

31 MAYO 2013

Resolución 0825

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 15 de septiembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de daños causados a la instalación portuaria por la motonave "DELTA II", ocurrido el 3 de marzo de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada por el señor MIGUEL ANTONIO LEÓN GUTIERREZ, Secretario General de la Sociedad Portuaria de San Andrés, se pusieron en conocimiento al Capitán de Puerto de esa jurisdicción los hechos acaecidos el 3 de marzo de 2008, relacionados con la colisión de la motonave "DELTA II" con el bordillo de la plataforma de atraque a la altura de la Bitá No. 15, los cuales causaron daños a la infraestructura portuaria.
2. El día 5 de marzo de 2008, el Capitán de Puerto de San Andrés expidió auto de apertura de la investigación a través del cual decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas, el día 15 de septiembre de 2009, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró responsable del siniestro marítimo de daño a la instalación portuaria al señor ADOLFO CORPUS, capitán de la motonave "DELTA II".

De igual manera, declaró responsable por violación a las normas de la Marina Mercante al señor ADOLFO CORPUS, capitán de la motonave referenciada, imponiéndole a título de sanción un Llamado de Atención.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme a lo consagrado en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANDRÉS

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 San Andrés.

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 era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de San Andrés, practicó y allegó las pruebas enlistadas en los folios 22 al 24 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

160

DECISIÓN

El día 15 de septiembre de 2009 el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró responsable del siniestro marítimo de daño a la instalación portuaria al señor ADOLFO CORPUS, capitán de la motonave "DELTA II".

De igual manera, declaró responsable por violación a las normas de la Marina Mercante al señor ADOLFO CORPUS, capitán de la motonave referenciada, imponiéndole a título de sanción un Llamado de Atención.

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: SermarLtda, Consejero Ponente: Simón 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 Hondureña, C.P. Libardo Rodríguez ; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

139

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

En consideración a los hechos objeto de investigación y a las pruebas que reposan en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de daños a la instalación portuaria causados por la motonave "DELTA II", los siguientes:

- El día 3 de marzo de 2008, durante maniobra de atraque, la motonave "DELTA II" golpeó con la proa al puerto, causando una ruptura de aproximadamente 1.50 metros de largo a la altura de la bita No. 15 y una avería a la llanta de defensa (Folio No. 3).
- Teniendo en cuenta los anteriores hechos, el Capitán de Puerto expidió auto de apertura de la investigación decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
- El día 15 de septiembre de 2009 el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró responsable del siniestro marítimo de daño a la instalación portuaria al señor ADOLFO CORPUS, capitán de la motonave "DELTA II".

De igual manera, declaró responsable por violación a las normas de la Marina Mercante al señor ADOLFO CORPUS, capitán de la motonave referenciada, imponiéndole a título de sanción un Llamado de Atención.

Conforme a los anteriores hechos, este Despacho procede a realizar el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En primera medida, se evidencia en el expediente documento (Folio No. 13) en el cual la Agencia Marítima Serrana RENÉ CARDONA TORRES aportó *copia simple* de acuerdo compromisorio celebrado entre el armador de la motonave "DELTA II" y el Gerente General de la Sociedad Portuaria de San Andrés, en el cual el armador de la citada nave reconoció y aceptó la responsabilidad por el daño causado a la instalación portuaria, comprometiéndose al pago y realización de las obras respectivas.

Dentro de ese contexto, se debe precisar que el artículo 340 del Código de Procedimiento Civil, como norma aplicable por vía de remisión del Decreto Ley 2324 de 1984, indica:

"(...) El juez aceptará la transacción que se ajuste a las prescripciones sustanciales y declarará terminado el proceso, si se celebró por todas las partes y versa sobre la totalidad de las cuestiones debatidas, quedando sin efecto cualquier sentencia dictada que no estuviere en firme (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Asimismo, se debe indicar que la transacción requiere no solo el cumplimiento de los requisitos adjetivos consagrados en el artículo citado, sino también el acatamiento a los presupuestos sustanciales estipulados en la legislación civil, dado que su naturaleza *contractual* exige los requisitos de existencia y de formación aplicables a los contratos (2469-2489)

En este sentido, y con relación a las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, la jurisprudencia nacional ha señalado:

"(...) únicamente serían transigibles aquellos asuntos relativos a los intereses particulares derivados del conflicto. En otras palabras, los asuntos que se refieren a la responsabilidad civil extracontractual y los efectos de su determinación..."

Con el fin de no llamar a ningún equívoco, por oposición, en concepto de la Sala no es viable jurídicamente transigir sobre la aplicación de las sanciones a los responsables del siniestro que se deriven del incumplimiento de normas marítimas (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).¹

Sin embargo, este Despacho al realizar el análisis del escrito referenciado constata la omisión del requisito de *autenticación* (Art. 340 CPC), por lo que no es dable otorgarle esa connotación.

En segunda medida, cotejando las pruebas practicadas en la investigación con las reglas de la sana crítica, se puede colegir que tanto la declaración rendida por el agente marítimo (Folio No. 17) como los demás documentos aportados, son medios suficientes para determinar la responsabilidad del capitán de la nave "DELTA II", como agente titular de la actividad peligrosa en el siniestro marítimo de colisión con la instalación portuaria de San Andrés.

Tratándose de la navegación como actividad peligrosa, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 25 de mayo de 2011, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009², así:

"(...) a) que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial; c) que cuando las partes involucradas ejercen actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para así definir quién debe asumir la reparación; d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero (...))" (Subrayado y Cursiva por fuera de texto).

En este sentido, al no encontrarse demostrada alguna causal extraña que rompiera el nexo causal entre el hecho y el daño a la instalación portuaria, este Despacho procederá a confirmar la responsabilidad endilgada al capitán de la motonave "DELTA II".

De otra parte, en cuanto al avalúo de los daños causados con el siniestro, este Dirección tomará como prueba la factura ubicada en el folio No. 16 del expediente, en la cual se determinan los mismos por valor de Un Millón de Pesos (\$1.000.000).

¹ Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Sentencia No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, Consejero Ponente: Gustavo Aponte Santos.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil Magistrado Ponente William Namén Vargas, 24 de agosto 2009. (Discutida en salas de 7 de octubre, 24 y 25 de noviembre de 2008, 17 de marzo de 2009 y aprobada en Sala de 4 de mayo de 2009).

163

Teniendo en cuenta la importancia de referirse al avalúo de los daños, en virtud del requisito exigido en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se procederá a realizar la adición del fallo de primera instancia conforme a lo preceptuado en el artículo 311 del Código de Procedimiento Civil.

Por último, con relación a la sanción impuesta con ocasión a la violación a las normas de la Marina Mercante, este Despacho no encuentra conexidad ni proporcionalidad con los hechos investigados, por cuanto la responsabilidad por este concepto debe estar soportada en pruebas que deduzcan con certeza el incumplimiento a dichas normas.

Así pues, se debe precisar que una cuestión es la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo y otra es la investigación administrativa sancionatoria por violación a las normas de la Marina Mercante, donde no todas las veces convergen.

En este orden de ideas, este Despacho procederá a realizar las adiciones y modificaciones correspondientes en la parte resolutoria del fallo, en el sentido de clarificar los conceptos anteriormente citados.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de los daños, se constata en el expediente factura en la cual se determinó el valor de los mismos así:

Suministro y cambio de una llanta y reparación placa de concreto de la defensa del muelle departamental	\$1.000.000
	Total: \$1.000.000

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

El Capitán de Puerto de San Andrés evidenció violación a las normas de la Marina Mercante, al respecto este Despacho no comprueba tales infracciones, por lo que procederá a revocar la sanción impuesta por este concepto, en virtud del cabal cumplimiento a los principios de proporcionalidad y razonabilidad de la sanción.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- REVOCAR el artículo segundo del fallo de primera instancia del 15 de septiembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo

ARTÍCULO 2°.- Determinar el valor de los daños causados a la instalación portuaria de San Andrés en Un Millón de Pesos (\$1.000.000), de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo

ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de primera instancia del 15 de septiembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

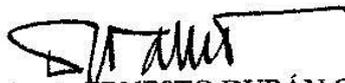
ARTÍCULO 4º.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido del presente fallo a los señores ADOLFO CORPUS, JERONIMO CUESTA y RENÉ CARDONA TORRES, capitán, armador y agente marítimo de la motonave "DELTA II"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5º.-DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6º.-COMISIONAR al Capitán de Puerto de San Andrés, 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.

31 MAYO 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo