

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C., 28 JUL 2011

132-100

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 30 de mayo de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de colisión sucedida entre la motonave "ÁNGELUS II" y una manguera perteneciente a la empresa Mar & Ter Ltda., previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada el 28 de abril de 2006, por el señor CARLOS A. PEÑA BENITEZ, la Capitanía de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento del siniestro marítimo de colisión de la motonave "ÁNGELUS II", ocurrido el día 27 de abril de 2006.
2. El 30 de mayo de 2006, la Capitanía de Puerto de Cartagena profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo de colisión, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 30 de mayo de 2008, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró como responsable del siniestro marítimo al señor REYNER JAVIER CÉSPEDES, capitán de la nave.
4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto de Cartagena envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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 Cartagena.

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.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA EL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA, PROFERIDO EL 30 DE MAYO DE 2008, POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE COLISIÓN SUFRIDA ENTRE LA MOTONAVE "ANGELUS II" Y UNA MANGUERA POR HECHOS OCURRIDOS EL 27 DE ABRIL DE 2006.

2

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Cartagena, practicó y allegó las pruebas listadas a folios 86 al 90 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

Del análisis y valoración de las pruebas, el 30 de mayo de 2008, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia, declarando en el artículo 1º responsable al señor REYNER JAVIER CÉSPEDES MIRANDA, en su calidad de capitán de la motonave "ÁNGELUS II", por el siniestro marítimo de colisión, ocurrido el 27 de abril de 2006.

En el artículo 2º del mencionado fallo, se impuso sanción al señor REYNER JAVIER CÉSPEDES consistente en multa de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

En el artículo 3º estimó el avalúo de los daños ocasionados por el siniestro marítimo en cuatro millones seiscientos catorce mil seiscientos setenta pesos (\$ 4.614.670).

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 las 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 las 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 vió, 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

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA EL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA, PROFERIDO EL 30 DE MAYO DE 2008, POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE COLISIÓN SUFRIDA ENTRE LA MOTONAVE "ANGELUS II" Y UNA MANGUERA POR HECHOS OCURRIDOS EL 27 DE ABRIL DE 2006.	3
---	---

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.

Además, dentro del procedimiento para investigaciones de accidentes o siniestros marítimos, establecido en el Decreto-Ley 2324 de 1984, en el artículo 48 se dispone que:

"CONTENIDO DE LOS FALLOS: Los fallos serán motivados, debiéndose hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinar el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violación a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas." (Cursiva fuera del texto)

CASO CONCRETO

Con fundamento en el acervo probatorio recaudado en la presente investigación, el 27 de abril de 2006, la motonave "ÁNGELUS II" colisionó con una manguera de 8 pulgadas durante su tránsito por la Bahía interna de Cartagena, donde se estaban realizando unos trabajos de relimpia.

De acuerdo con el acta de protesta del 28 de abril de 2006, se pudo establecer que la motonave "ÁNGELUS II" se encontraba al mando del señor REYNER CÉSPEDES MIRANDA, quien en audiencia pública, expresó lo siguiente:

"Eso fue el 27 de Abril/06, horas de la mañana, aproximadamente a las 10:15 horas; me dirigía a las instalaciones de Todomar, Bocagrande hacia Todomar Albornoz,..., entonces llegando a la empresa noté dos tanquecitos pequeños como de cloro, de esos que se compran en supermercados, intente maniobrar pasando por el centro de ambos, tenía una distancia aproximada de 50 metros entre ellos, nunca imagine que era una señalización, al pasar al centro de ambos, sentí un fuerte impacto en el motor, el mismo se levanto e inmediatamente botó la tapa..." (Cursiva fuera de texto)

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA EL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA, PROFERIDO EL 30 DE MAYO DE 2008, POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE COLISIÓN SUFRIDA ENTRE LA MOTONAVE "ANGELUS II" Y UNA MANGUERA POR HECHOS OCURRIDOS EL 27 DE ABRIL DE 2006. 4

Ahora bien, en el sitio del siniestro se encontraban autorizadas las obras de dragado por el Instituto Nacional de Concesiones -INCO- y dentro del procedimiento de señalización verificado por la Capitanía de Puerto, se nombró como perito marítimo en hidrografía, categoría "A", J. ALBERTO CALDERÓN SCHRADER.

Así mismo, mediante oficio 053-CGSEMAC-PROCYSEG -606 del 17 de marzo de 2006, el Grupo Señalización Marítima del Caribe determinó las características que debía cumplir la señalización de la obra.

De acuerdo con declaración rendida por el perito ALBERTO CALDERÓN SCHRADER, obrante a folio 69, indicó:

"A esa recomendación se le dio cumplimiento y fue verificado por mi en reunión previa realizadas en instalaciones de la Capitanía e informada a la Capitanía de Puerto en el informe N. 1 de Abril 20 a Mayo 0/06 (sic)

(...)

Se hizo primero en la reunión y luego se constato el cumplimiento en el área. Sin embargo, como esquema de señalización no es completo debido a que solo determina las especificaciones de las boyas o boyarines a utilizar, los esquemas específicos de señalización se dieron también en la reunión previa al dragado y ese esquema fue el que se estableció."

Mediante fallo proferido el 30 de mayo de 2008, el Capitán de Puerto de Cartagena, declaró responsable de la colisión de la motonave "ÁNGELUS", al capitán de la citada nave.

Sin embargo, este despacho encuentra pertinente analizar ciertos elementos normativos y probatorios determinantes para la declaratoria de responsabilidad del siniestro objeto de consulta.

De acuerdo con la Resolución A. 849 (20) aprobada el 27 de noviembre de 1997 por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional por medio de la cual se acogió el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, define como siniestro marítimo:

"4.1 Siniestro marítimo: un evento que ha tenido como resultado:

(...)

6. Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas" (Cursiva fuera del texto)

En el caso de responsabilidad por actividades peligrosas, como lo es la navegación marítima, no es la diligencia media la que se toma en cuenta, sino las correspondientes y

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA EL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA, PROFERIDO EL 30 DE MAYO DE 2008, POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE COLISIÓN SUFRIDA ENTRE LA MOTONAVE "ANGELUS II" Y UNA MANGUERA POR HECHOS OCURRIDOS EL 27 DE ABRIL DE 2006.

necesarias precauciones tomadas en equivalencia al riesgo de peligro latente, de lo que se puede concluir que en desarrollo de una actividad peligrosa el agente tiene la obligación de resultado, lo que invierte la carga de la prueba al darse una presunción de culpa.

Al respecto, se pronunció la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia en sentencia S-012-99:

"(...) la regla del artículo 2356 del código civil apareja una presunción de culpa en contra de quien causa perjuicios con ocasión de aquellas actividades cuya ejecución entraña peligros o riesgos para las personas del entorno, responsabilidad de la cual solamente se exonera cuando acredite que el daño sólo pudo tener por fuente cualquier suceso extraño, como la fuerza mayor, la culpa exclusiva de la víctima o de un tercero. Esto es que todas las actividades peligrosas, aparejan "la existencia de una obligación legal de resultado consistente en vigilar esa actividad e impedir que ella, por su propio dinamismo o debido a circunstancias anormales que la rodearon en un momento dado, escape al control de quien de la aludida actividad se sirve o reporta beneficio; luego si en la realización de un daño se demuestra que tuvo influencia causal caracterizada, un hecho del cual viene haciéndose mérito en estas consideraciones, ello en términos de ley , es suficiente para tener por probada, por vía de una presunción contenida en aquella disposición, la infracción de la obligación de guarda aludida" (Cursiva y subraya fuera de texto)

Por consiguiente a juicio de este despacho la colisión de la motonave "ÁNGELUS", se produjo como consecuencia de la conducta imprudente del señor REYNER JAVIER CÉSPEDES, cuyas omisiones incidieron directamente en la producción del siniestro.

De acuerdo al escrito presentado por el armador de la motonave "ÁNGELUS II" y las fotografías obrantes a folios 5 al 8 del expediente, el daño partió la tapa del espejo y agrietó el lugar donde se afirma el motor y ejerce todo su peso, se considera que fue estructural razón por la cual se configuró un siniestro marítimo.

De acuerdo con el dictamen pericial rendido por el señor ALBERTO CALDERÓN SCHRADER, se tiene que la sociedad Mar & Ter Ltda., cumplió con dichas prescripciones en cuanto a la señalización de los buques dedicados a operaciones de dragado y con las recomendaciones establecidas por el Grupo Señalización Marítima del Caribe, lo cual fue verificado previamente por el mencionado perito, razón por la cual se concluye que el siniestro marítimo se derivó por la culpa del señor REYNER JAVIER CÉSPEDES MIRANDA al no pasar a la velocidad debida en zona restringida, lo que quedo demostrado dado a que ese mismo día la motonave "DRAKAR III" paso por el lugar de los hechos y no sufrió ningún contratiempo.

Este Despacho ante las contradicciones en las versiones presentadas por las partes, le otorga plena credibilidad a la declaración del perito nombrado por la Capitanía de Puerto para la verificación de la señalización y del botadero en el dragado.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA EL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA, PROFERIDO EL 30 DE MAYO DE 2008, POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE COLISIÓN SUFRIDA ENTRE LA MOTONAVE "ANGELUS II" Y UNA MANGUERA POR HECHOS OCURRIDOS EL 27 DE ABRIL DE 2006.

6

Cabe precisar que el señor REYNER JAVIER CÉSPEDES MIRANDA no allegó prueba al expediente que permitiera desvirtuar la presunción de culpa que pesa sobre la persona que realiza una actividad peligrosa.

De modo que el material probatorio permite concluir que ante la falta de diligencia y cuidado en el gobierno de la motonave por parte del capitán ocurrió el siniestro de colisión de la motonave "ÁNGELUS II", descartándose así la configuración de una causa extraña que rompiese el nexo causal y la presunción de responsabilidad.

En consecuencia, este Despacho comparte la decisión del fallador de primera instancia al declarar responsable al señor REYNER JAVIER CÉSPEDES, capitán de la motonave "A ÁNGELUS", del siniestro de colisión ocurrido el 27 de abril de 2006.

AVALÚO DE DAÑOS

Con fundamento en la cotización del 26 de mayo de 2006 presentada por la doctora CARIME PUELLO GUTIÉRREZ, el Capitán de Puerto de Cartagena en el fallo de primera instancia estimó los daños ocasionados en la suma de cuatro millones seiscientos catorce mil seiscientos setenta pesos (\$ 4.614.670) por lo que este despacho encuentra procedente confirmar el artículo tercero del fallo proferido el 30 de mayo de 2008.

Lo anterior con el objeto de que los interesados si lo encuentran pertinente, adelanten las acciones pertinentes para su reclamación ante la Jurisdicción Ordinaria, con base en la declaratoria de responsabilidad establecida en el presente fallo.

VIOLACIÓN A NORMAS DE MARINA MERCANTE

En cuanto a la violación a las normas de la Marina Mercante, es necesario precisar que una vez revisado el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, se encuentra efectivamente que con la conducta del capitán de la nave se infringió el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes -Regla 6 Velocidad de Seguridad-, aprobado mediante Ley 13 de 1981, siendo procedente por lo tanto confirmar lo correspondiente en el fallo de primera instancia del 30 de mayo de 2008.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR el fallo de primera instancia de fecha 30 de mayo de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo al señor REYNER JAVIER CÉSPEDES

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA EL FALLO DE PRIMERA INSTANCIA, PROFERIDO EL 30 DE MAYO DE 2008, POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE COLISIÓN SUFRIDA ENTRE LA MOTONAVE "ANGELUS II" Y UNA MANGUERA POR HECHOS OCURRIDOS EL 27 DE ABRIL DE 2006.

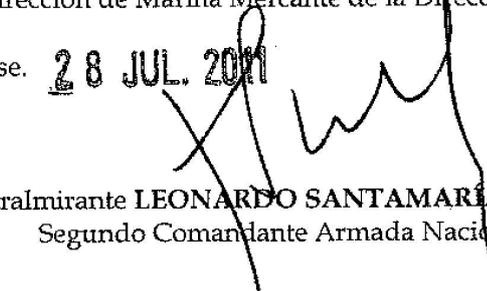
7

MIRANDA, identificado con cédula de ciudadanía número 73.009.309, en su calidad de capitán de la motonave "ÁNGELUS II" en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Cartagena, 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. **28 JUL. 2011**


Contraalmirante **LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN**
Segundo Comandante Armada Nacional