

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 SEP 2016

Referencia: 15012013-001
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Abordaje - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 27 de marzo de 2013, por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje del remolcador "RAN" contra el remolcado "BARU", de acuerdo a los hechos ocurridos el día 05 de enero de 2013, previos los siguientes.

ANTECEDENTES

1. El día 06 de enero de 2013, el señor MIGUEL CABRERA JIMENEZ, quien figura como Capitán del remolcador "RAN", presentó escrito de protesta ante la Capitanía de Puerto de Cartagena, en razón al presunto acaecimiento del siniestro marítimo de abordaje de este en contra del remolcador "BARU".
2. El día 08 de enero de 2013, Capitán de Puerto de Cartagena emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo por el abordaje del remolcador "RAN" a la embarcación "BARU", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de la investigación y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el día 27 de marzo de 2013, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia a través de la cual declaró la existencia del siniestro marítimo objeto de litigio sub examine.

En el fallo precedente, se determinó que el siniestro marítimo de abordaje ocurrió con responsabilidad del señor MIGUEL DE JESUS CABRERA JIMENEZ.

Se fijó avalúo de los daños sufridos con ocasión del siniestro marítimo de abordaje del remolcador "RAN" al remolcador "BARU" por la suma de mil ochocientos cincuenta dólares (US 1.850.00).

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Cartagena envió el expediente a este Despacho a fin de que se surta el grado jurisdiccional de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

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

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

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el acta de protesta recibida el 06 de enero de 2013, suscrita por el Capitán de la motonave, las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de abordaje de la motonave "BARU", fueron las siguientes:

"La presente es con el fin de informar los hechos sucedidos el día de hoy 06/01/2013 durante la aproximación para toma de agua dulce en el muelle N° 1 de Sociedad Portuaria Regional Cartagena, en el momento de la aproximación a muelle llevando maquinas solo en cloch y acuerdo el display de mi GPS mi velocidad no pasa de 0.03 kt y en el momento de la llegada a muelle con la defensa "llanta" de popa costado de estribor del RM-RAM , alcanzo a rozar la defensa de la popa del costado de estribor del RM-BARU, alcanzando a maltratar la parte mínima de la defensa de caucho del RM- BARU"
(Cursivas fuera de texto)

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el dictamen pericial (folio 86-93) rendido por el señor NELSON TRONCOSO NIEVES, recibido el día 01 de febrero de 2013, respecto a las causas que rodearon el siniestro de la motonave, se extrae lo siguiente:

"1. Hechos

- ❖ La colisión del remolcador RAN, contra el remolcador BARU, se presentó el día domingo 06 de enero de 2013, en el muelle N°1 de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC), hacia las 10:10.

- ❖ *Se realizaron inspecciones tanto al remolcador RAN como al remolcador BARU, con el propósito de recolectar toda la información posible para esclarecer los hechos presentados.*

(...) 4. Observaciones

De acuerdo a las inspecciones y al video aportado por las cámaras del remolcador BARU, se observó lo siguiente:

- ❖ *Que el Capitán del Remolcador RAN, MIGUEL CABRERA JIMENEZ, efectuó maniobra de aproximación para la toma de agua dulce en el muelle N°1 de la SPRC, el 061000R ene/2013, desde la posición donde se encontraba en el muelle, pivoteando hacia babor y con máquinas en marcha atrás.*
- ❖ *Que el Capitán del Remolcador RAN, MIGUEL CABRERA JIMENEZ, no obtuvo suficiente ángulo de apertura hacia babor, para de esta forma pasar libre de la popa del costado de estribor del remolcador BARU y con suficiente distancia entre las dos unidades y así evitar la colisión.*
- ❖ *Se observa que el remolcador RAN, tiene todos sus certificados actualizados y vigentes para el tipo de operación designado. (SIC)*
- ❖ *Se observa en el video buen tiempo meteomarinero para el día y hora de los hechos, como además en lo expuesto en la declaración del Capitán del remolcador RAN MIGUEL CABRERA JIMENEZ.*
- ❖ *Se observa suficiente espacio de maniobra para el remolcador RAN, en el muelle N°1 de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC).*
- ❖ *Se observa que el remolcador BARU, no se encontraba en movimiento al momento de la colisión.*
- ❖ *Se observa que el remolcador BARU, se encuentra en proceso de registro y matrícula, por haber llegado el 12 de diciembre de 2013 al país.*
- ❖ *Se observa en los remolcadores RAN y BARU, que todos los equipos y sistemas de navegación y cubierta, tanto para salvaguardar la vida humana en el mar y el tráfico marítimo dentro de la Bahía de Cartagena se encontraban en buen estado y operativos al momento del siniestro.*
- ❖ *Se observa que el Capitán del remolcador RAN, MIGUEL CABRERA JIMENEZ, cuenta con las licencias que lo acreditan como tal y se encuentra desempeñando su cargo desde junio de 2012 a bordo del remolcador RAN.*
- ❖ *Se observa que el remolcador RAN, tiene por el costado de estribor popa unas cadenas que sujetan su defensa, las cuales posiblemente ocasionaron la avería de la defensa del remolcador BARU.*
- ❖ *No se observó buen planeamiento para el desarrollo de la maniobra por parte del Capitán MIGUEL CABRERA JIMENEZ con su tripulación.*
- ❖ *No se observaron buenas comunicaciones entre el Capitán MIGUEL CABRERA JIMENEZ, y el tripulante que se encontraba en la popa durante la maniobra de zarpe del remolcador RAN.*

5. Conclusiones

- ❖ *(...) Que el accidente ocasionado por el remolcador RAN, sobre el costado de estribor popa del remolcador BARU, se debió a la falta de planteamiento y de comunicaciones del Capitán MIGUEL CABRERA JIMENEZ con su tripulación, como también al poco*

ángulo de maniobra al pivotear el remolcador RAN sobre el muelle, en la maniobra de cambio de costado para aprovisionamiento de agua dulce, hechos ocurridos en el muelle N°1 de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena el día 06 de enero de 2013 hacia las 10:10 am.

De acuerdo a cotizaciones del Astillero CHEOY LEE, se estiman los daños de la defensa de estribor del remolcador BARU así:

1. *Repuesto enviado desde el Astillero constructor Remolcador BARU por vía marítima.*

○ Valor del repuesto:	US\$ 450.00
○ Envío vía marítima (38 días)	US\$ 385.00
○ Mano de obra e imprevisto	US\$ 250.00
○ Total	US\$ 1.085.00

2. *Repuesto enviado desde el Astillero constructor del Remolcador BARU por vía aérea.*

○ Valor del repuesto:	US\$ 450.00
○ Envío vía aérea (05 días)	US\$ 1.150.00
○ Mano de obra e imprevisto	US\$ 250.00
○ Total	US\$ 1.850.00

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto de Cartagena. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En lo referente a los elementos probatorios que discurren en el caso objeto de estudio, el despacho observa la ejecución sistemática y legítima de los principios constitutivos de las pruebas, toda vez que llevaron consigo el convencimiento necesario a fin de esclarecer el contexto factico que envistió la situación, máxime que dan cuenta de la pertinencia, conducencia y utilidad de cada una de ellas, así como el cumplimiento de las etapas en las cuales fueron presentadas, decretadas, practicadas y valoradas por la autoridad competente y los sujetos procesales inmersos en la investigación.

Sobre el particular, valga tener de presente las concepciones doctrinales de índole probatorias, menesteres al asunto *sub examine*. Según Devis Echandía:

"Las pruebas, son el conjunto de reglas que regulan la admisión, producción, atención y valoración de los diversos medios que pueden emplearse para llevar al juez la Convicción o el Convencimiento sobre los hechos del proceso".

"La Utilidad de la Prueba significa que debe ser útil desde el punto de vista procesal, es decir, que debe prestar algún servicio, ser necesaria o por lo menos conveniente para ayudar a obtener la convicción del juez respecto a los hechos (...)".

"La Conducencia es aquel requisito que permite que la prueba conduzca o guíe a la búsqueda de la verdad y a la existencia o no de un hecho (...)".

"La Pertinencia de la prueba es también denominada la relevancia de la prueba. Es aquella que contempla la relación que el hecho por probar puede tener con el litigio"¹.
(Cursiva y negrilla fuera de texto)

Respecto de lo que se considera accidentes o siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- 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,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*
(Cursivas, subrayado y negrillas fuera de texto)

De la revisión de la decisión de primera instancia se observa lo siguiente.

El fallador de primera instancia declaró responsable al señor MIGUEL DE JESUS CABRERA JIMENEZ, por la ocurrencia del siniestro marítimo de "colisión" entre los remolcadores RAN Y GPC BARU, hechos ocurridos el día síes (06) de enero de 2013.

No obstante, en aras de armonizar la parte resolutive del fallo con aquella que comporta la motivación del mismo, esta instancia realizará la precisión en cuanto el término utilizado por el *a quo* para describir el siniestro marítimo consumado, toda vez que la expresión "colisión" ha sido utilizada como un sinónimo en las definiciones de abordaje.

¹ DEVIS ECHANDÍA HERNANDO, 2012, *Teoría General de la Prueba Judicial*, tomo I, (6 edición.) Bogotá, Colombia. Editorial Diké

104

Este Despacho procede al estudio del caso concreto, para lo cual se hace necesario referenciar la declaración juramentada y rendida por el Capitán de la motonave, el señor MIGUEL CABRERA JIMENEZ, en este sentido, al solicitarle hacer un relato claro, preciso y detallado de los hechos consumados en el siniestro, éste formuló lo siguiente:

"Para el día 6 de enero de 2013, fui al muelle número 1 de la sociedad portuaria para recibir un suministro de agua dulce en el momento de aproximación a muelle teniendo todas las medidas de seguridad para la aproximación le pase muy cerca a la popa del remolcador BARU y lo rose con la defensa de popa de estribor. (...)". (Cursivas fuera de texto)

En relación con las condiciones meteorológicas al momento de los hechos, este dijo:

"(...) Había un poco de brisa, pero muy leve". (Cursivas fuera de texto)

Al preguntarle que maniobra estaba realizando cuando se presentaron los hechos, el Capitán de la motonave comunicó:

"De atraque (...)". (Cursivas fuera de texto)

En cuanto a la jornada laboral de maniobras concretamente para el día en que ocurrió la colisión, este manifestó:

"(...) Había hecho más de tres maniobras (...)". (Cursivas fuera de texto)

De la declaración anterior, se concluye que el remolcador RAN el día 06 de enero de 2013, cuando se encontraba realizando la maniobra de atraque para el cargue de agua dulce, paso muy cerca de la popa del remolcador BARU, tocando la defensa de popa de estribor.

Según se indica en el informe pericial se tiene que el remolcador RAN tenía suficiente espacio para realizar la maniobra de atraque en el muelle N°1 de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC), no se observa un buen planeamiento para el desarrollo de la maniobra por parte del Capitán MIGUEL CABRERA JIMENEZ.

Como consecuencia del impacto del remolcador según lo estableció el perito en el informe, se determinó que *"el remolcador RAN, tiene por el costado de estribor popa unas cadenas que sujetan su defensa, las cuales posiblemente ocasionaron la avería de la defensa del remolcador BARU."* (Cursivas fuera de texto)

Respecto del avalúo de los daños con ocasión del siniestro de abordaje sufrido por el remolcador "RAN" contra el remolcador "BARU", en el dictamen pericial presentado por el señor NELSON TRONCOSO NIEVES, estimó el costo de total de la reparación de la embarcación por un valor de mil ochocientos cincuenta dólares (US\$ 1.850.00) (Folios 86-93).

En cuanto a la diligencia y las medidas puestas en marcha por parte del Capitán de la embarcación, resulta relevante para este despacho tener en consideración que el Capitán

de la motonave es en todo momento el encargado del gobierno y dirección de la nave, y jamás pierde el control del buque, éste debe tener conocimiento general del área donde se lleva a cabo la navegación.

Respecto a la responsabilidad del Capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 prescribe:

"(...) La responsabilidad del Capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella". (Cursiva fuera de texto)

En el fallo de primera instancia la Capitanía de Puerto de Cartagena declaró responsable al Capitán del remolcador "RAN" por el siniestro marítimo de abordaje, motivado por las circunstancias de los hechos, teniendo presente las conclusiones que presentó el perito en el cual estableció:

"(...) el accidente ocasionado por el remolcador RAN, sobre el costado de estribor popa del remolcador BARU, se debió a la falta de planteamiento y de comunicaciones del Capitán MIGUEL CABRERA JIMENEZ con su tripulación, como también al poco ángulo de maniobra al pivotear el remolcador RAN sobre el muelle"(...) (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, sobre la responsabilidad de las actividades peligrosas, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de un elemento extraño, fuerza mayor o caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima. (Subrayado fuera de texto)

En el caso que nos ocupa, no se encuentra probado dentro del estudio fáctico y jurídico, la intervención de un elemento extraño que logre romper el nexo causal como componente constitutivo de la responsabilidad. El Capitán del remolcador "RAN" no actuó bajo el amparo de una de las causales de ausencia de responsabilidad², razón por la que este Despacho confirmará la decisión de primera instancia emitida el día 27 de marzo de 2013 por la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Al realizar el análisis sobre la posible violación a las normas de Marina Mercante se verifica que no hubo infracción alguna por parte del Capitán de la motonave en el siniestro marítimo, razón por lo cual no procede la imposición de una sanción.

De acuerdo con la decisión de primera instancia, se confirma el avalúo de los daños que sufrió la embarcación.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo

²Causales de exoneración de responsabilidad: Fuerza mayor o caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima y la intervención de un tercero.

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo del 27 de marzo de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, de acuerdo a la parte motiva del presente fallo.

ARTICULO 2°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo a las doctoras **FABIOLA MARTINEZ GARCÍA** y **MARIA ELVIRA GOMEZ CUBILLOS**, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto

ARTÍCULO 4°.-REMITIR al Capitán de Puerto de Cartagena para que, una vez quede en firme el presente fallo, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

21 SEP 2016



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo