

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado JESÚS RAFAEL AROCA SAUMETH, apoderado especial del señor DANIEL MARTÍNEZ CASTRO, capitán de la motonave "WHISKY STAR VI" en contra del fallo del 7 de abril de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la referenciada, ocurrido el 18 de agosto de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Una vez el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de los hechos relacionados con la presunta arribada forzosa de la motonave "WHISKY STAR VI", expidió auto de apertura del 19 de agosto de 2009 mediante el cual decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para los esclarecimientos de los hechos objeto de investigación.

2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia del 7 de abril de 2010 a través del cual declaró que el arribo forzoso de la motonave "WHISKY STAR VI", ocurrido el 15 de agosto de 2009 al puerto de Santa Marta es ILEGÍTIMO y ocurrió con culpa y responsabilidad de su capitán, tripulación y armador.

De igual manera, declaró que el señor DANIEL MARTÍNEZ CASTRO, identificado con Pasaporte No. B203892 de Honduras, en calidad de capitán de la motonave "WHISKY STAR VI" de bandera panameña, su tripulación y armador, incurrieron en violación a las normas de la Marina Mercante, imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a NUEVE MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y OCHO MIL PESOS (\$9.938.000).

3. El día 23 de abril de 2010, el abogado JESÚS RAFAEL AROCA SAUMETH, apoderado especial del señor DANIEL MARTÍNEZ CASTRO, capitán de la motonave "WHISKY STAR VI" interpuso recurso de apelación en contra del fallo de primera instancia del 7 de abril de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

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 No. 0825 de 1994 de la Dirección General Marítima, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8° del artículo 3° del Decreto 5057 de 2009, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta decretó y practicó las pruebas listadas en los folios 86 al 96 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia del 7 de abril de 2010 a través del cual declaró que el arribo forzoso de la motonave "WHISKY STAR VI", ocurrido el 15 de agosto de 2009 al puerto de Santa Marta es ILEGÍTIMO y ocurrió con culpa y responsabilidad de su capitán, tripulación y armador.

De igual manera, declaró que el señor DANIEL MARTÍNEZ CASTRO, identificado con Pasaporte No. B203892 de Honduras, en calidad de capitán de la motonave "WHISKY STAR VI" de bandera panameña, su tripulación y armador, incurrieron en violación a las normas de la Marina Mercante, imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a NUEVE MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y OCHO MIL PESOS (\$9.938.000).

RECURSO

En contra del fallo de primera instancia, el abogado JESÚS RAFAEL AROCA SAUMETH, apoderado especial del señor DANIEL MARTÍNEZ CASTRO, capitán de la motonave "WHISKY STAR VI", presentó recurso de apelación con base en los siguientes:

FUNDAMENTOS DEL RECURSO

1. El apoderado manifiesta que la sanción impuesta por concepto de violación a las Normas de la Marina Mercante, lesiona el principio del debido proceso establecido en el artículo 29 de la Constitución Política de Colombia, dado que, no se precisa la norma jurídica que presuntamente recoge la conducta desplegada por su poderdante.
2. Los daños en el timón no ocurrieron por omisión de la tripulación, por cuanto, emprendieron el tránsito a su destino plenamente convencido que tal anomalía no se produciría, sino por la ocurrencia de una situación imprevisible e insuperable como efectivamente acaeció.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación 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 Contenciosa Administrativa 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 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

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de arribada forzosa de la nave en comento, las siguientes:

- El día 15 de agosto de 2009, el remolque "WHISKY STAR VI" arribó forzosamente a la bahía de Santa Marta, cuando se dirigía a Trinidad & Tobago (Folio No. 49), quedando atracado en el muelle No. 1 de la SPSM.
- Las supuestas causas de la entrada a dicho puerto, fueron los problemas presentados en los gatos hidráulicos comunes localizados en el cuarto de *servomotor*, encontrándose ambos con los sellos desgastados y uno con el vástago desconectado de su embolo (Folio No. 49).
- Una vez el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de los anteriores hechos, expidió auto de apertura decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.

El día 7 de abril de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el arribo forzoso de la motonave "WHISKY STAR VI", ocurrido el 15 de agosto de 2009 al puerto de Santa Marta es ILEGÍTIMO y ocurrió con culpa y responsabilidad de su capitán, tripulación y armador.

De igual manera, declaró que el señor DANIEL MARTÍNEZ CASTRO, identificado con Pasaporte No. B203892 de Honduras, en calidad de capitán de la motonave "WHISKY STAR VI" de bandera panameña, su tripulación y armador, incurrieron en violación a las normas de la Marina Mercante,

imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a NUEVE MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y OCHO MIL PESOS (\$9.938.000).

En virtud de lo anteriormente descrito, este Despacho entra a resolver los argumentos presentados por el apoderado en el recurso de apelación, así:

1. Se debe precisar, que la investigación jurisdiccional adelantada por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con ocasión al acaecimiento de un siniestro marítimo tiene como fines hacer la declaración de responsabilidad por el infortunio marítimo, determinar el avalúo de los daños que se hayan causado con el mismo y hacer la declaración de responsabilidad por la infracción a las Normas de la Marina Mercante, cuando haya lugar (Art 48, Decreto Ley 2324 de 1984).

Desde este punto de vista, además de las pruebas debidamente practicadas, los criterios legales, jurisprudenciales y doctrinales en los que la Autoridad Marítima debe basar su decisión, se encuentran cimentados en la *-responsabilidad civil extracontractual-*, específicamente en el régimen de responsabilidad objetiva por *actividades peligrosas*.

Dentro de este contexto, el elemento *culpabilístico* se aísla para entrar a operar solamente el elemento objetivo del *daño*. En este sentido, es el agente generador del daño quien tiene la carga de romper el nexo causal (*hecho y daño*) que opera en su contra, alegando una causa extraña (*caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima y hecho de un tercero*)¹.

Ahora bien, tratándose de la multa a la cual hace alusión el recurrente, se debe indicar que ésta es consecuencia de la violación a las normas de la Marina Mercante, la cual para el caso en estudio se constituye en la presunta arribada forzosa ilegítima.

Al respecto, cabe precisar que dentro de la normatividad marítima colombiana, no sólo la *arribada forzosa* compone el siniestro marítimo (Literal e, art. 2 del Decreto Ley 2324 de 1984), sino que a la vez comprende un incumplimiento de las obligaciones del capitán², siendo esto último constitutivo de infracción.

Por lo anterior, dentro de la investigación se constataron los hechos que quedaron establecidos en la parte resolutive del fallo recurrido.

2. En cuanto a la responsabilidad civil extracontractual que involucra el siniestro marítimo investigado, se hace necesario clarificar que sí bien se demostró la negligencia por parte del capitán y su tripulación, ésta no fue determinante para la declaración de responsabilidad, dado que como se expresó en párrafos anteriores el elemento culpabilístico no es punto de controversia cuando se está frente a una *responsabilidad objetiva por la actividad peligrosa*.

¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente WILLIAM NAMÉN VARGAS, 24 de agosto de 2009.

² Numeral 5 del artículo 1502² del Código de Comercio en concordancia con el numeral 1 del artículo 1501 *ibidem*

Corolario a ello, el guardián de la actividad peligrosa (capitán) con miras a desvirtuar su responsabilidad, deberá alegar y demostrar una causa extraña (caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima, o hecho de un tercero) situación que no fue probada, todo lo contrario fue ratificada a través de los demás medios, verbigracia, prueba pericial y declaración del capitán de la nave en referencia.

En consonancia a lo anterior, de la declaración del señor DANIEL MARTÍNEZ CASTRO, capitán de la motonave "WHISKY STAR" se puede extraer lo siguiente: "..., Que antes del arribo el jefe de máquinas intentó arreglar el timón no encontró problemas eléctricos ni hidráulico. Que estando en puerto los técnicos encontraron problemas de los gatos hidráulicos...".

En este orden de ideas, haciendo el cotejo de los medios probatorios referenciados con las reglas de la sana crítica se puede concluir que las eventualidades citadas no obedecen a situaciones irresistibles, imprevisibles y sorprendidas, menos aún la arribada a puerto distinto se hizo por circunstancias necesarias, es decir, que procediera por la ocurrencia de un caso fortuito inevitable (Art.1541, Código de Comercio) o porque la navegación así lo exigiera (No. 5, Art. 1502 Código de Comercio), todo lo contrario, se evidenció fielmente la falta de previsión del capitán en omitir las gestiones obligatorias para mantener el buen gobierno de la nave.

Así pues, este Despacho en virtud de las consideraciones anteriores, procederá a confirmar el fallo de primera instancia del 7 de abril de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todo y cada una de sus partes el fallo de primera instancia del día 7 de abril de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme en la parte considerativa de este fallo.

ARTICULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta al abogado JESÚS RAFAEL AROCA SAUMETH, apoderado especial del señor DANIEL MARTÍNEZ CASTRO, capitán de la motonave "WHISKY STAR VI", a la empresa MULTIPORT E.U. agencia marítima de la referenciada nave, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta 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. **30 DIC. 2013**



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo