

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta fallo de primera instancia, del 30 de septiembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, por el siniestro marítimo de daños materiales producidos por la motonave "CARIBBEAN STAR 8" por hechos ocurridos el 15 de noviembre de 2003, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El 15 de noviembre de 2003 la motonave "CARIBBEAN STAR 8" arrastró los espineles de 2 canoas de ASCONAR la EAT HERMANOS MONTAÑO y la EAT CAPRICHIO.
2. El 13 de diciembre de 2003 el Capitán de Puerto de Tumaco profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.

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, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Tumaco. Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8° del artículo 8° del Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Tumaco, practicó y allegó las pruebas listadas en el folio 55 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El Capitán de Puerto de Tumaco profirió fallo de primera instancia el 30 de septiembre de 2008 declarando responsable del siniestro al señor BASILIO AMU en su calidad de Capitán de la motonave "CARIBBEAN STAR 8" de bandera de Bélize, actualmente de bandera colombiana por el siniestro de daños materiales causados con la operación de la motonave y se abstuvo de fijar un avalúo de los daños.

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 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.

#16
99

CASO CONCRETO

Este Despacho considera pertinente pronunciarse en primera medida sobre la existencia del siniestro marítimo:

El artículo 26 del decreto-Ley 2324 de 1984 indica que: *"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional."*

La Resolución A.849 (20) aprobada el 27 de noviembre de 1997 contemplaba dentro de los siniestros marítimos:

"6. Daños materiales graves causados por la operación de un buque o en relación con ellas" (subraya y cursiva fuera de texto)

El adjetivo *grave* lo define la Real Academia de la Lengua como aquel de mucha entidad o importancia.

Para entender el alcance que la normatividad internacional le da a un daño grave se cita lo siguiente:

La Resolución MSC. 255 (84) del 16 de mayo de 2008, aprobó el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de Siniestros) el cual entró a regir el 1 de enero de 2010, pero sirve para interpretar lo que se entiende por siniestro marítimo, así:

"2.9 Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- 1. la muerte o las lesiones graves de una persona;*
- 2. la pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
- 3. la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- 4. los daños materiales sufridos por un buque;*
- 5. la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
- 6. daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona;"*

Así mismo define, los daños materiales como:

"2.16 Daños materiales: en relación con un siniestro marítimo, significan:

1. daños que:

1.1 afectan considerablemente a la integridad estructural, el funcionamiento o las características operacionales de un buque o de la infraestructura marítima; y

1.2 requieren reparaciones o sustitución de componentes importantes; o

2. la destrucción del buque o de la infraestructura marítima"

Como se puede apreciar el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos explica el concepto de los daños materiales graves.

En el mismo sentido, la Marine Accident Investigation Branch (División de Investigación de Accidentes Marítimos) del Reino Unido define el accidente como:

"Un accidente es un acontecimiento no deseado que tiene como resultado daños personales, daños materiales o pérdidas. Los accidentes incluyen la pérdida de vidas humanas o lesiones graves sufridas por cualquier persona a bordo, así como la caída de cualquier persona de una embarcación; la pérdida real o supuesta de un buque, el abandono o daño material de una nave; su colisión o encallamiento, su inutilización y también los daños materiales causados por un buque.

Un accidente también puede ser un suceso como el desmoronamiento del mecanismo de izado, la escora producida por el desplazamiento involuntario de la carga o lastre, la pérdida de carga al caerse por la borda o el enganche de los aparejos de pesca que pueda tener como consecuencia que el buque se escore hasta alcanzar un ángulo peligroso, si el suceso hubiese podido causar lesiones de importancia o daños a la salud de alguna persona. Es el deber de cualquier capitán o patrón examinar cualquier accidente que le ocurra a su buque o que se produzca a bordo del mismo."
(subraya y cursiva fuera de texto)

Esta definición ha sido adoptada por la Autoridad Marítima de Panamá, para la investigación de siniestros.

En Estados Unidos de América la **-National Transportation Safety Board-** incluye dentro de los accidentes a investigar el "*daño o destrucción de vehículos en superficie o en transporte aéreo o tuberías, a pesu de que el evento inicial sea accidental o no*" considerando como accidente cualquier daño al vehículo independientemente de la gravedad.

Por lo anteriormente expuesto, considera este Despacho que no se configuró un siniestro marítimo toda vez que el daño causado a las artes de pesca no se encuentra dentro de lo que a nivel internacional se considera como siniestro o accidente marítimo ni dentro de lo que la Resolución A.849 (20) aprobada el 27 de noviembre de 1997, consideraba como daño grave.

Teniendo en cuenta que el parágrafo del artículo 58 del decreto-ley 2324 de 1984 establece que: "*Podrá aclararse, modificarse, revocarse o sustituirse íntegramente el fallo del a quo e inclusive pronunciarse sobre aspectos no decididos, en los fallos de segunda instancia en vía de*

~~HA~~
100

apelación o consulta", se procederá a revocar en su totalidad el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco el 30 de septiembre de 2008.

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

RESUELVE

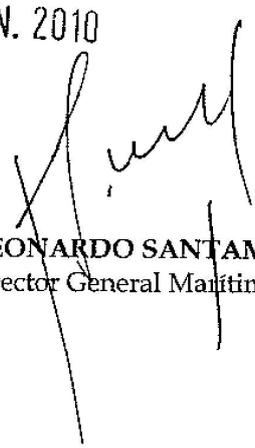
ARTÍCULO 1°.-REVOCAR en su totalidad el fallo del 30 de septiembre de 2008 proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, de acuerdo con las consideraciones de la parte motiva.

ARTÍCULO 2°.- INHIBIRSE de pronunciarse respecto de los hechos ocurridos el 15 de noviembre de 2003, toda vez que no se configuró siniestro marítimo.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido del presente fallo al señor BASILIO AMU en su calidad de Capitán de la motonave "CARIBBEAN STAR 8" en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Tumaco 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. 25 JUN. 2010


Contraalmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN
Director General Marítimo