

10 DIC. 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 25 de enero de 2010, proferido por el señor Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de colisión de las motonaves "CHILE STAR" y el Remolcador "CHOCOANO", según hechos detectados el 3 de abril de 2008, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. Mediante oficio No. 344127 del 3 de abril de 2008, el señor ANGEL RESTREPO ÁLVAREZ, Gerente de Operaciones de la Agencia Marítima Turbaduana Ltda. y Cia. S. C., allegó a la Capitanía de Puerto de Turbo, el acta de protesta del 3 de abril de 2008 suscrita por el señor WIESLAW BOGUSZEWICZ, Capitán de la M/N CHILE STAR.
2. Con auto del 12 de abril de 2008, el señor Capitán de Puerto de Turbo, ordenó la apertura de la investigación jurisdiccional del posible siniestro marítimo de colisión presentado entre las motonaves antes referidas y ordenó la práctica de las pruebas correspondientes para el esclarecimiento de los hechos.
3. Por medio de auto del 30 de diciembre de 2009, el señor Capitán de Puerto de Turbo, dispuso el cierre de la investigación y ordenó correr traslado a las partes para que presenten alegatos de conclusión.
4. Mediante fallo de primera instancia del 25 de enero de 2010, el señor Capitán de Puerto de Turbo, declaró no responsables del supuesto siniestro marítimo de colisión al señor ISIDRO CEDRON, Capitán, y al Armador del Remolcador "CHOCOANO".
5. Con oficio No. 18201000190-CP8 del 3 de noviembre de 2010, el señor Capitán de Puerto de Turbo, envió el expediente a la Dirección General Marítima, en consulta, con fundamento en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

#### ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE TURBO

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución DIMAR No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Turbo.

Asimismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8°, del artículo 8°, del Decreto 1561 de 2002, vigente al momento en que ocurrieron los hechos, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

## PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Turbo, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 43 a 44 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia del 25 de enero de 2010.

## DECISIÓN

El 25 de enero de 2010, el señor Capitán de Puerto de Turbo, profirió fallo de primera instancia declarando no responsables del supuesto siniestro marítimo de colisión al señor ISIDRO CEDRON, Capitán, y al Armador del Remolcador "CHOCOANO".

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

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

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

*"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.*

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)." (Cursiva y negrilla fuera del texto).*

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207,

Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

### CASO CONCRETO

Mediante carta de protesta No. 001-08 del 3 de abril de 2008, el señor WIESLAW BOGUSZEWICZ, Capitán de la motonave "CHILE STAR", señaló que durante la inspección submarina en busca de narcóticos, el Jefe de Buzos, señor Gustavo Echavarría, le informó haber encontrado un hueco en la amura de babor del casco aproximadamente a 20 metros de la roda y 6 metros debajo de la cubierta principal. El hueco es de alrededor de 0,05 metros de ancho por 0,10 metros de alto. Este hueco parece indicar que es muy fresco (no tiene corrosión) y fue hecho por una barcaza.

Por los hechos mencionados, el Capitán de la motonave señala que hace responsable a la Compañía estibadora de Turbo.

De igual manera, a través del oficio No. 344127 del 3 de abril de 2008, el señor Ángel Restrepo Álvarez, Gerente de Operaciones de la Agencia Marítima Turbaduana Ltda. Y Cia. S. C., envió la protesta con anexos, al señor Capitán de Puerto de Turbo, para que se dispongan los registros correspondientes.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Capitán de Puerto de Turbo el 12 de abril de 2008 profirió el auto de apertura de la investigación en el que decretó la práctica de las pruebas, con el fin de aclarar los hechos.

Mediante el fallo de primera instancia del 25 de enero de 2010, el señor Capitán de Puerto de Turbo, declaró no responsables del supuesto siniestro marítimo de colisión al señor ISIDRO CEDRON, Capitán, y al Armador del Remolcador "CHOCOANO", básicamente en razón a que en desarrollo de la investigación no se probó la responsabilidad de los presuntos implicados en el hecho.

El fallo antes referido fue notificado personalmente a las partes interesadas el 15 de febrero de 2010, pero al no interponer éstos ningún recurso, el señor Capitán de Puerto de Turbo, envió el expediente a la Dirección General Marítima, en consulta.

El artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 prevé: *"Los fallos de primera instancia, serán consultados al Director General Marítimo, cuando no se interponga oportunamente el recurso de apelación. La decisión de los fallos consultados se hará de plano, sin que sea necesario a las partes interesadas"*. (Cursivas fuera de texto).

Así las cosas, el Despacho encuentra procedente examinar de manera integral el expediente, con el fin de analizar los aspectos sustanciales y procedimentales que sirvieron de sustento al Capitán de Puerto de Turbo, para proferir fallo de primera instancia, así:

1. El procedimiento para adelantar las investigaciones por siniestros marítimos está previsto de manera especial en el Decreto Ley 2324 de 1984, quedando establecido en el artículo 36, entre otras cosas, que en el auto de apertura de se debe señalar la fecha y hora para la primera audiencia pública la cual deberá celebrarse dentro de los tres (3) días siguientes a la fecha de dicho auto. Es de precisar, que tal ritualidad no fue establecida por el señor Capitán de Puerto de Turbo.

De igual manera, se ordenó escuchar en diligencia de versión libre y espontánea al Jefe de Operaciones de UNIBAN. Sin embargo, el artículo 39 ibídem prevé que los declarantes, testigos, peritos y demás serán juramentados, de acuerdo con las formalidades del Código de Procedimiento Penal.

No obstante lo anterior, el 16 de mayo de 2008 se escuchó al señor ÁNGEL RESTREPO, en calidad de Representante Legal de la Agencia Marítima Turbaduana, supuestamente en declaración juramentada, pero en la misma diligencia ni siquiera se citan los artículos de ley. Así mismo, el 28 del mismo mes y año se escuchó al señor WIESLAW BOGUSZEWICZ, Capitán de la M/N "CHILE STAR", en diligencia de versión libre, pero en el acta se le ponen de presente los artículos de los Códigos Penal y de Procedimiento Penal. En ese orden de ideas, tales pruebas adolecen de irregularidad.

2. En el auto de apertura de investigación se dispuso la práctica de un dictamen pericial, con el fin de evaluar los daños sufridos por la motonave "CHILE STAR", debiendo conceptuar sobre diversos aspectos, el cual fue rendido por el señor JAVIER MORENO CORTÉS el 4 de abril de 2008 (folio 20 a 25).

Cabe anotar, que el artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984 estipula que los peritos deben ser designados y posesionados, empero tales diligencias no se aprecian en el expediente. Adicionalmente, el artículo en cita prevé que el dictamen debe ser rendido en audiencia, en la cual las partes podrán pedir aclaraciones o formular objeciones que se tramitan allí mismo. Dicha formalidad no fue observada por la Capitanía de Puerto.

3. Al analizar los documentos y diligencias que obran en el expediente el Despacho encuentra que:
  - a. El señor WIESLAW BOGUSZEWICZ, Capitán de la M/N "CHILE STAR", en el acta de protesta del 3 de abril de 2008, señala entre otras cosas, que el hueco parece indicar que es muy fresco, pues no tiene corrosión, y que fue hecho por una barcaza, pero no aporta ninguna información que pruebe tales circunstancias.

En la diligencia de declaración del 28 de abril de 2008, el mismo Capitán anotó que durante esa maniobra los buzos procedieron a informarle que el buque tenía un hueco reciente, el cual comprobó personalmente, y al preguntarle cuando se enteró de lo sucedido, indicó que el 3 de abril de dicho año, respecto

de si sintieron algún tipo de colisión con la barcaza del remolcador "CHOCOANO", dijo: "No".

- b. La novedad fue reportada por los buzos que efectuaron la inspección de antinarcóticos.
- c. El señor ÁNGEL RESTREPO declaró que el Capitán SAMUEL OROZCO, quien inspeccionó la nave señaló que presuntamente el daño fue hecho por unos artefactos navales de la Comercializadora UNIBAN que intervinieron en las operaciones de cargue del buque, pero ni el capitán ni la tripulación supieron decir cuál de los artefactos y a qué hora se presentó la colisión, pero no fue posible concretar nada.
- d. El señor JAVIER MORENO CORTÉS, perito, en su informe del 4 de abril de 2008 (folio 20 a 25), respecto de las posibles causas del accidente, advirtió: "...esta avería pudo haberse causado en el área de cargue pero también se pudo haber causado antes del arribo. Para probar y poder salir de las dudas se tiene que hacer varios procedimientos para descartar y comprobar cada versión final". (Cursiva y subraya fuera de texto).
- e. El señor ISIDRO CEDRON RODRÍGUEZ, maquinista del Remolcador "CHOCOANO", en diligencia de declaración del 30 de mayo de 2008, entre otras cosas, manifestó: "nosotros estábamos haciendo la operación del barco y la verdad no nos enteramos que le había pasado algo al buque, nos enteramos cuando el barco ya estaba en la punta, como que la agencia informó a uniban que el buque tenía ese problema, nosotros si hicimos la operación del barco pero no nos dimos cuenta de nada". (Cursiva y subraya fuera de texto).

De todo lo anterior, el Despacho comparte la conclusión del señor Capitán de Puerto de Turbo, consignada en el fallo de primera instancia ya referido, en el sentido que no se determinó ni el momento, ni el autor de los hechos relacionados con el daño causado en la amura de babor del casco del buque "CHILE STAR".

Es de tenerse presente que el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, menciona que se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional, entre ellos: "(a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y, (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias". (Cursiva y subraya fuera de texto).

La Resolución A. 849(20) del 27 de noviembre de 1997 denominada -CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS-, aprobada en la Organización Marítima Internacional -OMI- dispone que el siniestro marítimo es un evento que se tiene como resultado de:

1. La muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
2. La pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
3. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o
4. daños materiales graves sufridos por un buque; o
5. La varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o
6. Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
7. Daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

Es de recordar que la Autoridad Marítima en múltiples fallos ha hecho la distinción entre colisión y abordaje, dejando claro en términos generales, que el primero se produce entre una nave y una estructura fija, en tanto que el segundo ocurre entre dos naves.

En conclusión, el daño que sufrió el buque "CHILE STAR" pudo ser el producto de un abordaje o de una colisión, pero no hay certeza de quién es el responsable, ni cuando se presentó, pese a que hay versiones que dan cuenta que el hueco era fresco como quiera que no presentaba muestras de corrosión.

En ese orden de ideas, se considera que la decisión de primera instancia no debió ser la determinada en el fallo ya referido "*DECLARAR no responsables...*", sino que la Autoridad Marítima de primera instancia -Capitán de Puerto de Turbo- debió ordenar el archivo del expediente, pues no se determinó, esto es no se conoció ni el autor, ni el lugar de los hechos, por lo tanto esta instancia procesal, con fundamento en lo previsto en el parágrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, revocará la sentencia del 25 de enero de 2010.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.-** REVOCAR en su integridad la sentencia de primera instancia del 25 de enero de 2010, proferida por el señor Capitán de Puerto de Turbo, conforme a lo expuesto en la parte considerativa de esta providencia. En consecuencia, se dispone el ARCHIVO del expediente.

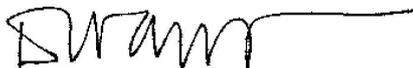
**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido del presente fallo a las partes interesadas, acorde con lo establecido en los artículos 46, 62 y 65 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Turbo, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Turbo, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

10 DIC. 2013



Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**  
Director General Marítimo