo; lo que aún no se ha cumplido.*
>
> *Solicitamos que ante la Autoridad Marítima se haga efectiva la revocatoria del mandato por parte del Armador para con el Agente Marítimo, que se presentó ante Colpuertos surtiendo el efecto deseado por el Armador".*

- Certificado expedido por la Dirección General Marítima- Capitanía del Puerto de Buenaventura el 5 de marzo de 1993 y en el que consta[656]:

> *"Que hasta la fecha este Despacho no ha recibido comunicación alguna por parte del armador de la M/N de bandera hondureña "Zeetor", en el sentido de que el señor Víctor Hugo Arenas Palomino tenga acreencias pendientes que se hubieren ocasionado durante el tiempo que se desempeñó como tripulante de la misma".*

---

[654] Fls.89 – 91 del C.2
[655] Fls.402 C.8
[656] Fls.403 C.8

- Oficio Nav - Bun 076/93 de 17 de marzo de 1993 expedido por Navieros de Occidente y dirigido al Capitán del Puerto de Buenaventura, mediante el cual solicitan que los armadores de la motonave "*Zeetor*" hagan efectiva la revocatoria del mandato presentada ante Col Puertos[657].

- Oficio de 19 de marzo de 1993 proferido por Navieros de Occidente mediante el cual le solicitó al Director de Operaciones del Terminal Marítimo de Buenaventura la exclusión de Navieros de Occidente como Agente Marítimo[658]:

> *"Para el motivo referido comedidamente me dirijo a usted para ponerle en conocimiento que el Armador de la M/N "Zeetor", presentó revocatoria del mandato para el desconocimiento de Navieros de Occidente Ltda., como Agente Marítimo, la cual fue aceptada por Col puertos y por tal motivo se profirieron las Resoluciones Nos. 014659 de enero 5/93.*
>
> *En vista de lo anterior, solicito que no se tenga en cuenta a Navieros de Occidente para ningún acto de responsabilidad con Col puertos relacionado con esta motonave".*

- Oficio No. 271 de 28 de marzo de 1993 proferido por el Capitán del Puerto de Buenaventura y mediante el cual se informó al Gerente de Navieros de Occidente[659] que:

> *"Tanto nuestra legislación marítima como el libro V del Código de Comercio, no contemplan la renuncia del Agente Marítimo de una M/N de bandera extranjera, hasta tanto no se acredite su representación con un nuevo Agente Marítimo.*
>
> *El Despacho conoce ampliamente de la situación anormal que se ha presentado con la M/N "Zeetor" y desafortunadamente frente a su solicitud la Capitanía del Puerto no puede autorizar la renuncia del agenciamiento de esta M/N".*

- Oficio de 31 de marzo de 1993 mediante el cual Puertos de Colombia le informó al Jefe del Departamento de Servicios Marítimos que, en virtud de que la Compañía Navieros de Occidente le ha sido revocado el mandato como Agente Marítimo de la motonave "*Zeetor*", a partir del mes de marzo de ese mismo año,

---

[657] Fls.405 C.8
[658] Fls.406 C.8
[659] Fls.408 C.8

los servicios por concepto de fondeo debían ser liquidados a nombre de persona natural o armador de la misma motonave[660].

- Oficio No. 387 de 19 de abril de 1993 expedido por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, mediante el cual se le informó al Capitán del Puerto de Buenaventura lo siguiente[661]:

> *"Por medio del presente me permito informarle dando respuesta a su comunicación del 1º de abril del presente año que la motonave Zeetor desde el 11 de mayo de 1992, se encuentra legalmente secuestrada y que el embargo y secuestro de la misma se ordenó mediante auto interlocutorio número 232 del 10 de abril de 1992".*

- Oficio de 27 de abril de 1993 mediante el cual Navieros de Occidente le informó a la empresa Puertos de Colombia sobre la "*devolución facturas 157017 y 157021 M/N "Zeetor" periodos fondeo estero de agua dulce"*[662]*:*

> *"Me permito reconfirmar a ustedes que de acuerdo con la Resolución No. 011335 de dic. 14 de 1992, la Empresa Puertos de Occidente, exoneró del pago de los derechos de fondeo a la M/N "Zeetor" por encontrarse fondeada en el estero de agua dulce, donde actualmente está.*
>
> *Por tal motivo, consideramos la devolución de estas facturas para que de conformidad con la mencionada Resolución, se anulen.*
>
> *La Resolución No. 014659 de enero 5 de 1993, desconoce a Navieros de Occidente como Agentes Marítimos de la motonave "Zeetor" y ordena la devolución de $4.036.522 al armador.*
>
> *En el supuesto de que se insista en el pago de estos derechos de fondeo, comedidamente sugiero a ustedes dirigirse a la administración actual de esta motonave (secuestre y armador) para que procedan a efectuar el pago y correspondientes aclaraciones, ya que, Navieros de Occidente ante Col puertos, no es el Agente Marítimo de la motonave "Zeetor"".*

- Oficio de 28 de abril de 1993 proferido por Navieros de Occidente mediante el cual se pone en su conocimiento a Laura Evelyn Sarria, secuestre de la motonave "Zeetor" de lo siguiente[663]:

---

[660] Fls.411 C.8
[661] Fls.412 C.8
[662] Fls.414 C.8
[663] Fls.413 C.8

> *"Por motivos que son de su conocimiento, en repetidas ocasiones esta Agencia Marítima se ha dirigido a los Armadores y a la Capitanía de Puerto para indicar su renuncia a las responsabilidades del Agente Marítimo para con esta nave.*
>
> *En acta suscrita con usted y el señor Joseph Mora, ustedes convinieron en el nombramiento de un nuevo Agente Marítimo lo más pronto posible. Constituyendo esta acta la base fundamental para que Navieros de Occidente pudiera reclamar ante Colpuertos la acción que ustedes pretendieron hacer efectiva en la devolución de la suma de $4.036.522 mediante resoluciones de Puerto de Colombia para lo cual se presentó por parte de ustedes la revocatoria del mandato a Navieros de Occidente como Agente Marítimo; revocatoria esta que no cumplió los requisitos exigidos para su validez, sino únicamente los de su conveniencia.*
>
> *Dado lo anterior y en vista de que obligadamente Navieros de Occidente continua siendo el Agente Marítimo de ese buque y con todas las responsabilidades que este mismo genera a su cargo; me permito manifestar a usted que lo pactado en dicha acta con respecto de la rebaja de las acreencias de la motonave "Zeetor" únicamente para con esta Agencia Marítima no se hará efectiva y por consiguiente a la nueva administración de la motonave se les estará facturando el correspondiente valor para su pronta recuperación".*

- Oficio de fecha 5 de mayo de 1993[664], por medio del cual el Jefe de máquinas de la Motonave "ZEETOR" se dirigió al Capitán del Puerto de Buenaventura para comunicarle que la inexistencia de solvencia económica del armador, señor Joseph Mora Van Wichen, *"hace que los problemas del barco se agudicen más ocasionando su deterioro y peligro para quien embarque en él"*, por lo cual informó:

> *"La nave tiene huecos en la sala de máquinas, a la altura del control de mando, al cual se le colocó un tornillo con una lámina de 6X6, pero sujeta solo por una tuerca, la cual no es garantía, huecos tapados con bloques de cemento en el FOR PEER, galleta ni la válvula de achique y llenado de lastre, el tanque no abre ni cierra pues esta sulfatado y no tiene varilla de control, el entre puente del mismo tanque está totalmente destruido, lo mismo que sus (ilegible) representando un peligro en caso de mar gruesa (sic). El tanque de función doble # 3, sea lastre o combustible, tiene una avería de consideración la cual había sido tapada con bloque de cemento para en los últimos tiempos esa avería o se ha incrementado o el cemento se ha removido, lo cual ocasiona que el tanque se llene en su totalidad y como todos los dobles fondos de todos los tanques están huecos, la presión que ejerce el agua hace que esta pase a la centina (sic), llenando la bodega, por dicha centina (sic) pasa la tubería de llenado del tanque # 1 a cual (sic) a la altura del proceso el cual a la altura del espejo que divide la bodega de la Sala de máquinas tiene hueco de 4 pulgadas y en el lado de la Sala en la misma línea tiene otras picaduras la cual al llenarse la bodega, la Sala de maquinas se inunda cubriendo en ocasiones los pisos de tránsito. Al ocurrir esto, como los sellos de la (sic) máquinas están deterioradas, el agua llena en su totalidad el carter dañando los descapsos (sic) de biela y bancada y llenando también los sistemas más internos*

---

[664] Fls.654-658 del C. 1A.

en los orificios del cigüeñal, la cual puede ocasionar daños irreparables en el trabajo de la máquina.

Referente a las anclas, hay también problemas, ya que la de babor tiene 16 meses en el agua y noto que hay corrocción (sic) y desgaste en sus eslabones, lo cual hace tener que en cualquier momento reviente y el barco se iría a la deriva, pues la otra ancla esta el sistema trabado lo cual impide su maniobrabilidad y no llega a (ilegible) a parte que aquí el viento y la corriente son demasiado fuertes y no habría tiempo para una ayuda si ello ocurriera en horas o días impropios.

La nave tiene dos mástiles, uno en proa y otro en popa, dichos mástiles tienen cuatro vientos de sujeción, los cuales están reventando los hilos por estar podridos y la acción del tiempo; es mi temor por conocimiento de causa y ver que donde terminan los tensores y empieza el empalmo de las guayas o cables que son del diámetro de una pulgada un cuarto ya hay unas cuatro pulgadas que se están abriendo como rosa y al estar el barco constantemente escorado los cables hacen más tensión temiendo que revienten y ocasionen la volteada de la nave.

El sistema de lastado y contra incendio no trabaja, pues todas las tuberías están podridas, las válvulas están en mal estado, las válvulas de fondo al abrirse resumen agua por los prenses topas, dando el temor que la sulfatación va a hacer saltar la nuez.

Las bombas no están instaladas en sus bases, no hay sistema de emergencia, generadores solo hay uno, los otros están fuera de servicio, el servicio sanitario no hay los tanques de agua dulce están contaminados con agua de centinas y aceite, los winches y plumas solo existen en # 1 la pluma #2 y su winche las vendió el dueño como chatarra.

El señor Joseph Mora y la doctora LAURA SARRIA (secuestre), se les ha informado verbalmente sobre esta situación, pero el señor MORA por interés personal de que nadie sepa la verdad de las cosas y la doctora por falta de conocimiento de lo que es una nave no le prestan atención que el problema requiere aduciendo que no hay dinero para realizar estos trabajos y lo que es necesario es armar la maquina como sea para que produzca, sin importarles en lo absoluto la seguridad de la tripulación.

El señor MORA me toma hoy como su enemigo a raíz de una negativa de mi parte, pues en más de una ocasión me pidió que tuviera la maquina lista, para irnos en cualquier momento con o sin permiso de la capitanía a lo cual me negué a secundarlo, diciéndole que no contara conmigo para esa operación, esto lo desquició y empezó a hacerme la vida difícil, tratando de involucrarme en unos atentados que sufrió la nave.

No he querido hacerle juicio alguno, pues no soy partidario de pleitos leguleyos.

En la actualidad éste señor pide que ya abandone la nave, pero no habla de arreglo económico. Yo solo deseo conseguir otro trabajo en algún otro barco y salir con dignidad del país, pues como marino que soy llego a todos los puertos Colombianos y no me gustaría que me pusieran trabas, ya que presiento que este señor en su afán de que yo no informe la situación real esta haciéndome alguna jugada sucia en FISCALÍA donde dice que tiene amigos, para evitar el pago de mis labores atrasadas. Que la verdad sea dicha, yo no tengo esperanzas de cobrar, pues este señor para evitar los pagos a los tripulantes les hace juicios penales.

Si debo abandonar la nave, la doctora LAURA SARRIA, en su calidad de secuestre, asume la responsabilidad de mi alojamiento y manutención o llegamos a un arreglo satisfactorio en relación con mi repatriación y la devolución de unos documentos y fotografías que este señor MORA me ha robado.

El señor MORA en su afán de esconder la realidad de la nave les recomienda a los trabajadores que cuiden, que no comenten nada en tierra de los problemas a bordo y mucho menos que le informen a la doctora LAURA SARRIA.

Soportando todo este tiempo pensando que las cosas se arreglarían pero al no ver soluciones honestas de parte del señor MORA, yo en mi calidad de oficial no puedo prestarme para estas irregularidades pues van en contra de mis principios morales y profesionales, por lo tanto acogiéndome a la investidura en la MARINA MERCANTE COLOMBIANA, bajo la cual estoy acogido en estos 16 meses de permanencia en este puerto y bajo sus leyes de las cuales soy muy respetuoso, le ruego solución para mi caso y a la vez asuma o nombre algún perito responsable que evalúe los daños que enumeré y que son mucho más graves de lo que parecen.

El señor MORA desea burlarse de todas las autoridades y de aquellas personas que por algún motivo les adeuda algún dinero, incluida la doctora SARRIA, los abogados, los proveedores, hoteles, restaurantes, pues su intención es demostrar que es más vivo que todos.

Es más, este señor en su avides (sic) de viveza, a raíz del robo que sufrió la nave, sacó, radios, radar, giros y otros instrumentos, los cuales llevó al hotel bajo e pretexto de guardarlo, pero en realidad lo hizo para en caso de perder el barco, tener en su poder esos instrumentos para negociarlos, pues lo legal sería que estuvieran bajo la tutela de las autoridades competentes, hasta la solución total de los problemas.

En la actualidad él me pide que me baje de la nave, pero no me dirige una carta de destitución, como lo exige el reglamento de la Marina Mercante Internacional y mi desenrole (sic) que existe en la capitanía y el pago de las labores, aunque para esta deuda no hay esperanzas, ya que éste señor no tiene un peso de parte alguna y todas sus aspiraciones están basadas en robarse el barco, por eso su intención de que yo no me vaya a otro barco

Señor Capitán, toda esta declaración se la hago en aras a mi protección física y moral, pues temo a todas las represalias que el señor MORA puede tener y también para deslindar mi responsabilidad, tanto mía como de las autoridades colombianas (…)".

- Oficio de 7 de mayo de 1993 expedido por Laura Evelyn Sarria de Ramos y dirigido a la Capitanía del Puerto y en el que se informó:

"(…) He recibido el detallado informe enviado a su despacho por el peruano, señor Martín Palacios, y digo sorpresa porque a menos de un mes he tenido una seria reunión con el señor Palacios y los mecánicos Jorge Amu y Luis Estacio Quiñones, quienes laboran casi a diario en el mantenimiento de a bordo de la M/N y el diligente Jesús de máquinas, jamás habló de todas las anomalías que le refiere con profunda acuciosidad, en su atento comunicado, cosa muy usual en él, puesto que a Ud., tampoco le refiere que el buque ha sido asaltado en sus accesiones en

las que él está bastante involucrado, toda vez que en los días subsiguientes al segundo asalto, se le vio en constante estado de embriaguez sin lograr dilucidar de dónde provenía el dinero que (ilegible) en compañía de la señora Irene Zuleta y su hermano.

Es absolutamente cierto que el buque, luego de 16 meses de inmovilizado en aguas colombianas, se encuentre en malas condiciones (ilegible) con su colaboración en el nombramiento de un perito, al cual le ruego se le plantee el cuestionamiento sobre la posibilidad de sabotaje a bordo, fuera del deterioro normal, pues ocurrió que en días pasados de forma inusitada el buque hizo de 40 a 50 toneladas de agua lo que nos dejó de emergencia y la actitud del acucioso "Jefe de Máquinas" fue la de bajar a tierra a observar que maniobras se realizaban para superar la crisis, encontrando que a bordo, la motobomba (ilegible) que había funcionado bien gasta unas horas antes, estaba averiado igual que el motor de la lancha, lo que en concepto del mecánico (ilegible) fueron saboteados con aceite en sus bujías y elementos extra en los pilones que los sacó de servicio, por lo que hubo de comprarse repuestos y alquilar otra motobomba, para salvar, con el achique, la posibilidad de naufragio, momento este que escogió el "Jefe de máquinas" para retornar a bordo.

Como no es su Despacho la instancia donde deben ventilarse problemas como el que le he comentado, ya procedí a solicitar la investigación respectiva, pero ninguna ayuda sobra, razón por la cual le reitero, se indague por intermedio del perito, que hay de fondo en todo el asunto, pues en mi calidad de secuestre, en el escrito, se me acusa de negligencia en el desempeño de las funciones, desconociendo, el señor Palacios <u>que es absolutamente imposible que un abogado sea omnipotente y pueda dominar todas las áreas del conocimiento</u>, motivo por el cual se rodea y delega, en personas autorizadas, las labores de mantenimiento de un ente que como los buques es complejo y difícil pero desafortunadamente existen intereses de por medio que hacen que los encargados de tal función, como el Jefe de Máquinas, Martín Palacios. Estén obrando adversamente al encargo dado y oculta, para explotar en su beneficio, hechos que pueden perjudicar a muchas personas ajenas al armador, contra quien, por lo visto, tiene este señor bastante animadversión, pero no sé por qué motivo después de haber abandonado el buque en dos ocasiones, ha retornado a él.

En cuanto al punto anotado sobre el hecho de asumir personalmente la responsabilidad del alojamiento del señor Palacios cuando abandone la M/N Zeetor (ilegible) con todos los muebles y enseres inventariados y entregados a mi custodia, que se encuentran a bordo, también es cierto que nadie, jamás me ha nombrado tutora de persona alguna.

De nuevo le agradezco su atención y espero se me tenga al tanto de la visita del perito nombrado, para enterarme de fuente segura sobre el estado mecánico y físico de la M/N ZEETOR que entre otras cosas, en ningún momento he pensado que zarpe de manera ilegal, circunstancia que sólo está en la cabeza enfermiza del señor Martín Palacios".

- Oficio de 12 de mayo de 1993 proferido por el Capitán de la motonave "Zeetor", mediante el cual le solicitó al Capitán del Puerto de Buenaventura autorización para el uso de la lancha auxiliar M/N "Zeetor"[665].

> *"Con fecha 11-05-92 el Juzgado de Instrucción Criminal de Buenaventura nos hizo devolución de la lancha auxiliar esta m/n que fuera sustraída anteriormente y de lo cual tiene conocimiento esa capitanía por el protesto de mar respectivo.*
> *Que, debido a la situación crítica por la que viene atravesando la m/n a mi mando y su tripulación y no estando en posibilidades económicas para utilizar y sufragar el servicio de lancha regular, para abastecernos de agua y salida de personal cuando la situación lo requiera: es que me dirijo a su Despacho a fin de que se sirva usted autorizar la utilización de nuestra lancha auxiliar para los servicios estrictamente necesarios y propios exclusivamente de nuestra motonave".*

- Informe de la inspección realizada a la motonave "*Zeetor*" por el perito naval Roberto Bustamante Gómez de 20 de mayo de 1993[666]:

> *"El día 06 de mayo de 1993, realicé una inspección ocular a la M/n ZEETOR en compañía del señor Jefe (ilegible), las averías que el manifestó no se pudieron comprobar porque no había iluminación y las tapas de registro de las (ilegible) no se pudieron quitar.*
>
> *Durante los días 11 y 14 de mayo visité el buque en compañía del señor Joseph Mora, pero no se pudo realizar la inspección por los mismos motivos. El Señor Mora se comprometió para el día 17 de (ilegible) tener el buque en condiciones de inspección (ilegible).*
> *(…)".*

- Oficio de 24 de agosto de 1993 proferido por el Secuestre de la motonave "*Zeetor*" y enviado a la Dirección General Marítima –Capitanía del Puerto- mediante el cual se dejó en conocimiento de este último lo siguiente[667]:

> *"HECHOS*
> *1) El pasado viernes 20 de agosto, a las 10:45 A.M., en el sitio donde se encuentra fondeada la M/N a mi cargo, ocurrió una colisión ocasionada por el pesquero de bandera rusa M/V 5027-martinela de la compañía KUTF, que representa el señor Sergio Zakheryan y que contrata con la compañía Frigomarina.*
>
> *2) La colisión produjo dos pequeños golpes a la altura de la cabina del piloto en el costado estribor popa en el punto de remache de las planchas, sin que hasta el momento sepamos si los remaches sufrieron roturas.*
>
> *3) El mismo día de ocurrencia de los hechos le fueron comunicados al señor Alfonso Paz de Frigo Marina y Sergio Zakheryan de la KUTF, sin que hasta el momento se haya logrado su interés en el asunto.*

---

[665] Fls.178 C.6
[666] Fls.424 C.8
[667] Fls.428 C.8

> *4) Con el temor que los golpes se conviertan en avería permanente, comedidamente a Ud., le solicitamos se sirva tomar cartas en el asunto y se proceda a nombrar un inspector para efectos de avaluar los daños y establecer responsabilidades".*

- Oficio de 14 de octubre de 1993 proferido por la Capimar y mediante el cual se le informó al Capitán del Puerto de Buenaventura[668]:

> *"En cumplimiento a su requerimiento para efectuar un peritaje a la Motonave "Zeetor", fondeada en la bahía de Buenaventura, con el fin de establecer causa y extensión de los daños causados por posible colisión de otra embarcación contra la MV "Zeetor", me permito informarle que el suscrito el 27 y 28 de agosto del presente año de 1993, se hizo presente en dicha embarcación y no encontró ningún daño a la estructura o casco del buque que hubiera sido causado recientemente por otra motonave como lo expresó en su denuncia el armador".*

- Copia de 12 fotografías anexadas por el oficio de 14 de octubre de 1993 proferido por la Capimar en las que se evidencian el estado en que se encuentra la motonave "*Zeetor*" en su lugar de fondeo en esa fecha[669].

- Oficio proferido el 3 de diciembre de 1993, por Juzgado Segundo Penal del Circuito, mediante el cual se le informó al Capitán del Puerto de Buenaventura[670] que:

> *"(…) una vez revisados los libros radicadores se pudo constatar que no se adelanta ni se ha adelantado proceso penal en contra del señor Joseph Mora Van Wichen.*
>
> *Se tramitó acción de tutela propuesta por el mismo la cual fue llegada en forma desfavorable a sus pretensiones en consideración a que era la justicia laboral la que debería decidir sobre la entrega o no de la motonave "Zeetor"".*
>
> *3. La certificación de la Capitanía del Puerto de enero 7/93, y nuestro oficio 006/93 dirigido a la Capitanía, fueron anexos a nuestra comunicación 007/93 y por consiguiente Colpuertos conoció estos documentos antes de efectuar la devolución al señor Joseph Mora.*
>
> *4. El Acta de noviembre 12/92 firmada por el señor Mora y la Secuestre también fue conocida por Colpuertos en nuestro oficio 444/92, donde claramente se estipula "y en caso de existir devolución por los servicios prestados por Colpuertos (fondeo) se aplicará preferencialmente para abonar a la cuenta con Navieros de*

---

[668] Fls.436 C.8
[669] Fls.431-435 C.8
[670] Fls.441 C.8

Occidente "1) Quedando las obligaciones pendientes a cargo de la nueva administración de la M/N Zeetor o nuevo Agente Marítimo en especial las de Puertos de Colombia".

5. Con las anteriores pruebas, Colpuertos –Dirección Financiera, retiene el pago a Joseph Mora y solicita a la Gerencia elaboración de nueva Resolución para efectuar cruce de cuentas o devolverle a Navieros de Occidente. Lamentablemente Colpuertos no anuló la Resolución y al transcurrir más de un mes, Joseph Mora a título personal presenta acción de tutela y Colpuertos entrega a Mora cheque por $4.036.522.oo; porque de no hacerlo el Director Financiero sería sancionado penalmente por el Juzgado respectivo de la acción de tutela.

Cabe preguntarse: Porqué la Dirección Jurídica y/o Colpuertos permitió a una Compañía (además extranjera) Pacific Coasting, presentar acción de tutela y porque también el Juzgado lo admitió? A Navieros de Occidente no se le ha aceptado acción tutelar sobre este mismo caso, por ser persona jurídica. En Colpuertos Jamás figuró Joseph Mora, figuró Pacific Coasting y el señor Mora negó en reunión formal en la Capitanía del Puerto delante de más de cinco (5) testigos el ser el representante de Pacific Coasting.

La Procuraduría General de la Nación, conoce nuestro oficio No. 364/92, relativo a múltiples problemas ocurridos con el Zeetor que también nos permitimos anexar.

Colpuertos permanentemente aplica la norma ampliamente conocida de efectuar devoluciones únicamente a la persona natural o jurídica que efectuó el pago y para éste caso, inicialmente se cumplió con el mandato del Estatuto tarifario, pero luego, conocidos los argumentos, se retuvo el cheque y ante una inexplicable acción de tutela se canceló a quien por ningún motivo debiera habérsele devuelto dinero alguno.

Por las razones expuestas, Navieros de Occidente Ltda, no puede ni debe aceptar el pago de un error que no es imputable a su directa responsabilidad y más aún, cuando el buque y quien recibió el cheque se encuentran en este puerto.- No consideramos justos los términos de su carta y muy comedidamente solicitamos anular la pretención (sic) de quererle cobrar a Navieros de Occidente lo que no debe, expidiendo por consiguiente Paz y Salvo a "Navieros" para con cualquier acreencia ante Colpuertos con respecto de la M/N Zeetor, ya que, ustedes aceptaron la revocatoria del mandato al Agente Marítimo".

- Oficio No. 2264 de 16 de diciembre de 1993 proferido por el Juzgado Primero Laboral del Circuito mediante el cual se le informó al Capitán del Puerto de Buenaventura que en ese Juzgado cursan procesos contra Pacific Coasting; no obstante, no se ha decretado el embargo y secuestro de la "*Zeetor*"[671].

---

[671] Fls.440 C.8

- Comunicación de fecha 14 de enero de 1994[672], por medio de la cual el Capitán de Puerto de Buenaventura se dirige al agente portuario de la M/N ZEETOR – Navieros de Occidente, para solicitarle que intervenga ante los armadores de la mencionada motonave para que cancele la suma de US$ 1.000.oo que adeuda por concepto de *"la obturación de una avería que presentaba el casco de la referida embarcación a la altura del cuarto de máquinas".*

- Oficio de 17 de enero de 1994, mediante el cual Navieros de Occidente puso en conocimiento de la Empresa Puertos de Colombia lo siguiente[673]:

> *"En respuesta a su atenta comunicación cargando erróneamente las responsabilidades del pago de la factura FN 065088 (92-03-24) nos permitimos manifestar nuestra inconformidad por los siguientes motivos:*
>
> *1. Con nuestro oficio 445/92 de diciembre 22/92, solicitamos que lo ordenado en la Resolución No. 011335 se cumpla, es decir, se le devuelva a Navieros de Occidente el valor que por error imputable únicamente a Colpuertos, posteriormente se le pagó al señor Joseph Mora.*
>
> *2. En enero 7/93 con nuestro oficio 007/93, solicitamos dejar sin efecto la nueva resolución proferida No.014659/93 ya ordenando el pago al señor Joseph Mora y no al Agente Marítimo como lo ordenaba la Resolución No. 011335 de diciembre 14/92".*

- Oficio expedido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de fecha 16 de febrero de 1994[674], en el cual le señala a la secuestre de la Motonave "ZEETOR" "*la documentación que exige la autoridad marítima para otorgar zarpe a una motonave, (…) las clases de certificados que deben expedirse a los buques según su actividad"*, a saber:

> *"1. Certificado de navegabilidad vigentes (inspección de casa clasificadora)*
> *2. Lista de Pasajeros.*
> *3. Lista de tripulantes."*

- Oficio de fecha 27 de abril de 1994[675], por medio del cual Juan Alberto de Oca Beltran se dirige al Capitán de Buenaventura para informarle que *"A la fecha, la*

---

672 Fl.812 del C. 1A.
673 Fls.447 C.8
674 Fl. 651 del C. 1A.
675 Fl. 660 del C. 1A.

nave a mi mando, se encuentra sin provisiones, pese a las reiteradas solicitudes verbales ante el señor JOSEPH MORA VAN WICHEN, representante de la compañía armadora, para que la aprovisionara oportunamente, ante esta indiferencia por el bienestar de la tripulación, me veo en la imperiosa necesidad de tomar cartas en el asunto, salvaguardando la integridad física de los hombres que están bajo mi responsabilidad"[676].

- Oficio de fecha 27 de abril de 1994[677], por medio del cual Joseph Mora Van Wichen se dirige al Capitán de Buenaventura para informarle que *"en razón a mi iliquidez y a los problemas jurídicos que afronta la M/N ZEETOR, aún no existe agencia naviera que quiera encargarse dicha embarcación (…) ruego a Ud. considerar la situación particular de la M/N ZEETOR, que no se encuentra dentro de la norma general que exige obligatoriamente el agenciamiento marítimo".*

- Acta de 3 de mayo de 1994 en la que consta que la Dirección General Marítima – Capitanía del Puerto de Buenaventura nombró como perito naval al Ing. Roberto Osorio Giraldo con el fin que verificara y avaluara los daños ocasionados entre los remolcadores de la empresa Intertug S.A. y la motonave "Zeetor"[678].

- Oficio proferido el 27 de mayo de 1994, mediante el cual Navieros de Occidente Ltda., le informó al Capitán del Puerto de Buenaventura lo siguiente[679]:

> *"Me permito informar que el oficio referido fue remitido al Armador de la M/N "Zeetor" como consta en copia de carta que anexo.*
> *Sobre el particular, nuevamente Navieros de Occidente Ltda., se permite insistir en no querer continuar siendo el Agente de la referida M/N por motivos ampliamente conocidos incluso por DIMAR, quien ya se pronunció al respecto.*
> *Si el señor Mora accede a entregar a la Capitanía copia o nueva revocatoria del mandato, solicito la automática desvinculación de "Navieros" como Agente Marítimo del "Zeetor"".*

---

[676] Fls. 119 y 128 del C.5
[677] Fl. 660 del C. 1A.
[678] Fls.456-457 C.9
[679] Fls.461 C.9

- Reporte de visita realizada el 21 de junio de 1994 a la motonave "Zeetor" de bandera hondureña en el que consta que la motonave ya mencionada se encontraba sin tripulación a bordo y abandonado[680].

- Oficio de 5 de julio de 1994 mediante el cual la Capitanía de Puerto de Buenaventura le informó a la Subsecretaria de Comunidades Colombianas en el Exterior y Asuntos Consulares lo siguiente[681]:

> *"En respuesta a su comunicación AC-1668 fechada junio 17/94 a manera de expediente con fotocopias a manera de expediente con fotocopias anexas me permito relacionar a usted algunos de los hechos más importantes que se han suscitado desde el arribo de la motonave hondureña Zeetor a este puerto y hasta la fecha.*
>
> *- La motonave "Zeetor" arribó al puerto de Buenaventura el día 02 de enero de 1992 y fue recibido con acta 006 de este despacho procedente del Puerto de la Libertad Ecuador (folio 1).*
>
> *Actuó como su Agente Marítimo Navieros de Occidente Ltda., quien con fecha febrero 7/92 solicitó a la Capitanía de Puerto certificación sobre la nave en razón a la apremiante situación económica de la nave e incumplir con los diferentes compromisos comerciales adquiridos (folio 2).*
>
> *Tratándose de una motonave de bandera extranjera no se inscribe la medida y se procede de conformidad con el artículo 1451 del Código de Comercio.*
> *- En la misma fecha el señor Capitán de Puerto CN (r) Hernando Hernández Palomino con oficio #252 DIMAR-CP1, dirigido al Agente Marítimo de la nave manifestó su preocupación (…).*
> *- Con oficio #472 y 473 fechados junio 2/92 se comunicó por parte del mismo Juzgado que dentro de los procesos instaurados por los señores Víctor Hugo Arenas Palomino y Luciano Andrés Castillo Carmona contra Pacific Coasting S.A. se decretó el embargo de la motonave "Zeetor" (folios 22 a 24).*
> *El Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura nombró como secuestre de la nave al señor Florentino Pozzo y a partir de ese momento el Capitán de la nave elevó por escrito varias solicitudes (folios 19, 21, 25, 26 y 32).*
> *El Juzgado Segundo Laboral del Circuito mediante auto #232 de abril 10/92 ordenó el embargo y secuestro de la motonave "Zeetor".*
> *Con oficio de junio 12/92 el señor Montes de Oca Beltrán remitió a la Capitanía copia de los oficios suscritos por las Federaciones de Trabajadores Marítimos y Portuarios y afines del Perú y por la CTC respectivamente como respuesta a la solicitud de ayuda por la tripulación de la motonave "Zeetor" (folios 27 a 29).*
> *El día 24 de junio/92 el citado Capitán de la Motonave remitió al Capitán de Puerto, copia del oficio enviado al señor Consul del Perú en la ciudad de Cali (folios 35 a 38).*
> *Por petición fundamentada en el artículo 23 de la Constitución que elevara el señor Joseph Mora Van Wichen el Capitán de Puerto le respondió con oficio #494 de*

---

[680] Fls.462- 463 C.9
[681] Fls.466-470 C.9

junio 18/92 las razones por las cuales el Despacho no podía acceder a lo solicitado (folios 39 a 40).
El día 09 de julio el señor Montes de Oca Beltrán informa a la Capitanía del Puerto que regresa a su país y anexo copia de las comunicaciones enviadas al Agente Marítimo, al secuestre de la nave y a su apoderado.
Con oficio #523 CP1-OFJUR julio 29/92 este Despacho ofició al Juez Primero Laboral del Circuito sobre una situación que se informó por parte del señor Víctor Hugo Arenas Palomino quien actuaba desde el 10 de julio como depositario y Capitán de la motonave "Zeetor" ante la ausencia del Capitán (folio 55).
El señor Joseph Mora Van Wichen en diferentes oportunidades verbalmente y por escrito expresó su desacuerdo por los requerimientos de la autoridad marítima, por lo cual el Capitán de Puerto con oficio #559 de agosto 10/92 dejó en claro su posición.
La procuraduría Provincial al estar enterada de la situación anormal por la que atravesaba la motonave "Zeetor" designó el 24 de abril al Dr. Eduardo Angulo Martínez abogado visitador para tomar nota de toda la documentación existente hasta ese momento en la Capitanía de Puerto dejando como constancia un acta de la fecha (folios 59 y 60).
Con oficio recibido el día 29 de septiembre/92 este Despacho conoció que la Dra. Laura Evelyn Sarria de Ramos por orden del Juzgado Segundo Laboral del Circuito de B/tura había sido designada como secuestre de la motonave "Zeetor", dentro del proceso ejecutivo laboral instaurado por Reynaldo Escultero contra la sociedad Pacific Coasting S.A. remplazando en el cargo al señor Laurentino Posso suscribiéndose el acta de entrega respectiva (folios 63 a 67).
Por información extraoficial se conoció que el señor Joseph Mora Van Wichen tenía acreencias pendientes en el Perú, por lo cual se hicieron algunas averiguaciones y se obtuvo respuesta de las compañías Apolo Service y su-mar Ltda., (folios 68 y 69).
En razón a que la motonave "Zeetor" había permanecido fondeada en el estero de agua dulce desde enero/91 el Despacho con oficio 937 dic/92 manifestó a la Dra. Laura Evelyn Sarria su preocupación por el marcado escoramiento de la nave y presumiendo una entrada de agua y una consecuencia como es el hundimiento de la misma a lo cual se respondió que no existía ningún daño en la nave (folio 72).
El señor CF (r) Sigifredo Garzón Amaya en su calidad de Gerente de Navieros de Occidente Ltda., manifestó al Despacho su deseo y necesidad de desistir al Agenciamiento Marítimo de la motonave "Zeetor" en marzo de 1993 y con oficio #271 marzo 28/93 se le informó que nuestra legislación marítima no contempla el desistimiento y/o renuncia del agente marítimo (folios 78 y 79).
No obstante lo anterior se solicitó a la secuestre de la motonave Dra. Laura Evelyn Sarria que ante la negativa del Agente Marítimo que había recibido la nave para continuar ejerciendo sus funciones de Agente se informa a despacho cual sería el nuevo agente durante el tiempo que esta permanezca en puerto sin que hasta la fecha se conozcan de manera oficial una respuesta (folio 80).
Por razones de seguridad el señor Capitán de Puerto designó el día 5 de mayo/93 al ingeniero TF (r) Roberto Bustamante, Perito Naval inscrito para que efectuara inspección a la motonave "Zeetor" y posteriormente rindiera informe sobre el estado de la misma plumas (sic), casco superestructura y maquinas.
Igualmente sobre el posible riesgo de hundimiento en el sitio de fondeo (folio 86).
*En mayo 20*93 el perito Bustamante manifestó que por falta de interés de la secuestre y el armador de la nave había sido imposible practicar una visita como lo ordenaba el Despacho (folio 93).*
Debido a la larga permanencia de la motonave en este Puerto y la urgencia de determinar su situación frente a las normas de la Marina Mercante Colombiana, se ha oficiado a los trabajadores laborales que han comunicado la existencia de

procesos ejecutivos sin obtener una respuesta que sea satisfactoria (folios 94 y 98).
- En el mismo sentido y ante el repetido requerimiento del Capitán de Puerto el señor Joseph Mora Van Wichen con oficio recibido el 27 de abril/94 como respuesta a nuestra comunicación 314 OFJUR-CP1 ha manifestado que la naciente empresa Nornave Ltda., está interesada en el Agenciamiento Marítimo de la nave.
Hasta la fecha el Despacho no conoce ninguna solicitud ante la Capitanía para que se apruebe la prestación del servicio de un futuro Agente Marítimo con esta razón social como lo establece nuestro Código de Comercio (folio 100).
En el último reporte de visita rendido por el Cuerpo de Guardacostas del Pacifico la motonave "Zeetor" está incumpliendo con las normas mínimas de seguridad que contempla la legislación marítima para naves en fondeo.
Lo anterior pone en grave riesgo por demás innecesario el transito normal de otras motonaves y/o de los remolcadores que apoyan las maniobras de arribo y salida de estas del Puerto.
Como Autoridad Marítima en el Puerto de Buenaventura considero que el señor Joseph Mora no puede seguir argumentando una situación económica precaria y por ello no cumple con las normas de seguridad elementales.
Por el conocimiento que la Procuraduría Provincial tiene de este caso solicitare comedidamente en los próximos días se verifique la celeridad de los procesos laborales que cursan contra la sociedad Pacific Coasting S.A., representada en el señor Van Wichen.
Ante la necesidad de trasladar la motonave a un sitio de fondeo que no presente riesgos al normal desarrollo de la navegación se verificará el estado de la motonave y se pondrá en conocimiento de la secuestre y los Juzgados el sitio en el cual deberá permanecer esta entre tanto concluyan los procesos existentes (…)".

- Oficio proferido por Navieros de Occidente Ltda., el 21 de julio de 1994 mediante el cual se le informó al propietario de la motonave "Zeetor" lo siguiente[682]:

"Navieros de Occidente Ltda, en procura de aclarar sus responsabilidades y su imagen ante quienes han sido sus clientes permanentes, se permite manifestar a ustedes que ante sus posibles pretensiones de querer hacer validas ante Navieros las facturas por servicios prestados a la M/N "Zeetor", cuando hicimos las veces de agente de esta motonave, pues:
1.- De acuerdo con anexos, no somos responsables de estas acreencias.
2.- Que tanto el buque (Zeetor) como su dueño, se encuentran en este Puerto, para que procedan a cobrar lo que por sus servicios el buque les llegare a deber.
3.- Que según acta anexa y carta del armador del Zeetor, no somos más sus agentes y las acreencias quedan a cargo de la M/N Zeetor y/o su nueva administración.
4.- Que Colpuertos ante el desconocimiento de Navieros de Occidente como Agente Marítimo, devolvió al armador del Zeetor la cantidad de $4.036.522.oo (cuatro millones treinta y seis mil quinientos veintidós pesos M/CTE), de acuerdo con Resolución Nro. 010659 de diciembre 30 de 1992. Estos dineros de acuerdo con acta anexa ofrecieron servir para pagar sus acreencias.

---

[682] Fls.477 C.9

Por lo anterior, Navieros de Occidente Ltda., ni cancelará cobro alguno por los servicios prestados por ustedes en el año de 1991, debiendo por lo tanto dirigirse al Armador del buque señor Joseph Mora Van Wichen, quien se encuentra a bordo de la M/N Zeetor.

Ustedes han tenido más de veintiséis (26) meses consecutivos para hacer efectivas sus acreencias y no lo han hecho.
Sin dejan de hacerlo ahora que el buque y su armador aún se encuentran en este puerto, esperando a que zarpe, para después tratar de que sea el agente marítimo de esta entonces quien asuma estas responsabilidades en razón de la mal interpretada norma de la solidaridad del Agente Marítimo, les manifestamos que no prosperarán sus pretensiones para con esta Agencia por lo ya expuesto y además por claras normas legales vigentes.
Copia de la presente está dirigiéndose a la Capitanía del Puerto, al armador de la M/N Zeetor, Sr. Joseph Mora Van Wichen, a la secuestre del mismo buque Dra. Evelyn Sarria de Ramos y a todos y cada uno de los acreedores".

- Acta de visita parcial practicada el 2 de agosto de 1994, en la Capitanía de Puerto de Buenaventura por la abogada Blanca Cecilia Solorza de Camacho y en la que se verificó la documentación concerniente a la motonave Zeetor de propiedad del señor Joseph Mora Van Wichen[683]:

"A folio 01 aparece el acta de visita # 006 practicada por la Capitanía de Puerto de Buenaventura el dos de enero de 1992, a la motonave "Zeetor" de bandera hondureña donde se establece que su puerto de matrícula es "San Lorenzo" y matricula #0322948 donde consta que el Capitán de la misma es el señor Juan Alberto Montes de Oca y el armador y propietario la Pacific Coasting S.A. A folio 05 se encuentra el oficio #333 del Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, fechado 10 de abril de 1992 en que se comunica al Capitán de puerto el embargo y secuestro de la motonave en cuestión. A folios 6 y 7 encuentro la comunicación dirigida por el entonces Capitán de Puerto Ernesto Hernández Palomino, al señor Capitán de Corbeta (sic) Sigfredo Garzón Amaya, Gerente de Navieros de Occidente, Agente Marítimo de la Pacific Coasting y fechada 10 de abril de 1992, en la que se destaca que en salvaguarda de los intereses de las entidades afectadas por la motonave Zeetor, la capitanía está tomando las medidas del caso para que antes de cualquier zarpe se cancele en forma total las acreencias pendientes- A folio F2 aparece una fotocopia informal de una liquidación de sueldos adecuados al personal de la motonave "Zeetor" hasta el 31 de marzo/92 por un total de sesenta y tres trescientos ochenta y seis dólares americanos; fechados de abril/92; y suscrita por el Capitán de la nave Juan Alberto Montes de Oca Beltrán. A folio 24, encontramos fotocopia informal de la comunicación dirigida por el señor Gerente de Navieros de Occidente, al señor Capitán de la motonave en la cual le comunica que en la fecha de la misma abril 11/92 hay una obligación pendiente de diez y nueve millones cuatrocientos veinticinco cuatrocientos un peso M/CTE (…).

En este estado de la diligencia y una vez culminado el análisis del expediente y solicitada las fotocopias de los folios enunciados se solicita comedidamente al

---

[683] Fls.480-479 C.9

señor Capitán de Puerto se sirva poner de presente los libros que tenga esta Capitanía respecto de la motonave "Zeetor", especialmente:- los libros de abordo, el libro de roll y de acuerdo con el Código de Comercio artículo 1560 numeral 5 del Código de Comercio la liquidación practicada a las lista del roll y de los libros pertinentes de la nave sobre los salarios del Capitán oficiales y tripulación y demás personas que presentaban servius (sic) de la motonave "Zeetor", en caso de no tener tales libros de liquidación debidamente aprobada por esta Capitanía. En la Capitanía de Puerto no hay ningún tipo de libros de abordo, ya que estos reposan en la motonave, y concretamente el libro de bitácora, con respecto al libro de roll, corresponde a la lista que presenta el Capitán a su arribo a puerto esa lista es verificada por las autoridades de extranjería y es competencia del DAS de entrar a determinar cualquier tipo de anomalía en relación con el personal que viene a bordo del dia (sic) nave. En relación con la liquidación o nóminas de abordo es potestad del capitán el manejo de esta documentación. En relación con la nómina de abordo (sic). Estas nomina (sic) no son presentadas a la Capitanía de Puerto para el caso de un cobro iboral por (sic) por una demanda presentada por la tripulación, desconozco si se presentó a éste Despacho la relación de sueldos del personal de abordo, ya que para ese entonces yo no me encontraba como Capitán de Puerto. Respecto a la pregunta que se me hace si se le comunicó al Juzgado Segundo Laboral del Circuito si se le comunicó el puerto de matrícula de la nave, puedo decir que no tengo conocimiento si se le comunicó, ya que para la fecha no se encontraba como Capitán de Puerto, sin embargo tendría que mirar en los archivos que tipo de documentación se tramitó para poder dar una respuesta más objetiva y clara sobre lo que se me pregunta. Agrego que la motonave en este momento se encuentra fondeada en el estero agua dulce área de fondeo bahía interior sitio asignado para estos casos, por el tiempo que lleva la motonave en este sitio considero que no cumple con los requisitos y normas de seguridad para poder hacerse a la mar es necesario y mantatorio efectuar una inspección por parte de un perito calificado o casa clasificadora.

En caso que este buque este clasificado para que emita un concepto técnico sobre su estado y así poder garantizar la vida y seguridad de las personas que vayan a tripular esta motonave. Actualmente la motonave se encuentra solamente con el armador. Se pone a disposición focotocopia del roll de tripulación de ficha diciembre 24/91. Respecto de las fotocopias solicitas (sic) se le expedirán inmediatamente. No siendo otro el objeto de la presente se firman por quienes en ella intervinieron (…)".

- Oficio expedido por Navieros de Occidente el 4 de agosto de 1994 mediante el cual se puso de presente lo siguiente[684]:

"(…) En respuesta a su atenta comunicación del día de hoy, relativa a la deuda pendiente de la M/N "Zeetor" con el señor Teódulo Granja T., por servicios prestados hace más de (31) treinta y un meses después de no ser nosotros los agentes marítimos como lo expresan los documentos que reposan en su poder, nos permitimos manifestarle:
- Navieros de Occidente no tiene ninguna obligación pendiente de pago con respecto de las deudas de la motonave Zeetor ni para con Teodulo Granja T., ni para con ningún otro acreedor por servicios prestados al referido buque.

---

[684] Fls.481 C.9

- Las posibles obligaciones de Navieros de Occidente sin beneficiario de los servicios prestados a la motonave Zeetor, por aquello de la mal interpretada solidaridad del agente marítimo, no son de su obligatoridad (sic) y más aún, por encontrarse el buque y su dueño en este Puerto.

- Los anexos a nuestra carta 078 de julio 21/94 son bastante claros y explicatorios de que, nuestras responsabilidades como Agentes expiraron en septiembre de 1992, con la confirmación de Resolución No. 014659 de diciembre 30/92 emitida por entidad oficial (Colpuertos) en el mismo sentido que también reposa en su poder.

- Usted bien podrá observar en el Acta de noviembre 12/92 que la motonave Zeetor por intermedio de su dueño debe por suministros a Navieros de Occidente $2.022.801 (plazo concedido de 12 meses sin haber hecho siquiera el primer abono) sin contar que le habíamos rebajado servicios de agenciamiento por $3.212.440 que ahora le estamos cobrando por su incumplimiento.

- Estamos en disposición de colaborarle en beneficio de excusión y en todo sentido para que se cancele las deudas embargando remanentes o bienes no embargados por juicio laboral que cursa en el Juzgado Primero Laboral (…)".

- Certificado expedida por la Capitanía de Puerto de Buenaventura – Jefe de la Oficina Jurídica, de fecha 11 de julio de 1995[685], expedida a solicitud de Joseph Mora Van Wichen, en la cual consta:

"Que por oficio # 333 de abril 10/92, del Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, dentro del Proceso Ejecutivo Laboral del señor REINALDO ESCULTERO contra PACIFIC COASTING S.A., se comunicó el embargo y secuestro de la motonave "ZEETOR" y se ordena su inscripción, la cual no fue realizada por cuanto la motonave es de bandera hondureña y dicho registro sólo puede hacerse en la Capitanía de Puerto de matrícula según art. 1450 y 1451 del C.Co., tratándose de motonaves extranjeras.

Con oficio # 462 de mayo 27/92 el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura que en Proceso Ejecutivo promovida por el señor JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN contra PACIFIC COASTING S.A. se decretó el embargo de la Motonave "ZEETOR".

Que con Oficio # 472 y 473 de Junio 2 de 1992 el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura los señores VICTOR HUGO ARENAS PALOMINO y LUCIANO ANDRÉS CATILLO CARMONA contra PACIFIC COASTING se decretó el embargo de la Motonave "ZEETOR".

Que el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura nombró como secuestre de la nave al señor LAURENTINO POSSO MURILLO.

---

[685] Fls.667-668 del C. 1A.

Que con Oficio # 363 de Mayo 22 de 1992 esta Capitanía hace saber al secuestre que por tratarse de una Motonave extranjera para darle uso comercial a los equipos de la Motonave es necesario el permiso de la autoridad competente.

Que mediante Auto No. 2173 Junio 25 de 1992 el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, dentro del Proceso Laboral adelantado por REINALDO ESCULTERO contra PACIFIC COASTING fue nombrada como Secuestre la Dra. LAURA EVELYN SARRIA DE RAMOS.

Que por medio de Acta de Entrega de Septiembre 25 de 1992 el secuestre de la Motonave "ZEETOR" señor LAURENTINO POSSO entrega al secuestre relevante Dra. LAURA EVELYN SARRIA DE RAMOS la Motonave "ZEETOR", igualmente en este auto se nombró como Depositario al señor JOSEPH MORA.

Que mediante memorial recibido en febrero 10 de 1994 por esta Capitanía la Dra. LAURA EVELYN SARRIA DE RAMOS Secuestre de la Motonave "ZEETOR" solicitó información de los requisitos indispensables para obtener el zarpe de la embarcación, la cual fue contestada mediante Oficio # 216 y 217 con fecha febrero 16 de 1994, informando la solicitud hecha por este despacho al Juzgado Segundo Laboral del Circuito para que conforme lo ordenado con el Oficio # 333 de abril 10 de 1992 y de acuerdo con el artículo 1451 de C.Co. Ordene constituir la garantía que a su juicio fuere suficiente para autorizar se expida el zarpe; igualmente se relacionó la documentación que exigiere la Autoridad Marítima para su otorgamiento.

Que mediante Oficio No. 1409 de septiembre 8/94 el Juzgado Primero Laboral del Circuito decretó la cancelación de medidas cautelares dejando sin valor el embargo comunicado mediante Oficio #472 del 02 de Junio de 1992.

Que mediante Oficio # 410 de Septiembre 8 de 1994 el Juzgado Primero Laboral del Circuito decretó la cancelación de medidas cautelares dejando sin valor el embargo comunicado mediante Oficio 462 del 27 de Mayo de 1992.

Que mediante Oficio # 412 de septiembre 8 de 1994 el Juzgado Primero Laboral del Circuito decretó la cancelación de medidas cautelares dejando sin valor el embargo comunicado mediante Oficio # 473 del 02 de junio/92.

Que mediante Oficio # 534 de Mayo 15 de 1995 del Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura dispuso el levantamiento de las medidas cautelares decretando desembargada la motonave y quedando por cuenta del Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura.

Que mediante Oficio 352 de Mayo 30 de 1995 el Juzgado Segundo Civil de Circuito comunica que dentro del Proceso Ejecutivo instaurado por el Dr. ALEJANDRO LONDOÑO LONDOÑO contra la Sociedad PACIFIC COASTING S.A. y JOSEPH MORA VAN WICHEN la Motonave "ZEETOR" aún se encuentra embargada y fue puesta a su disposición por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito."

- Escrito dirigido por Negocios Navieros S.A., al señor Joseph Mora el día 14 de agosto de 1995, en donde se señala[686]:

> *"Luego de saludarte y bastante contraído por el no cumplimiento de tu deuda a pesar de haberte esperado e insistido en repetidas oportunidades, desde tu viaje a Colombia, te agradeceré que atiendas en forma prioritaria el pago de dicho importe, ya que basado en la confianza de amigo, se te brindó todo lo necesario para la a[tensión] y zarpe de tu nave e incluso después.*
>
> *Adjunto de detallo y remito fotocopias legalizadas de los documentos firmados y aceptados cuyo ofrecimiento de pago fue para Mayo o Junio de 1992, fecha que se cumplió largamente.*
>
> *- Cheque Nº 00000003-4 Del Banco Mercantil por $5.600.00*
> *- Cheque Nº 00000004-2 Del Banco Mercantil por $5.000.00*
> *- Cheque Nº 00000005-9 Del Banco Mercantil por $57.350.00*
> *- Letra de cambio (S/. 19,950.00/1.00 T.C DIC.91) = 19.950.00*
> *- Letra de cambio (S/. 14,500.00/1.00 T.C DIC.91) = 14.500.00*
> *- Intereses: 2% Mensual Desde Mayo/92 A Julio/95 = 40,872.00 $93,272.00*
>
> *Tomar nota que los cheques girados, no fueron presentados al banco para su cobranza a vuestra solicitud y con el ofrecimiento formal de compromiso de honor de canjearlos en efectivo a tu regreso. Este retraso ha ocasionado serios problemas económicos, operativos tanto a mi empresa ya que dispusimos de un efectivo que representaba el 100% de nuestro Capital de Trabajo.*
>
> *Adicional a los Documentos bancarios, procedimos de acuerdo a tus instrucciones a cancelar:*
>
> *- Pago a la Cia. De Teléfonos $2.645.32*
> *- Alquiler de Local y mantenimiento (Paseo de la República Nº 3691.of.901 San Isidro) $3.792.29*
> *- Pasaje aéreo Lima/Piura/Lima Sr. J. Mora $124.53*
> *- Efectivo entregado a la Sra. Mora/ Sr. Castilla $1.100.00*
> *- Efectivo para trámites y envío de documentos varios a Colombia… ….$708.00*
> *- Intereses: 2% mensual Desde Mayo/92 A Julio/95 $6.528.71*
> *$14.898.85"*

- Memorial dirigido por Negocios Navieros S.A., al señor Joseph Mora el día 2 de octubre de 1995, en el cual consta[687]:

> *"Te estoy remitiendo los documentos debidamente legalizados y espero tener una respuesta aunque sea por fax (051-1-4611118) ya que como te consta te llevaste mi dinero en efectivo entregado personalmente, por lo que te pido tengas preferencia y aunque sea por partes, ya que me encuentro atravesando una seria crisis económica por la falta de dinero, incluso me han entablado juicios el Banco*

---

[686] Fls. 5 – 10 del C.5
[687] Fls. 4 del C.5

Mercantil, BIF y Enapu envíame aunque sea fechas aproximadas de pago, para yo poder ofrecer y no seguir quedando mal".

- Tutela presentada por el señor Joseph Mora Van Wichen y Pacific Coasting S.A. ante el Juzgado Civil del Circuito de Buenaventura el 24 de julio de 1996 y mediante el cual se solicitó el amparo y protección de los derechos al trabajo y protección al patrimonio, vulnerados por la Dirección General Marítima –DIMAR-. Como fundamento de su acción, el peticionario manifestó[688]:

"(…) Los derechos fundamentales conculcados

Los derechos cuya protección requiero son el de trabajo y el de la protección a la propiedad (art. 25 y 58 de la Constitución Política).

En el caso del sub-lite la tutela se invoca para dos titulares: Joseph Mora Van Wichen y la persona jurídica, Pacific Coasting S.A., ambos de origen extranjero, que fundados en los mismos hechos encuentran transgredidos sus derechos simultáneamente; por los actos del Capitán de Puerto Ernesto Hernández Palomino, están hoy a punto de causarnos un perjuicio irremediable con el hundimiento de la motonave Zeetor, si este no se detiene y coloca en situación de navegar nuevamente.

En la consideración sobre la vulneración del derecho al trabajo (art. 25 y 26 de la Carta Política) del suscrito, debe señor juez, considerar que también incide en ello mi derecho a la vida por ser la motonave Zeetor el único medio de subsistencia que tengo y el de mi familia, que me permite brindarles seguridad y amparo, acorde con las previsiones constitucionales fundamentales de los artículos 42 y 44 de la Carta Política.

(…) Se transgrede mi derecho humano al trabajo, privándome de los medios que le permiten y sometiéndome al privarme de ellos a un estado de indefensión que pretendo evitar en esta petición ante la irresponsabilidad de las autoridades que ignoran los efectos, por sus irregulares actuaciones oficiales que me conducen inexorablemente a un daño absoluto e irreversible con el hundimiento de la motonave Zeetor.

La Carta Política ampara en el artículo 58 todos los derechos patrimoniales, o sea, todos los objetos materiales o inmateriales susceptibles de valor. La Convención Americana sobre Derechos Humanos de 1969, incorporada por la Ley 16 de 1972, prescribe en el artículo 21:
"Toda persona tiene derecho al uso y goce de sus bienes".
(…)
Como lo relatare más adelante en detalle por actos jurídicos de la Capitanía de Puerto, se pretendió despojarme de mi bien único patrimonial, la motonave Zeetor, no consiguiéndolo, pero sus efectos continúan en el tiempo, pues quedé indefenso, sin poder disfrutar de la propiedad de la motonave y aún hoy se piensa seguir limitando el derecho de propiedad para imponer medidas ignorando el

[688] Fls.533-509 C.9

derecho tutelado por la Constitución Nacional; las consecuencias o efectos de esas actuaciones administrativas cuyos efectos todavía se hacen patentes físicamente como se ve en el estado de deterioro sumo del barco.
Pongo de presente que también demando la tutela del derecho de propiedad de la Pacific Coasting S.A., como quiera que también las personas jurídicas pueden ejercer la acción de tutela puesto que el precepto constitucional, el artículo 86, no hace ninguna distinción para las personas naturales y jurídicas, que de interpretarse restrictivamente para las últimas equivaldría a desampararlas sin razón constitucional alguna para lograr la efectividad de los derechos que le son susceptibles, como es el de protección de la propiedad, al debido proceso, la honra y buen nombre de defensa (…).
La propiedad, es entonces respecto a la Pacific Coasting S.A., un derecho protegido porque indirectamente gira alrededor de los derechos fundamentales de las personas asociadas en cuanto a que es el bien que produce lo necesario para la subsistencia.

Actos de autoridad que se tradujeron en la vulneración continuada de los derechos por sus actuales efectos y que conducirán a un perjuicio irremediable.

Como se explicará en el análisis técnico correspondiente a las circunstancias fácticas que vulneran los derechos fundamentales a que se refiere este escrito, el Capitán de Puerto, Sr. Hernández Palomino, funcionario público de la Dirección General Marítima, fue quien en uso de su investidura oficial realizó el acto de dar apariencia de legitimidad y legalidad a un acto usurpador del patrimonio de los peticionarios originándose una cadena de actuaciones que necesariamente me produjeron el cese del goce de mi derecho de propiedad y el de trabajo, cuando la motonave Zeetor resultó inmovilizada judicialmente con base en las artimañas del Capitán de Puerto, con fines al parecer de facilitar el despojo de la propiedad de la motonave, en todo caso antijurídicos que es lo significante jurídicamente.
(…)
El daño causado a los peticionarios y la amenaza de volverse definitivo e irreversible.
(…)
La motonave Zeetor es el único patrimonio y fuente de trabajo por lo que pedimos el amparo. El naufragio de la motonave Zeetor es una realidad a corto término porque nosotros los peticionarios no tenemos un solo céntimo para darle el mantenimiento adecuado, advirtiendo que cuando había alguna disponibilidad de dinero y las averías no eran tan graves, se impidió trabajar para corregir a tiempo los daños que son propios del ambiente marino; el mantenimiento que está a mi alcance, gracias a colaboraciones de personas conscientes, más no suficientes para impedir que poco a poco, vayan haciéndose imposible mantenerlo a flote (…)".

- Auto proferido por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura el 24 de julio de 1996 mediante el cual se resolvió avocar el conocimiento de la tutela interpuesta por el señor Joseph Mora Van Wichen y Pacific Coasting S.A., contra el Ministerio de Defensa Nacional –DIMAR-[689].

[689] Fls.508 C.9

- Contestación presentada el 26 de junio de 1996 (sic), por la Capitanía de Puerto de Buenaventura a la tutela radicada por el señor Joseph Mora Van Wichen y la Sociedad Pacific Coasting ante el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Buenaventura[690]:

> *"(…) Es función de la Capitanía de Puerto artículo 20 numeral 7 del Decreto 2324/84: "autorizar el arribo y zarpe de naves e inspeccionar el funcionamiento de las mismas".*
>
> *De acuerdo con el artículo 1450 C. Co: "la nave extranjera surta en puerto colombiano podrá ser embargada en razón de cualquier crédito privilegiado o por cualquier otro crédito que haya sido contraído en Colombia". Y el artículo 1451 C. Co.: "embargada una nave, el juez se comunicará antes de notificar el auto respectivo, al capitán de puerto de matrícula para su registro. Dictada la providencia de embargo y secuestro, aunque no esté ejecutoriada, la nave no podrá zarpar, a menos que se preste una caución real, bancaría o de compañía de seguros, igual al doble del crédito demandado, sin intereses ni costas, ni exceder en ningún caso el limite señalado en el artículo 1481, para garantizar su regreso oportuno".*
>
> *Como puede verse el artículo 1451 del Código de Comercio, garantiza la posible pérdida de la embarcación, pues no es un bien estático sino dinámico el cual para poder realizar sus funciones necesita movilizarse corriendo el peligro que este se hunda o colisione.*
>
> *No es posible otorgar zarpe a una motonave sobre la cual el Despacho Judicial ha ordenado el embargo y secuestro de la embarcación y cuyo zarpe será ordenado siempre que la caución no solo garantice el regreso oportuno del bien sacado del comercio sino también los posibles perjuicios que podrían degenerarse de un daño o de un hundimiento, pretendiendo con ello hacer ilusorias las propiedades y pretensiones de las partes en litigio.*
>
> *El señor Joseph Mora Van Wichen en su escrito, arguye que fueron violados sus derechos fundamentales como son el derecho a la vida, al trabajo y por parte de la sociedad el derecho a la propiedad.*
>
> *En este escrito demostraremos que en ningún momento fueron violentados dichos derechos, por cuanto para que se violente el primero de ellos es necesario que se limite a tal persona que se haga dependiente de otra y por el contrario al señor Joseph Van Wichen no ha sido limitada en su libertad personal, ni arrestado, ni confinado a realizar determinados actos, ni amenazado, ni torturado, ni sometido a un trato cruel, inhumano o degradante. En cuanto a la segunda violación mencionada esta Capitanía solo ha cumplido con una serie de procedimientos instaurados en nuestra legislación colombiana y por ende mal haría violar dicho procedimiento incumpliendo y violentando las normas como ente público que es y de servicio social. Si la violación al trabajo a que se refiere el tutelante es debido al no zarpe de la nave, esta es nugatoria por cuanto la motonave en si se encontraba bajo un proceso que se adelantaba ante el Juzgado Laboral que emitió auto de*

---

[690] Fls.87-96 C.9

embargo y secuestro de la nave y no expidió la garantía de que habla el artículo 1451 del C. Co., por falta de recursos tal y como obra en el anexo del presente escrito; dicha providencia en ningún momento ordenó a que el señor Van Wichen no trabajara, bien podría haber nombrado a un apoderado en Colombia para que gestionara el proceso, regresar con su familia y continuar trabajando, pero fue su voluntad el permanecer en nuestro país. Mi pregunta ahora sería si durante todo este tiempo ha podido sobrevivir, es porque ha trabajado y hasta el momento no sufre de ninguna enfermedad grave o limitación física alguna que le impida trabajar.

En cuanto a lo que alega el mismo señor Joseph Van Wichen en representación de la sociedad Pacific Coasting Ltda, el cual arguye se ha violentado su derecho fundamental cual es la propiedad, de acuerdo con el artículo 58 C.N., este Despacho no ha desconocido la propiedad de la sociedad en la nave representado por el señor Van Wichen, pero confunde el tutelante en su escrito, habla como si lo hubiesen expropiado del bien, y tal cosa no ha sucedido el embargo se verificó a raíz de unas deudas pendientes que tenía la persona jurídica de la sociedad y el señor Joseph Van Wichen con su tripulación, el hecho mismo del embargo es una medida cautelar, una garantía para sus acreedor. Constituyéndose en un medio más no en la causal principal.

Por lo expuesto, el tutelante no ha sido violentado en sus derechos fundamentales, por el contrario se ha garantizado los mismos, tal y como consta en el sinnúmero de escrito en la cual esta Capitanía demostró entereza por agilizar y llegar a un acuerdo entre las partes, sin que esto se cristalizara. Entendemos que la situación del tutelante en este momento es buscar indemnización por lo que él considera fue injusto, pero no es en contra de la Capitanía pues esta se encontraba cumpliendo con la normatividad y menos dilapidando el proceder del entonces funcionario como capitán de puerto.

Igualmente hemos tenido noticia de los diversos escritos, de procedimientos que el tutelante ha iniciado no solo en contra del Ministerio de Justicia, de DIMAR, del Ministerio de Defensa, etc; todas infructuosamente. Precisamente uno de las últimas contestaciones dadas por el Ministerio de Defensa al respecto, se anexará al presente escrito de descargos como prueba de lo que pretende el señor Joseph Mora Van Wichen (…)".

- Sentencia No. 66 proferida por el Juzgado Segundo Civil del Circuito el 31 de julio de 1996 y mediante la cual se resolvió no tutelar los derechos de propiedad y al trabajo invocados por el señor Joseph Mora Van Wichen y Pacific Coasting Ltda contra el Ministerio de Defensa Nacional –Dimar- por cuanto consideró[691]:

"(…)Examinado el caso en su contexto general, se advierte de los numerosos hechos, pruebas que solicita y alegaciones, que el tutelante pretende parte del restablecimiento de sus derechos patrimoniales mediante la indemnización de perjuicios que reclama en la actualidad extrajudicialmente al Ministerio de Defensa Nacional –DIMAR- según manifestó en la declaración rendida en este Despacho (folio 110-111) y que se concreta en la reconstrucción del barco, cuyo valor

[691] Fls.77-85 C.9

ascienda aproximadamente (folios 43, 46, 47 y 48) a $700.000.000 y a gastos de alojamiento, alimentación y transporte mientras durante los trabajos pues teme que se le hunda la m/n.

En gracia de discusión, en las circunstancias que se narra se tuviera en cuenta la necesidad de proteger el derecho de propiedad como consecuencia de la violación evidente de otros principios y valores constitucionales de carácter fundamental, tales como la vida o el trabajo, el Despacho considera que por la vía de tutela no podría ampararse el referido derecho, porque si siendo eminente el hundimiento no sería posible disponer de inmediato rublos con violación de las reglas del presupuesto nacional sumas de dinero tal elevadas, porque la ley determina procedimientos que deben realizarse con casi un año de anticipación para señalar cada una de las partidas en que se repartirá.

Por lo tanto la acción de tutela no sería un medio eficaz para lo pretendido por el tutelante, como tampoco lo sería la vía ordinaria porque lo impetrado estaría sometido a la decisión favorable del Tribunal correspondiente y que hoy la parte demandada confronta (Dimar) para desconocer las aspiraciones del peticionario, según el escrito de contestación (folios 55-64). Por otra parte, no podría protegerse un derecho incierto y discutible, adelantándose el reconocimiento de cierta manera al ordenarse su reparación de la m/n como lo pretende el accionante.

Además, de los hechos narrados se infiere que si la vulneración se dio por culpa de la autoridad marítima, ya es un hecho consumado que no puede en la actualidad protegerse y su la causalidad o sucesión de hechos se deriva de tal situación, por lo controvertible tampoco es posible amparar.

En relación con el derecho al trabajo que se dice amenazado por la ocurrencia del daño, al sobrevenir el hundimiento de la m/n, Zeetor por su naturaleza de derecho-, le compete al accionante si su deseo solo es ejercer la actividad naviera respecto con dicho bien, cumplir con las exigencias legales establecidas en el artículo 1541 del Código de Comercio, como es, prestar caución para garantizar el regreso oportuno de la m/n toda vez que se encuentra embargado por demandas civiles en este mismo Despacho.

De otro lado debe hacérsele notar al accionante que el Estado Colombiano protege el acceso a obtener un empleo en condiciones de igualdad y legalidad, pero ello no implica que se le ampare como exigencia el conceder la exclusividad de determinada labor, y en relación con el específico bien. Y en esas circunstancias no se observa que la autoridad acusada haya amenazado o vulnerado.

Por último y en cuanto a la afirmación de que la m/n Zeetor en su único medio de subsistencia que tiene el demandante y su familia, el hecho se desvirtúa porque en la declaración el señor Joseph Mora Van Wichen confesó que aquella se solventaba del alquiler de una casa de su propiedad y de la venta de otros bienes. Se percibe que el accionante ha centrado toda su atención en la conservación de ese solo bien patrimonial para el ejercicio de su profesión, olvidando que existen muchas actividades que bien podría realizar para lograr su subsistencia. Fincar como única aspiración el deseo de proteger la m/n no significa que el Estado Colombiano esté en obligación de garantizar anhelos personales, por cierto plausibles que esa instancia espera, tenga el resultado perseguido (…)".

- Providencia proferida por el Tribunal Superior de Buga el 27 de agosto de 1996 a través de la cual se resolvió lo siguiente[692]:

> *"Primero.- ADIMITIR la impugnación, para darle el tramite respectivo de la sentencia No. 66 de 31 de julio de este año -1996- (fls. 112 a 116 fte, cdno. No. 1), proferida por la Juez Segundo Civil del Circuito de Buenaventura, por la cual se denegó acceder a la tutela entablada por el ciudadano Joseph Mora Van Wichen, quien dice actuar en su propio nombre y en el de la sociedad Pacific Coasting S.A., domiciliado en Panamá.*
>
> *Segundo.- DECRETAR inspección judicial de parte de esta Sala a la embarcación o motonave Zeetor fondeada en el puerto de Buenaventura y de que trata la tutela, para verificar las condiciones en que se encuentra, esto es, si presenta daños, su estado general y todo lo que se estime pertinente al momento de llevar a cabo ésta diligencia.*
>
> *Se ordena que a esa diligencia se haga presente el Capitán Antonio Rodríguez Castellanos, para que precise el informe técnico o estudio para la reparación de la motonave Zeetor que rindió según constancia que aparece en el expediente (fls. 76 fte y ss., cdno. No. 2) (…)".*

- Oficio No. 1302 de 4 de septiembre de 1996, mediante el cual el Capitán de Puerto de Buenaventura le solicita a la Juez Segundo Civil del Circuito[693] que:

> *"(…) se haga saber a través de su Despacho al señor Joseph Mora Van Wichen y/o sociedad Pacific Coasting S.A., así como al secuestre la necesidad de enmendar fondeadero a la motonave Zeetor, por cuanto debido a las condiciones en que se encuentra la motonave existe inminente peligro que ella naufrague quedando en un sitio de tráfico marítimo, colapsando por ende su fluido y perdiéndose la garantía por ser objeto de medida cautelar en su Despacho en el proceso de la referencia".*

- Oficio No. 1299 de 4 de septiembre de 1996 mediante el cual el Capitán de Puerto de Buenaventura le informa al señor Joseph Mora Van Wichen y/o Sociedad Pacific Coasting S.A lo siguiente[694]:

> *"En días pasados, de acuerdo con la última inspección realizada a la motonave Zeetor, pudimos constatar la falta de mantenimiento y reparación de la motonave que asegura su operabilidad y por ende navegabilidad. Es por ello, que en aras de evitar en el futuro algún percance con la citada nave; solicito enmiende fondeadero, pues el sitio en que actualmente se encuentra es el centro del canal, y cualquier siniestro marítimo que involucre la motonave actualmente puede obstruir el paso.*

---

[692] Fls.58-63 y 71-77 C.9
[693] Fls.576 C.9
[694] Fls.574 C.9

Para tal efecto, debe informar a esta capitanía y al juzgado donde se encuentra embargado fecha y hora a realizar la maniobra y sitio a fondear".

- Oficio proferido por el Tribunal Superior de Buga el 13 de septiembre de 1996, mediante la cual informa a la Capitanía del Puerto de Buenaventura lo siguiente[695]:

"(…)

"Tribunal Superior del Distrito Judicial, Sala de Decisión. Magistrado Jairo A. Líberos Cáceres, Guadalajara de Buga., septiembre trece (13) de mil novecientos noventa y seis (1996) "……"Parte Resolutiva: Suficiente lo expuesto, para que el Tribunal Superior de Distrito Judicial de Buga, en Sala Civil de Decisión, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley. RESUELVA: Primero. Confirma".

- Oficio de 12 de noviembre de 1996 mediante el cual el señor Joseph Mora Van Wichen le informó al Capitán del Puerto de Buenaventura lo siguiente[696]:

"Tomé nota del contenido de su carta y le comento que exactamente para evitar algún daño mayor del que ya fue ocasionado por la irresponsabilidad y abuso de sus funciones de parte de un anterior Capitán de Puerto, el Capitán (r) Ernesto Hernández Palomino, recurrí a un acción de tutela, la cual como usted sabe esta en este momento en el Tribunal Superior de Buga, para ser evaluada y por definirse en los próximos días. Mientras tanto estamos haciendo lo que está a nuestro alcance.

El interés mío en salvar la motonave es tan grande como la preocupación suya para salvar el canal".

- Oficio de 13 de noviembre de 1996 mediante el cual, las Fuerzas Militares de Colombia informaron a Comandante de la Fuerza Naval del Pacifico, la situación en que se encontraba la motonave Zeetor[697]:

"(…) a) La M/N se encuentra varada en posición. Lat 63, 54, 12º N Long 77º 05.50 W. No obstaculiza canal de Buenaventura actualmente.

b) Según lo expuesto por el señor Joseph Mora Van Wichen, propietario y responsable de la embarcación, se tiene una avería a lo largo de la quilla originada al tratar de apuntalar aproximadamente ocho perforaciones en el casco de esto hace aproximadamente ocho días y fue motivo para que, usando remolcadores de la Sociedad Portuaria, fuera llevado a su actual posición.

---

[695] Fls.571-572 C.9
[696] Fls.577 C.9
[697] Fls.579-580 C.9

c) Las bodegas de carga se encuentran comunicadas e inundadas al 70%. En marea máxima el 130500R-NOV-96 alcanzó 18º de escora al costado de estribor.

d) Esta empiando (sic) al anclar de babor, la cual pasa por fil (sic) de roda y se tensiona por el costado de estribor.

e) No cuenta con ningún tipo de maquinaria propulsora ni generatriz (sic) abordo, tampoco tiene comunicaciones.

f) Abordo solo permanece el señor Joseph Mora y el señor Nicolás Arturo Suárez Arboleda (C.C. 71.575.061 de Medellín).

Requerimiento hecho por el señor Joseph Mora:

Básicamente solicita cambiar la actual posición del ancla, desplazándola a la proa o a la armura de babor, como lo permita el calado de remolcador.

Proyección de maniobras:

a) Se observará la situación en marea baja 131118R Nov/96 para hacer una mejor evaluación de la forma de desplazar el ancla.

b) El 131500R- NOV/96 los buzos asignados realizarán engrilletada del ancla a la línea del remolcador ARC- ANDAGOYA.

c) El 131730R- NOV/96 se inicia fase de desplazamiento del ancla al sitio sugerido por el señor Joseph Mora, acuerdo a relación profundidad del lugar y calado del remolcador.

Recomendación:

Es conveniente preparar una unidad del tipo L.C.U ya que el actual calado del ARC ANDAGOYA (12 pies) limita mucho el área de desplazamiento del ancla por las condiciones de profundidad del lugar. El 130600R- NOV-96 se efectuó sondaje del área por parte de la Unidad de Guardia de Guarda costa del Pacifico obteniendo un promedio de 12 pies".

- Oficio proferido el 15 de enero de 1997 por Joseph Mora Van Wichen, mediante el cual solicitó a la Capitanía del Puerto de Buenaventura lo siguiente[698]:

"Joseph Mora Van Wichen, mayor de edad y de paso por esta ciudad, identificado como aparece al pie de mi firma respectiva, actuando en calidad de armador de la M/N Zeetor, fondeada en la bahía de agua dulce de esta ciudad. A usted con respeto, y con base en el art. 23 de la Constitución Nacional, le solicito se sirva informarme si a la fecha, la motonave de mi propiedad, presenta algún problema de tipo judicial, para solicitar zarpe. La información la requiero con fines judiciales".

---

[698] Fls.582 C.9

- Oficio Nº 0030 expedido por el Ministerio de Defensa Nacional el día 21 de enero de 1998, mediante el cual se informa que *"de acuerdo a información suministrada por el Archivo General del Ministerio de Defensa Nacional el día 16 de enero/98, el señor SIGIFREDO GARZON AMAYA, ingresó a la Armada Nacional como Cadete el 01 de noviembre de 1952 acuerdo resolución Nº 3756/52; se retiró del servicio activo a solicitud propia acuerdo decreto Nº 1825/71, con novedad fiscal 01 de octubre de 1971, con el grado de Capitán de Corbeta. Igualmente el señor ERNESTO HERNANDEZ PALOMINO, ingresó a la Armada Nacional como Cadete Naval el 01 de febrero de 1955 acuerdo resolución 2732/55 y se retiró del servicio activo por solicitud propia acuerdo decreto 3940 de 1986 con novedad fiscal 05 de febrero de 1986, con el grado de Capitán de Navío"*[699].

- Comunicación de fecha 13 de julio de 1998[700], por medio de la cual la sociedad Apolo Service Co. Ship Chandlers, en repuesta a la solicitud que le extendió el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca, remitió copia de *"las acreencias pendientes con la M.V. Zeetor y Joseph Mora Van Wichen"*, con relación a las cuales manifestó que:

> *"(...) cursamos un proceso penal en su contra, por haber incumplido con pagar la suma de US$ 10.786.00 (…) más intereses, gastos, costas, costos, honorarios de abogado.*
>
> *1. Ha (sic) pesar de haberse comprometido en reiteradas oportunidades, habiendo cometido el delito de libramiento indebido el mismo que se encuentra claramente tipificado en el Artículo 215 inciso 4 del Código Penal Peruano, al haber girado un cheque contra una cuenta corriente cancelada seis meses antes.*
>
> *2. Durante la última semana del mes de Enero de 1991 nuestra empresa Apolo Service E.I.R.L., le envió mercadería para la provisión de su nave de nombre "Zeetor" al señor Joseph Mora Van Wichen como pago por la mercadería el señor giró un cheque sin provisión de fondos en cuenta corriente.*
>
> *El señor Joseph Mora Van Wichen giró el mencionado cheque No. 0436 por US$10.786.00 (…) teniendo pleno conocimiento que la cuenta corriente No. 9502831 a cargo de la empresa Nornave S.R.L. en el Banco Surmeban – sucursal Miraflores Lima-Perú. Se encontraba cancelada seis meses antes de girar el cheque es decir hubo plena intención de fraude y dolo directo ya que se burló de nuestra seriedad comercial en el mercado plagrantemente.*

---

[699] Fls.69 del C.2
[700] 14-37 del C.1.

3. Habiéndonos rogado que iba a cumplir con pagar lo esperamos pero una vez más nos decepcionó y se fue a vivir a Cartagena Colombia a seguir estafando y engañando a la gente honesta.

4. En relación al comportamiento asumido en el manejo de sus negocios, nos atrevemos a decirles que en el Puerto de Callao en el Perú el señor Joseph Mora dejó una pésima imagen del estafador, ladrón y embaucador, ya que tenemos conocimiento que no somos la única empresa que ha sido engañada por este sinvergüenza que sabemos se casó con una peruana y se fue a vivir a Colombia.

5. Inclusive tenemos pruebas que estafó al servicio industrial de la Marina – Sima Chimbote por lo que el sima le embargó la única propiedad que tenía en la ciudad de Tamara, provincia y departamento de Piura – Perú.

6. El servicio Industrial de la Marina (SIMA) le embargó al señor Joseph Mora Van Wichen el inmueble (…).

Al señor Mora Van Wichen se le declaró reo ausente y se le cursaron ordenes de ubicación y captura por todo el país por la suma de US$10.786.00 (…).”

A la comunicación antes citada se adjuntaron los siguientes documentos:

1. Informe rendido por el representante de la empresa Apolo Service E.I.R.L., sobre las gestiones referentes a las investigaciones y denuncios contra Joseph Mora Van Wichen[701].

2. Informe de gastos[702].

3. Copia del oficio de fecha 1º de septiembre de 1992[703], por medio del cual la Justicia Penal de Perú, requiere información al Ministerio del Interior – Dirección de Migraciones y Naturalización de ese país, sobre *“el movimiento migratorio y si ha salido del país el incursado JOSEPH MORA VAN WICHEN (…) urge para los efectos de la instrucción que se sigue por delito contra el patrimonio – Libramientos indebido (sic)”.*

4.Copia del oficio de fecha 1º de septiembre de 1992[704], por medio del cual la Justicia Penal de Perú, requiere al *“Director del Diario Oficial “EL PERUANO””*

---

[701] Fl. 16-17 del C.1.
[702] Fl. 18 del C. 1.
[703] Fl. 19 del C. 1.
[704] Fl. 20 del C. 1.

para que fije el edicto correspondiente al *"REO AUSENTE; JOSEPH MORA VAN WICHEN, (…)por el delito contra el patrimonio – Estafa – Libramiento indebido".*

5. Copia del edicto fijado el 2 de septiembre de 1992[705], cuyo texto es el siguiente:

> *"Por la presente publicación, la señora Juez del Trigésimo Octavo Juzgado Penal de Lima, cita, llama y emplaza al REO AUSENTE JOSEPH MORA VAN WICHEN, a fin de que se ponga físicamente a derecho en el local del juzgado a efecto de que rinda su declaración instructiva, en los que se le sigue por delito de Libramiento indebido. Fdo. Dra. Laura Lucho; Juez Instructora Provisional; Tony García, Actuario".*

6. Copia del oficio de fecha 27 de agosto de 1992, por medio del cual la sociedad Apolo Service Co. Ship Chandlers solicito a la justicia penal que Joseph Mora Van Wichen fuera declarado reo ausente, informó que éste *"se ha fugado del país con el propósito de evadir las obligaciones y deudas que tiene pendientes de cancelación, encontrándose en a actualidad en el vecino país de Colombia en la ciudad de Buenaventura; por lo que se deberá oficiar a la Dirección General de Migraciones a fin de informar la salida del País del ciudadano Belga JOSEPH MORA VAN WICHEN con carnet de Extranjería No. 64706".*

7. Copia del oficio de fecha 6 de marzo de 1992[706], por medio del cual la sociedad Apolo Service Co. Ship Chandlers, se constituye en parte civil dentro del proceso penal y allega el acta de compromiso suscrita por Joseph Mora Van Wichen, entre otros.

8. Copia del Acta de Compromiso suscrita por Joseph Mora Van Wichen, en la cual se lee:

> *"Conste por la presente el formal compromiso que yo JOSEPH MORA VAN WICHEN (…) asumo (…) de saldar la deuda pendiente a favor de Apolo Service E.I.R.L., en el plazo máximo de cuarenta días, contados a partir del día de la fecha, en dos armadas, la primera de las cuales se hará efectiva dentro de los veinte días siguientes de la fecha de suscripción del presente compromiso. (…).*
> *Lima, 19 de junio de 1991"*[707]

---

[705] Fl. 21 del C. 1.
[706] Fls. 23-25 del C. 1.
[707] Fl. 27 y 30 del C. 1.

9. Copia del oficio de fecha 6 de marzo de 1992[708], por medio del cual la sociedad Apolo Service Co. Ship Chandlers, presentó ante el juzgado Trigésimo Octavo de Instrucción de Lima, la solicitud de embargo de los bienes muebles y enseres que se encuentren en el domicilio del demandado Joseph Mora Van Wichen.

10. Copia del cheque firmado por Joseph Mora Van Wichen por valor de US$ 10.786.oo, en el cual se observan los sellos de "CUENTA CANCELADA" y "NO NEGOCIABLE"[709].

- Oficio de fecha 24 de noviembre de 1999[710], por medio del cual el:

> *"suscrito Capitán Max Pieterse, presidente de la compañía Gulfship, Inc., Houston, TX, declara que conoce a la compañía PACIFIC COASTING S.A. de PANAMÁ, cuyo presidente es el señor JOSEPH MORA de Ambres Belgica y residente en el Perú, como un socio leal en el negocio marítimo desde el año 1984.*
>
> *Mutuamente hemos hecho negocios en el transporte marítimo desde puertos del golfo de Estados Unidos y México al Perú y Chile, hasta el año 1992 y esto por un total de aproximadamente (…) o sea un promedio de 10 a 12 operaciones de transporte al año.*
>
> *Durante todo este tiempo, el señor Joseph Mora y la compañía PACIFIC COASTING S.A. respectivamente se han destacado por su alto nivel profesional y gran eficiencia en los negocios financieros y además cumpliendo con seriedad los compromisos financieros que acompañan estas operaciones de transporte internacional".*

3.3.2 Valoración jurídica – Responsabilidad del Ministerio de Defensa – DIMAR – Capitanía de Puerto de Buenaventura

De conformidad con el artículo 1430 del Código de Comercio, la autoridad marítima nacional está en cabeza de la Dirección de la Marina Mercante la cual ejerce sus funciones en los puertos y mar territorial; en concordancia con lo cual, el artículo 4º del Decreto 2324 de 1984, estableció la Dirección General Marítima y

---

[708] Fl. 28 del C. 1.
[709] Fls. 29 y 34 del C. 1.
[710] Fl. 1019 del C. 1A.

Portuaria (hoy Dirección General Marítima - DIMAR[711]), dentro de cuyas funciones se encuentran: *"(…) 5. Regular[712], dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar, la búsqueda y salvamento marítimos y fijar la dotación de personal para las naves. 6. Autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas (…) 8. Regular*, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales; practicar la visita de recepción a puerto colombiano a las naves y artefactos navales a través de las Capitanías de Puerto. (…)"[713].*

Entonces, estas funciones corresponden a la Dirección de la Marina Mercante y Portuaria (DIMAR) como autoridad marítima nacional, pero son ejercidas a través de las Capitanías de Puerto, cuyos capitanes ejercen exclusivamente las funciones de autoridad marítima[714].

Así, el mismo Decreto 2324 en su artículo 8º instituyó las Capitanías de Puerto dentro de la estructura orgánica de la Dirección General Marítima y Portuaria (hoy DIMAR) y les otorgó, entre otras, las funciones de: *"1. Ejercer la autoridad marítima y portuaria en su jurisdicción. 2. Hacer cumplir las leyes y disposiciones relacionadas con las actividades marítimas y portuarias. (…) 7. Autorizar el arribo y zarpe de naves e inspeccionar el funcionamiento de las mismas (…)[715]".*

Adicionalmente, frente al régimen de la autoridad marítima el artículo 1431 del mencionado código, indicó que la autoridad marítima se regirá en todo lo que no contraríe el presente Libro, por las normas orgánicas de la Marina Mercante o colombiana y las disposiciones reglamentarias de ésta.

---

[711] El inciso final del artículo 25 de la Ley 1a de 1991 acortó el nombre de este organismo porque se le suprimieron algunas funciones con la creación de la Superintendencia General de Puertos (hoy Superintendencia de Puertos y Transporte)
[712] El término regular fue declarado inexequible por la Corte Suprema de Justicia, mediante sentencia 63 de 22 de agosto de 1985, al considerar que las funciones de regulación pertenecen al legislador.
[713] Art. 5 Decreto 2324 de 1984.
[714] Parágrafo del artículo 23 de la Ley 1a de 1991.
[715] Artículo 20 Decreto 2324 de 1984.

Al respecto se encuentra el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, según el cual se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; el manejo de carga, estiba y desestiba, cargue y descargue, tarja, trincado, porteo, practicaje, amarre y desamarre, remolque, almacenamiento, apertura, acondicionamiento de plumas y aparejos, reubicación, reconocimiento y usería, llenado y vaciado de contenedores, embalaje, pesaje, cubicaje, marcación, manejo de vertimiento y residuos portuarios, seguridad industrial, alquiler de equipos, operación de equipos portuarios, fumigación, inspección y clasificación, y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y Terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

Asimismo, los servicios relacionados con la actividad portuaria son prestados por el Terminal Marítimo, dentro de los cuales se encuentran los servicios prestados a la nave que comprenden el atraque, operación de carga, aprovisionamiento, reparaciones, zarpe y demás actividades y suministros necesarios para la atención de los barcos.

Con referencia a los servicios antes relacionados, la Sala resalta que toda nave que arribe al terminal marítimo, antes de iniciar operaciones de manipulación de carga, embarque o desembarque de pasajeros o tripulantes, debe recibir la visita oficial de diferentes autoridades, dentro de las cuales se encuentra el Capitán de Puerto o su representante, visita que debe ser atendida personalmente por el capitán de la nave.

Ahora bien, en lo que respecta al zarpe, es claro que ninguna nave podrá salir del terminal sin el zarpe que expida la autoridad marítima, representada por el Capitán de Puerto.

En el caso de autos, la Sala observa que frente a la gestión del Capitan de Puerto se presentaron las siguientes inconformidades, aducidas como causantes del daño:

3.3.2.1 ***El gerente de la compañía de agencia marítima – NAVIEROS DE OCCIDENTE, era íntimo amigo del capitán de puerto, por ser oficiales navales de la Armada Colombiana, eventualidad que hizo que éste último entrará con su autoridad a intervenir en las relaciones de la motonave, para que se le reconocieran unos créditos a dicha agencia.***

Sobre este punto la Sala observa que obra en el expediente el oficio expedido por el Ministerio de Defensa Nacional el día 21 de enero de 1998, mediante el cual se informa que *"de acuerdo a información suministrada por el Archivo General del Ministerio de Defensa Nacional el día 16 de enero/98, el señor SIGIFREDO GARZON AMAYA, ingresó a la Armada Nacional como Cadete el 01 de noviembre de 1952 acuerdo resolución Nº 3756/52; se retiró del servicio activo a solicitud propia acuerdo decreto Nº 1825/71, con novedad fiscal 01 de octubre de 1971, con el grado de Capitán de Corbeta. Igualmente el señor ERNESTO HERNANDEZ PALOMINO, ingresó a la Armada Nacional como Cadete Naval el 01 de febrero de 1955 acuerdo resolución 2732/55 y se retiró del servicio activo por solicitud propia acuerdo decreto 3940 de 1986 con novedad fiscal 05 de febrero de 1986, con el grado de Capitán de Navío"*[716].

Vista la prueba que antecede, la Sala concluye que ella sólo es indicativa de que *SIGIFREDO GARZON AMAYA – Gerente de la agencia marítima NAVIEROS DE OCCIDENTE LTDA, formó parte de la Armada Nacional desde el 01 de noviembre de 1952 hasta el 01 de octubre de 1971, y ERNESTO HERNANDEZ PALOMINO – Capitan del Puerto de Buenaventura para la fecha de los hechos, también formó parte de la Armada Nacional desde el 01 de febrero de 1955 hasta el 05 de febrero de 1986,* es decir que ambos ciudadanos pertenecieron a la misma institución, en época similares.

Sin embargo, la Sala no encuentra en la certificación citada ni en el restante material probatoria que exista merito para señalar la existencia de una amistad

---

[716] Fls.69 del C.2

entre los mencionados señores, por cuanto su instrucción en la misma institución no es indicativa de tal circunstancia, toda vez que ella da lugar a distintas hipótesis, con iguales posibilidades, por ejemplo, de aquí podría decirse que existió una enemistad entre ellos o que fueron simples conocidos. Ello así, mucho menos podría derivarse de aquí la prueba de cierta especie de asocio para causar daño a una sociedad o embarcación que apenas arribaba a puerto Colombiano.

Ahora bien, lo que sí está probado dentro del plenario, es que la sociedad propietaria y armadora de la motonave tenía, de tiempo atrás, inconvenientes con su tripulación, circunstancia que dio lugar a las certificaciones expedidas por el Capitán del buque y la interposición de la demanda laboral que conllevó el embargo y secuestro de la nave como medida cautelar, alegado por el demandante como daño antijurídico.

El argumento anterior, sirve de fundamento para despachar negativamente el siguiente cargo propuesto por la parte demandante, según el cual **"*Para detener definitivamente la ZEETOR en Buenaventura se alentó al capitán de la motonave ZEETOR, señor JUAN MONTES DE OCA, para que hiciera liquidaciones de crédito laborales a favor de tripulantes, algunas de ellas después de que estaba destituido como capitán del buque*"**

De este modo, la Sala concluye que no encuentra probado, en primer lugar, que existiera algún tipo de asocio entre el Capitan del Puerto de Buenaventura y el gerente de la Agencia Marítima para dañar a la sociedad demandante o a la embarcación de su propiedad.

En segundo lugar, queda claro que los inconvenientes laborales presentados entre la sociedad propietaria y armadora del Buque – Zeetor y los miembros de la tripulación, obedeció únicamente al incumplimiento por parte del armador de sus obligaciones laborales, tales como el pago de los salarios, el pago de las vacaciones, así como, a la negativa de su representante Joseph Mora Van Wichen de atender las solicitudes por ellos presentadas y llegar a un acuerdo, al punto que negó ante las autoridades públicas (Inspeccion de Trabajo) su calidad de representante legal, atribuyendo esa calidad al Capitan del Buque, JUAN

ALBERTO MONTES DE OCA, a quien luego destituyó y denunció penalmente por expedir en nombre de la sociedad las constancias donde constaban tales oblgiaciones.

3.3.2.2 ***La Capitanía de Puerto ante la solicitud de la autorización de zarpe elevada insistentemente por la PACIFIC COASTING S.A., le negó desde enero 20 de 1992, alegando que la motonave tenía deudas pendientes con COLPUERTOS, situación que no era cierta, (…) No obstante esto temerariamente la capitanía de puerto negó el zarpe.***

En atención a este cargo, la Sala encuentra que obra en el plenario el testimonio del señor Ernesto Hernández Palomino, quien en calidad de Capitán del Puerto de Buenaventura, cargo que ejerció desde el 12 de agosto de 1990 hasta el 6 de enero de 1994, manifestó que para la fecha en que se decretó el embargo del buque Zeetor, por parte del Juzgado 2º Laboral de Buenaventura (10 de abril de 1992) nunca se había solicitado autorización de zarpe, ni a través de su agente marítimo ni de otro representante[717].

Al respecto se halla el oficio de fecha enero 20 de 1992[718], por medio del cual Navieros de Occidente Ltda, se dirige a Puertos de Colombia – Dirección de Operaciones, para comunicarle que el *ZEETOR "zarpará el DIA DE HOY 20 ENERO/92 a las 14:00 horas"* y en consecuencia solicitar el servicio de *Piloto Práctico para esa hora y fecha.*

Pese a lo anterior la Sala encuentra que el zarpe nunca se dio, por falta de recursos económicos del armador y porque se procuraba la consecución de carga para la nave.

Al respecto, obra la declaración rendida por SIGIFREDO GARZON AMAYA – Representante Legal de la Agencia Marítima, de quien no puede olvidarse que funge como representante legal ante las autoridades colombianas de la motonave,

---

[717] Fls. 22 – 28 del C.4
[718] Fl.778 del C. 1A.

y quien manifestó que "*con respecto del señor Joseph Mora, ni él ni el capitán del buque en ningún momento han pedido el zarpe, se quedó acá simplemente porque el señor Mora le quiso conseguir carga y no le consiguió por las condiciones legales del buque y después por unas denuncias laborales que ha tenido y mal puedo pedirle zarpe a un buque sin tener la debida solicitud para hacerlo"*

Ratifican las manifestaciones hechas por el agente marítimo, el oficio dirigido al Capitán de Puerto, el día 7 de febrero de 1992, donde Navieros de Occidente Ltda[719] manifestó estar "*en serias dudas de que el Capitán y/o Representante Sr. Joseph Mora pueda proveer los fondos necesarios para que el buque pueda zarpar",* como igualmente se lo informó el siguiente 10 de febrero de 1992[720], a Joseph Mora Van Wichen cuando le advirtió que *"el buque no podrá zarpar sin antes haber cancelado la totalidad de estas acreencias".*

En esta misma fecha el Capitán de Puerto se dirigió a Navieros de Occidente - agencia portuaria de la motonave ZEETOR, para manifestarle *una vez más"* su preocupación *"por la situación anormal en que se encuentra la M/N" y manifestó:*

> *"Sobre la citada embarcación existen múltiples problemas, contándose entre otros con los siguientes:*
>
> *1. Deuda al terminal marítimo que en este momento alcanza una suma considerable.*
>
> *2. Deudas con la tripulación que hasta la fecha asciende a la suma de US$64.000 aproximadamente.*
>
> *3. Deudas con el aprovisionador que asciende a US$3.000, con lo cual el aprovisionamiento de la embarcación se vería afectado y por ende su tripulación.*
>
> *4. Deuda con la Agencia Naviera que también asciende a una alta suma.*
>
> *Como se podrá observar esas deudas no tienen hasta el momento ninguna solución a la vista y para un futuro no se prevee (sic) tampoco, lo cual hace que la embarcación por cada día que pasa su situación sea más caótica.*

---

[719] Fls. 631 del C.1A y 137 C.6.

[720] Fls. 724-727 del C. 1A.

> *Ahora bien, de acuerdo al Artículo 41 del Decreto 1423/89 (Junio 30) ninguna embarcación de bandera extranjera podrá permanecer en aguas o puerto Colombiano sin permiso de la Autoridad Marítima local por más de sesenta (60) días, vencido este periodo tendrá que pedir autorización a la Dirección General Marítima. El no cumplimiento de esta norma dará lugar a la aplicación de multas acuerdo (sic) al artículo 80 del Decreto 2324/84.*
>
> *El propietario señor Mora, se encuentra en la ciudad desde hace algunos días, pero las gestiones que ha desarrollado para conseguir carga y con ello cubrir sus deudas han sido infructuosas y aún en el caso de que esto sucediera considero que la suma que pueda percibir como pago de fletes no alcanzaría para cubrir todas las deudas.*
>
> *Por todo lo anterior y en salva guarda de los intereses de todas las entidades que se encuentran afectadas por la M/N ZEETOR, la Capitanía está tomando las medidas del caso para que antes de cualquier zarpe se cancele en forma total las acreencias pendientes."*

Nótese que en este momento la Capitanía de Puerto, luego de manifestar su preocupación por la situación del Zeetor y de hacer una descripción de las deudas que a ese momento tenía con el terminal marítimo, la tripulación, sus proveedores y el agente marítimo, manifestó que estaba tomando las medidas *"para que antes de cualquier zarpe se cancelen en forma total las acreencias",* manifestación ésta que fue aducida por la parte demandante como indicativa de una irregularidad en el servicio prestado por la Capitanía de Puerto.

Sin embargo, la Sala no encuentra que dicha manifestación, por si sola, pueda configurar una falla en el servicio, pues no existe prueba alguna que corrobore esta afirmación en contra de la Capitanía. Por el contrario, la Sala ha considerado diligente la actuación de la Capitanía de Puerto al preocuparse por la situación de las embarcaciones extranjeras que permanecen en Buenaventura, que presentan una situación anormal y que se ven incursas en las sanciones legalmente establecidas.

Al respecto debe preverse que, ciertamente, el artículo 41 del Decreto 1423 del 30 de junio de 1989, establece con relación a la permanencia de buques de bandera extranjera en puerto colombiano que "*ninguna nave de bandera extranjera podrá permanecer en puerto o aguas colombinas sin permiso de la Autoridad Marítima Local. Cuando la permanencia supere sesenta (60) días se requerirá autorización de la Dirección General Marítima y Portuaria*", so pena de verse incurso en las

multas de que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984[721], cuya imposición corresponde a la Capitanía de Puerto, y para la época de la comunicación proferida por la Capitanía la nave ya contaba con 41 días en puerto.

De manera que, cuando la Capitanía refiere adoptar *las medidas del caso para que antes de cualquier zarpe se cancele en forma total las acreencias pendientes",* no necesariamente está aduciendo comportamiento en contra de la embarcación, sino, simplemente, alude oficio como el que aquí se citó, donde se pone de presente la situación a fin de que se brinde una solución.

Sin embargo, no tardaron mucho en materializarse los problemas puestos de presente por la Capitanía de Puerto al Agente Marítimo, pues el 10 de abril de 1992[722] el Juzgado 2º Laboral del Circuito de Buenaventura le comunicó el embargo y secuestro de la motonave ZEETOR y el 27 de mayo de 1992 el Juzgado Primero Laboral del mismo circuito le comunicó un segundo embargo[723].

- Oficio No. 484 CP1-OFJUR de 13 de julio de 1992 mediante el cual la Dirección General Marítima informó al Juzgado Segundo Penal del Circuito que "la Capitanía de Puerto se abstendría de autorizar el zarpe a la m/n", en tanto las autoridades judiciales no levanten el embargo de la motonave de bandera hondureña Zeetor[724], situación ésta que, como se dejó dicho en acápites anteriores, significaba la inmovilización de la nave, de manera que, forzosamente, el capitán

---

[721] Artículo 81. Aplicación de las sanciones. para la aplicación de las sanciones o multas se tendrá en cuenta las reglas siguientes: 1. Son agravantes: a. La reincidencia. b. La premeditación. c. El propósito de violar la norma. d. La renuencia a aceptar las recomendaciones o reglamentos de la Dirección General Marítima y Portuaria. 2. Son atenuantes: a. La observancia anterior a las normas y reglamentos. b. El comunicar a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima y Portuaria las faltas propias. c. La ignorancia invencible. d. El actuar bajo presiones. e. El actuar por razones nobles o altruistas o para evitar riesgo o peligro mayor. f. El efectuar labores o actos que contribuyan a minimizar o disminuir los daños o perjuicios ocasionados o que se puedan ocasionar por el accidente o siniestro marítimo de que se trate. En estas circunstancias, las sanciones se disminuirán en un cincuenta por ciento (50%). Se sancionarán con mayor severidad aquellas infracciones que pongan en peligro la seguridad de las personas, de las naves, de los artefactos navales o plataformas, de la carga transportada y/o las instalaciones portuarias.
[722] Fl. 1013 del C. 1A. y 155 del C.5

[723] Fls.186 C.6
[724] Fls.94 C.7

de puerto no podría autorizar el zarpe de la nave, hasta tanto el bien no se encontrara libre de estas medidas cautelares.

Ahora bien, obra otro oficio suscrito por el agente marítimo - Navieros de Occidente Ltda, de fecha 1 de octubre de 1992, en el que le informa a al Director General Marítimo - DIMAR que efectuó la solicitud de zarpe del buque "a*l terminar su descarga el día 20 de enero/92, se tramita solicitud de Zarpe a Colpuertos, pero el señor Mora solicita que se fondee, por estar esperando cargar y Colpuertos lo fondea en el Estero de Agua Dulce, donde ha permanecido fondeado hasta el día de hoy y permanecerá hasta el momento de su próximo zarpe"*, situación que, a su vez, es corroborada por el mismo Joseph Mora Van Wichen, quien en oficio de 9 de octubre de 1992, informó al Director General Marítimo que "*Al terminar su descarga el día 20 de enero no se tramitó solicitud de zarpe a Colpuertos como yo lo pedí (la intención nuestra era de ir en lastre, Panama (sic)".*[725]

De aquí en adelante, no se observan más cuestiones concernientes al zarpe de la motonave, hasta el 10 de febrero de 1994 cuando la secuestre de la motonave, *Dra. LAURA EVELYN SARRIA DE RAMOS, solicitó ante la Capitanía de Puerto información sobre los requisitos indispensables para obtener el zarpe de la embarcación, la cual fue contestada el 16 de febrero del mismo año, en el sentido de informarle que se había solicitado al Juzgado Segundo Laboral del Circuito, "conforme lo ordenado con el Oficio # 333 de abril 10 de 1992 y de acuerdo con el artículo 1451 de C.Co." que ordenara "constituir la garantía que a su juicio fuere suficiente para autorizar se expida el zarpe*" y le relacionó la documentación que exige la Autoridad Marítima para su otorgamiento, a saber:

> *"1. Certificado de navegabilidad vigentes (inspección de casa clasificadora)*
> *2. Lista de Pasajeros.*
> *3. Lista de tripulantes."*

Nótese entonces que hasta aquí, no se verifica irregularidad alguna en cabeza del Capitán de Puerto, por el contrario, hasta puede intuirse que este estaba

---

[725] Fls.364-369 C.8

interesado en el zarpe, en tanto exhortó a su agente marítimo para procurar el zarpe al recordarle que no puede permanecer en puerto más de 60 días, para no verse incurso en las sanciones legales, y solicitó al Juzgado 2º Laboral la constitución de las garantías suficientes para autorizar el zarpe de la motonave.

Finalmente, debe recordarse que el embargo decretado por el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura, fue levantado el 8 de mayo de 1995, luego de lo cual el buque quedó a disposición del Juzgado Segundo Civil del Circuito, por cuanto existía embargo de remanente, por parte de este despacho[726] - [727].

Luego de lo anterior, sólo obra el oficio de 15 de enero de 1997, por medio del cual Joseph Mora Van Wichen, solicitó a la Capitanía del Puerto de Buenaventura lo siguiente[728]:

> *"actuando en calidad de armador de la M/N Zeetor, fondeada en la bahía de agua dulce de esta ciudad, se sirva informarme si a la fecha, la motonave de mi propiedad, presenta algún problema de tipo judicial, para solicitar zarpe. La información la requiero con fines judiciales".*

Frente a la cual se resalta que la solicitud no fue expuesta con el propósito de solicitar la autorización de zarpe, sino como ella misma lo indica "*con fines judiciales".*

Así las cosas, la Sala concluye que no se encuentra configurada la falla en el servicio indicada por la parte actora, esto es la irregular privación del zarpe.

Del mismo modo, es el momento para aclarar que la inmovilización del buque, no obedeció a una decisión de la Capitanía de Puerto sino a las decisiones judiciales cuya legalidad ya se revisó, sobre lo cual debe anotarse que dentro del plenario esta acreditado que, una vez levantado el embargo decretado por el Juzgado 2º Laboral, esto fue el 8 de mayo de 1995, el buque continúo embargado pero a

---

[726] Fls. 505 (final) C.5 y 190 C.10

[727] Fls. 506 (final) C.5

[728] Fls.582 C.9

ordenes del Juzgado 2º Civil del Circuito de Buenaventura, del cual no obra fecha de levantamiento dentro del plenario.

3.3.2.3 ***Al ciudadano belga JOSEPH MORA VAN WICHEN, se le desconocieron sus facultades de representación de la PACIFIC COASTING S.A., de parte de la Capitanía e incluso, cuando destituyó al capitán de la motonave ZEETOR, JUAN MONTES DE LA OCA.***

Otro cargo contra la gestión de la Capitanía de Puerto se hace consistir en el desconocimiento de sus facultades como representante legal de la sociedad propietaria y armadora del buque Pacific Coasting S.A., concretamente porque cuando destituyó al Capitán de la nave, tal destitución no fue aceptada por la Capitanìa de Puerto.

Al respecto se observa que en el Acta de Visita Nº 006, de fecha 2 de enero de 1992[729], practicada por la Capitanía de Puerto al arribo dela motonave Zeetor a Buenaventura, se hizo constar que al mando del buque venía el Capitán Juan Alberto Montes de Oca y que su agente Marítimo era Navieros de Occidente Ltda y el armador Pacific Coasting, sin que en ningún documento se hiciera mención al representante de la misma, Joseph Mora Van Wichen, no porque haya un error en el acta, sino porque este requisito no es necesario, en tanto, de conformidad con el artículo 1489 del C.Co. el *"Agente marítimo es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave"* y el artículo 1495 de la misma codificación establece que "*El Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave"* dentro de cuyas atribuciones se encuentra representar al armador o a su agente marítimo, cuando estuvieren ausente, como sucedió a la llegada la motonave Zeetor al puerto colombiano, pues, en el momento de visita Joseph Mora no se encontraba presente.

Aunado a lo anterior, el 24 de abril de 1992, en diligencia adelantada ante la Inspección de Trabajo de Buenaventura[730], el Sr. Joseph Mora Van Wichen negó

---

[729] Fl. 50 del C. 3. Y 292 del C.5
[730] Fls. 661-662 del C. 1A.

su calidad de representante legal de la sociedad Pacific Coasting S.A. aduciendo una "*simple*" representación comercial, en el siguiente sentido:

> *"En primera instancia no soy el dueño de la M/N ZEETOR sino representante comercial de la compañía PACIFIC COASTING S.A. y no tengo ningún poder legal en este momento para representar la M/N ZEETOR, poder que sí tiene el Capitán de la nave Juan Montes de Oca, es decir para representar legal (sic) M/N ZEETOR a cuenta de Pacific Coasting".*

Como era lógico, esta situación fue puesta en conocimiento de la Capitanía de Puerto por el Capitán Montes de Oca, quien mediante protesto del 27 de abril del mismo año[731], informó que el Sr. Joseph Mora Van Wichen, en el acta firmada ante el Juzgado de Trabajo del Circuito el 24-04-92, en horas de la mañana, por citación del Inspector de Trabajo, para deslindar responsabilidades ante la representativa de Pacific Coasting S.A., Compañía armadora y propietaria de la m/n "Zeetor" indicó ser un representante comercial de la sociedad, por lo que manifestó su incertidumbre y preocupación por no saber y reconocer quién realmente es la persona responsable por Pacific Coasting S.A., por lo que solicitó al Capitán de Puerto practicar la investigación necesaria para establecer la relación que tenga el Sr. Joseph Mora Van Wichen con la compañía Pacific Coasting S.A. –Panamá.

Luego de lo anterior, el 28 de abril de 1992, Joseph Mora Van Wichen, en calidad de apoderado general de la sociedad Pacific Coasting S.A., destituye del mando de la motonave ZEETOR a Juan Alberto Montes de Oca Beltrán y le ordena abandonar la nave dentro de las 24 horas siguientes, comunicándole esta decisión a la Capitanía de Puerto, pero, sin acreditar la calidad aducida, esto es, la condición de representante legal de la sociedad propietaria y armadora de la motonave Zeetor, que días antes había negado ante una autoridad pública[732].

Luego de presentada esta situación, se desencadenaron un sin número de comunicaciones e inconvenientes que han quedado ampliamente descritos a lo largo de esta providencia, donde se evidencia la larga pelea del Señor Mora Van

---

[731] Fls.159-160 C.6
[732] Fl.7 del C. 3 y 166 C6 .

Wichen con los miembros de su tripulación, con ocasión del incumplimiento de sus funciones como armador de la nave.

En este orden de ideas, no entiende la Sala como es que el señor Joseph Mora Van Wichen, se asombra del desconocimiento de sus facultades como representante de Pacific Coasting, si fue su comportamiento el que dio lugar a tal situación, consecuencia de la cual mediante oficio Nº 494 CP1-OFJUR, de fecha 18 de julio de 1992 expedido por la Armada Nacional – Dirección General Marítima – Capitanía del Puerto de Buenaventura, dirigido al señor Joseph Van Wichen, el Capitán de Puerto le manifestó[733]:

> *"Debido al conflicto laboral que a nivel de armador y tripulación se presenta la Capitanía del Puerto solicitó a usted verbalmente, se acreditara la calidad de armador informándole de los pasos a seguir ante el Ministerio de Relaciones Exteriores y el respectivo Cónsul de Colombia en Panamá, donde tiene su sede la Pacific Coasting S.A. es precisamente por la no presentación de un documento que certifique su calidad de armador de la M/N "Zeetor" que le señor Juan Alberto Montes de Oca B. sigue desempeñándose como capitán de la misma.*
>
> *En el caso de haber cumplido con el requisito mencionado y teniendo las facultades para ello, la persona que remplace en el cargo de Capitán al señor Juan Alberto Montes de Oca, deberá ser capitán de altura o de travesia para el caso del Perú, toda vez que el Jefe del Departamento de Ingeniería no tiene la capacitación ni la licencia correspondiente para asumir dicho cargo.*
>
> *Como Capitán del Puerto de Buenaventura, le reitero mi disposición y en la medida que sea de competencia del Despacho, la colaboración necesaria para que puedan solucionarse los inconvenientes de la M/N "ZEETOR" de la mejor manera posible".*

Finalmente, no obra prueba de que el señor Mora Van Wichen hubiese cumplido con los requerimientos de la Capitanía de Puerto y, después, vino el tramite de los embargos y el secuestro de la nave, donde fue el secuestre Laurentino Posso quien nombró depositario de la nave a Juan Alberto Montes de Oca y se desarrollaron los hechos que ya se conocen.

Así las cosas, la Sala encuentra ajustado el comportamiento desplegado por la Capitanía de Puerto, como autoridad Pública, encargada preservar el orden y

---

[733] Fls.628 del C.1 A, 157 C.6 y 96 C.7

hacer cumplir las leyes y disposiciones relacionadas con las actividades marítimas y portuarias[734].

3.3.2.4 ***Para detener definitivamente la ZEETOR en Buenaventura, EL Capitán de Puerto – Ernesto Hernández Palomino, imprimió su firma en los documentos expedidos por el capitán de la nave – Juan Alberto Montes de Oca para certificar las deudas laborales y así iniciar los procesos adelantados en contra de la sociedad Pacific Coasting S.A. entre esos el correspondiente al filipino Reinaldo Escultero, donde tuvo lugar el embargo de la motonave.***

Como ya es conocido, dentro del plenario se estableció que el Capitán de Puerto de Buenaventura imprimó su firma y sello de la capitanía de Puerto en las constancias laborales expedidas por el capitán de la Motonave Zeetor – JUAN ALBERTO MONTES DE OCA BELTRAN, las cuales se expidieron, la primera, el 12 de marzo de 1992, correspondiente al ingeniero REINALDO; seguidamente, el 10 de abril de 1992[735], se expidieron las certificaciones correspondientes a JUAN ALBERTO MONTES DE OCA, VICTOR HUGO ARENAS PALOMINO y LUCIANO ANDRÉS CASTILLO CARMON, y, finalmente el día 6 de mayo de 1992, se emitió la constancia de ROGER ELISEO GALVEZ VARGAS.

Como se dijo, tales constancias, fueron rubricadas por el Capitán de Puerto de Buenaventura, en atención a la función autenticadora que legalmente le corresponde, mediante la cual, certifica con su firma el ejercicio del cargo del capitán que suscribió el documento.

Nótese en este sentido, que como se dijo en el acápite anterior, la destitución del capitán de la motonave efectuada por Joseph Mora Van Wichen no tuvo ningún efecto, hasta tanto no se acreditó ante la Capitanía de Puerto su calidad de representante legal de la sociedad armadora, como ocurrió también en el Juzgado

---

[734] Decreto 2324 de 1989, artículo 8º.

[735] Fl. 1015 del C. 1A.

Segundo Laboral, donde el señor Mora sólo pudo intervenir, una vez acreditó su calidad.

Nótese que el Capitán de la motonave, aparentemente destituido por el señor Joseph Mora, siguió ejerciendo su cargo, primero, en atención a su calidad misma y, luego del 11 de mayo de 1992, fecha en la que se efectúo la diligencia de secuestro, en calidad de depositario de la nave.

Entonces, el capitán no estuvo destituido sino hasta que éste mismo decidiera repatriarse al Perú para atender sus problemas de salud, momento para el cual fungía como capitán y depositario judicial de la motonave Zeetor, luego de lo cual fue asignado como depositario de la nave Víctor Hugo Arenas, quien ejerció esta labor hasta el 24 de septiembre de 1992, cuando fue nombrado como depositario JOSEHP MORA VAN WICHEN.

De manera que las constancias laborales expedidas por el capitán de la motonave se efectuaron, en primer lugar, alentado por la situación precaria que estaban viviendo él y la tripulación a su cargo y por solicitud de los miembros de la misma tripulación, sin que obre prueba alguna de intervención de la Capitanía de Puerto para tal fin, y hallándose el Capitán de la Nave – JUAN MONTES DE OCA, en pleno ejercicio de su cargo, de manera que fueron visadas por el Capitán de Puerto, porque esta era su función, teniendo en cuenta que lo que se auténtica o certifica por parte de la Capitanía no es el contenido del documento sino la autoría del mismo, ésta es la función del Capitán de Puerto, certificar que quien expidió el documento es la persona competente para tal fin y en este momento la única persona que tenía acreditada su calidad ante la capitanía de puerto era el Capitán de la Motonave JUAN ALBERTO MONTES DE OCA, además, del agente marítimo, NAVIERA DE OCCIDENTE, por cuanto así había quedado registrado en el acta de visita realizada al arribo del buque.

Es así que el capitán de puerto no certifica la veracidad de la obligación contenida en el documento, pues ello conllevaría la revisión, no solo del roll, como lo afirma la parte actora, sino de los contratos y demás documentos que acrediten la

existencia de la obligación, los cuales no están al alcance de la capitanía pero si del capitán del navío.

En conclusión, la Sala no encuentra configurada una falla en la prestación del servicio postuario, por el contrario, encuentra que no tenía el Capitan de Puerto elementos suficientes para desconocer las facultades del capitan o su jerarquía en lo que al buque se refiere.

3.3.2.5 ***Extralimitación de funciones del capitán de puerto en verdadero abuso de autoridad, cuando intervino sobre el ejercicio del cargo de secuestre ante el Juzgado para impedir que JOSEPH MORA VAN WICHEN, fuera designado depositario de la nave ZEETOR***

La actuación discutida en este evento por la parte demandante, es la contenida en la comunicación de fecha 5 de octubre de 1992, dirigida por la Armada Nacional – Dirección General Marítima – Capitanía del Puerto de Buenaventura a la señora Laura Everlin Sarria, secuestre de la Motonave "Zeetor", en el cual le manifestó[736]:

> *"Debido a que la Capitanía del Puerto ha conocido toda la problemática de la M/N de bandera hondureña "ZEETOR" desde su arribo al puerto y hasta la fecha me permito expresar a Ud. Como actual secuestre de la misma, lo siguiente:*
>
> *Como quiera que no le compete a la Capitanía del Puerto investigar y fallar procesos distintos de aquellos que taxativamente le establece el Decreto 2324/84, quedan por lo tanto sujetos a otra jurisdicción los conflictos de carácter civil, laboral, penal, etc. Que puedan resultar de la misma actividad marítima. De acuerdo con lo anterior el Capitán del Puerto respeta el pronunciamiento que emita un Juez de la Republica en este sentido, lo que no impide de manera alguna que la Capitanía del Puerto como representante de la autoridad marítima tome las medidas que considere necesarias para salvaguardar los intereses de quienes puedan verse afectados por una decisión que a su criterio no sea la más acertada, si se tiene en cuenta el largo historial de oficios que reposan en este Despacho sobre actuaciones anteriores del señor JOSEPH MORA VAN WICHEN como representante de Pacific Coasting, armador de la M/N "ZEETOR".*
>
> *No se trata de entorpecer las posibles alternativas de solución que se presenten para la motonave, pero existen antecedentes que el Capitán del Puerto no puede desconocer y no considera prudente que se haya designado al mismo señor JOSEPH MORA como depositario de la motonave.*

---

[736] Fls. 7 del C.4 y 69 C.11

> *En cuanto a la posibilidad de otorgar a la motonave "ZEETOR" una ruta de cabotaje para operar en el pacifico colombiano, como es su inquietud, le reitero nuevamente que las condiciones que establece el Decreto 2324/84 para ellos, no son aplicables en este caso en particular.*
>
> *Por último y como se lo he manifestado al señor MORA en anteriores oportunidades, quiero manifestarle a Ud. Que este Despacho esta siempre dispuesto a colaborar para la menor solución de esta situación anormal independientemente como podrá entenderlo de las medidas a tomar en mi calidad de Capitán del Puerto".*

NO fue verdaderamente una intervención, en realidad lo que se desprende del material probatorio, fue que el Capitán de Puerto puso en conocimiento de la secuestre entrante las situaciones en las que se había visto inmerso el buque y el señor MORA VAN WICHEN. Esto no puede considerarse como una extralimitación en sus funciones ni mucho menos un abuso de autoridad, por el contrario, con este comportamiento la Capitanía de Puerto, como autoridad Pública, encargada preservar el orden y hacer cumplir las leyes y disposiciones relacionadas con las actividades marítimas y portuarias[737] cumplió con su función.

4. Costas

Finalmente, la Sala después de examinado el expediente encuentra que para el momento en que se profiere este fallo, el artículo 55 de la Ley 446 de 1998 indica que sólo hay lugar a la imposición de costas cuando alguna de las partes haya actuado temerariamente y, en el sub lite, ninguna procedió de esa forma, no habrá lugar a imponerlas.

Como consecuencia de lo anterior la Sala confirmara la sentencia del 15 de diciembre de 2000 proferida por la Sala de Descongestión del Tribunal Administrativo del Valle del Cauca por los motivos expuestos en esta providencia.

En mérito de lo expuesto, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

---

[737] Decreto 2324 de 1989, artículo 8º.

FALLA:

PRIMERO: DAR CUMPLIMIENTO al fallo de tutela del 23 de octubre de 2014 proferido por la Honorable Corte Constitucional y en consecuencia se procede a dictar nuevamente sentencia en este asunto, así:

CONFIRMAR la sentencia de 15 de diciembre de 2000 proferida por la Sala de Descongestión del Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, dentro del presente proceso, de conformidad con los motivos expuestos en esta providencia.

SEGUNDO. Sin condena en costas.

TERCERO. Ejecutoriada esta providencia, **DEVUÉLVASE** el expediente al Tribunal de origen.

CUARTO. Por secretaría, **COMUNICAR** el contenido de esta providencia a la Honorable Corte Constitucional, despacho del Magistrado Jorge Ivan Palacio Palacio.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE, CÚMPLASE

OLGA VALLE DE DE LA HOZ
PRESIDENTE

JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA
MAGISTRADO PONENTE