

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 UCI 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Recurso de Apelación
Número de expediente: 1802010002
Sujetos procesales: Señor JESÚS ANTONIO BERRIO en calidad de Capitán de la M/N TOMAS I
Señor JAIRO SÁNCHEZ SÁNCHEZ, en calidad de administrador de la M/N TOMAS I
RAMÓN JOSÉ GÓMEZ, en calidad de propietario de la M/N TOMAS I
Agencia Marítima REYMAR, representada legalmente por el Señor NELSON LOPERA
Perito marítimo JORGE ENRIQUE HERRERA MESA
Clase de Siniestro: Incendio de la M/N TOMAS I
Recurrente: Abogada PATRICIA CORREA TAPIA, apoderada de los señores JESUS ANTONIO BERRIO y NELSON HORACIO LOPERA, en calidad de Capitán y Agente Marítimo respectivamente de la M/N TOMAS I.

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la abogada PATRICIA CORREA TAPIA, apoderada especial de los señores JESÚS ANTONIO BERRIO y NELSON HORACIO LOPERA, en calidad de Capitán y Agente Marítimo respectivamente de la M/N TOMAS I, en contra del fallo de primera instancia del veintiocho (28) de enero de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Turbo dentro de la investigación por siniestro marítimo de incendio de la M/N TOMAS I, ocurrido en el área de su jurisdicción, el día treinta y uno (31) de julio de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protestas presentadas el día treinta y uno (31) de julio de 2010, por JESÚS ANTONIO BERRIO, Capitán de la M/N TOMAS I, y el Comandante de la ARC de Cabo Tiburón TK JUAN CARLOS CUARTAS SÁNCHEZ, y el informe de inspección del Suboficial Jefe ALVARO CESAR PIMIENTO ESPITIA, el Capitán de Puerto de Turbo tuvo conocimiento del presunto siniestro de incendio de la M/N TOMAS I.

2. El día treinta y uno (31) de julio de 2010, el Capitán de Puerto de Turbo emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de incendio, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día veintiocho (28) de enero de 2011, el Capitán de Puerto de Turbo profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el siniestro marítimo de incendio de la M/N TOMAS I, ocurrió con responsabilidad del señor JESÚS ANTONIO BERRIO, Capitán de la M/N TOMAS I de bandera de ST VINCENT & THE GRANADINES.

Asimismo, declaró que el Capitán de la motonave y la Agencia Marítima REYMAR, representada legalmente por NELSON LOPERA, incurrieron en violación a las normas de la Marina Mercante, al omitir las reglas de navegación y seguridad marítima.

Por lo anterior, el Capitán de Puerto de Turbo impuso al señor JESÚS ANTONIO BERRIO, en calidad de Capitán de la M/N TOMAS I, y a la Agencia Marítima REYMAR representada por el señor NELSON LOPERA multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagaderos solidariamente con el señor RAMÓN JOSÉ GÓMEZ, propietario de la embarcación TOMAS I.

4. El día diez (10) de febrero de 2011, la señora DORA PATRICIA CORREA TAPIA, apoderada especial del señor JESÚS ANTONIO BERRIO y NELSON HORACIO LOPERA, Capitán de la M/N TOMAS I y representante legal de la Agencia Marítima REYMAR respectivamente, interpuso recurso de apelación en contra del fallo de primera instancia, proferido el día veintiocho (28) de enero de 2011, por el Capitán de Puerto de Turbo.

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.

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 a la protesta presentada por el Comandante de la ARC de Cabo Tiburón (E) TK JUAN CARLOS CUARTAS SÁNCHEZ, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de Incendio de la M/N TOMAS I, las siguientes:

“Siendo las 0830R procedí a zarpar del muelle de la Estación de Guardacostas de Turbo con el fin de apoyar con el transporte de personal del Ejército Nacional. A la altura del canal de tránsito de Turbo se encontraba la motonave TOMAS, la cual se encontraba con humo, lo cual procedí a comunicarme con el comandante de Guardacostas de Turbo, pero en el momento de la comunicación fue negativa, me ubiqué al final del canal a la altura de punta las vacas asegurando la navegación del buque por aguas someras, y observamos con la tripulación del buque al personal de Guardacostas de Turbo junto con las lanchas de vivientes de Turbo, salvar a las personas de la embarcación TOMAS,

posteriormente recibí la llamada del comandante de la Estación de Guardacostas de Turbo, y recibí la orden de entrar a apoyar para controlar el incendio a bordo de la motonave TOMAS con el equipo de contraincendios y las bombas del ARC Cabo Tiburón; se combatió el incendio por un tiempo de dos horas, con la asesoría del Capitán de Puerto de Turbo y del Capitán y Jefe de Máquinas de la motonave TOMAS; posteriormente evalué la situación y seguridad del personal y la vi en riesgo por haber a bordo de la motonave TOMAS pipetas de gas, oxígeno y combustible, por lo cual retiré el personal y la unidad del lugar del siniestro”.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la abogada DORA PATRICIA CORREA TAPIA, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

“(..).1. Dentro de la presente investigación no se les garantizó a los investigados su derecho de defensa y contradicción frente a las pruebas recaudadas, en aras de un buen juicio y de la defensa debida, no se les brindó la oportunidad de controvertirlas y debatirlas como el caso de no haber estado presentes cuando el despacho interrogó a los testigos y versionó a los implicados, además no se hizo una valoración del acervo probatorio de acuerdo con las reglas de la sana crítica y la libre apreciación de las pruebas.

2. el auto de apertura se efectuó el día 31 de julio de 2010 y la audiencia para practicar las pruebas ordenadas, se realizaron el mismo día, entonces, se obvió la notificación, de igual manera la contradicción, pues no se les permitió a los investigados solicitar las pruebas que ellos consideran pertinentes para la defensa de sus intereses, violando así también el derecho de defensa, por ser un auto de notificación y cúmplase, donde estuvo entonces la notificación y el traslado para ejercer los derechos de los investigados

3. La audiencia pública no se celebró con la solemnidad que conlleva y de acuerdo a lo establecida en el artículo 37 Decreto 2324 de 1984, toda vez que los investigados no estuvieron presentes en la recaudación de los testimonios y demás versiones libres tomadas.

4. En la audiencia pública no se constituyó póliza, sino que hay varias inconsistencias. El monto de la póliza no fue fijado en la primera audiencia, como expresan en la audiencia pública programada para el día 31 de julio de 2010, este monto fue fijado previa solicitud del Agente Marítimo NELSON LOPERA, quien requería efectuar trabajos a la embarcación y el Capitán de Puerto no se los autorizó, prueba de esto es el escrito con fecha de 12 de agosto de 2010, expedido por el Teniente de Navío JOSÉ ANDRÉS DÍAZ RUIZ, mediante oficio número 18201000503 MD-DIMAR-CP08-Gente de Mar, por medio del cual se le responde a su solicitud presentada el día 10 de agosto de 2010, expresándole que debe allegar póliza de responsabilidad, entonces realmente se fijó en el mes de agosto.

5. En el expediente no existe auto en el que se le fijen honorarios al perito y se le corre el traslado a las partes para que estas soliciten aclaración, complementación, u objeten por error grave.

6. En todo el proceso y en el fallo jamás se individualizó plenamente a los investigados.

7. Al señor NELSON HORACIO LOPERA CARMONA, se le escuchó en prueba testimonial, entonces no fue considerado parte de esta investigación y en este proceso solo el armador RAMON JOSÉ GÓMEZ y el Capitán JESÚS ANTONIO BERRIO fueron oídos en declaración de parte.

10. el cierre de la investigación debe ser notificado a los investigados conforme al artículo 44 del Decreto Ley 2324 de 1984. Caso negativo se configuró en estos dos puntos una clara violación al debido proceso, derecho de contradicción y defensa.

11. Con relación al fallo se debe tener en cuenta que éste debe contener como mínimo lo establecido en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, es decir, los fallos serán debidamente motivados, debido a hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y a determinar el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo.

12. una cosa es la responsabilidad por el siniestro marítimo y otra la responsabilidad por Violación a las Normas de Marina Mercante y la correspondiente multa. El despacho jamás determinó claramente dentro del fallo cuales fueron las normas violadas para los investigados, violando así el principio de legalidad. En general no quedó motivado, sustentado y fundamentado en que consistió la violación a las normas por parte del Capitán y Agente Marítimo, por lo expuesto se podría creer que la conducta violada por mis defendidos es atípica o inexistente porque nunca es definida en el proceso ni en el fallo.

13. En el proceso no se tiene claro quién es el armador de la motonave TOMAS I, pues citan al señor ARGEMIRO HIGUITA y al señor RAMÓN JOSÉ GÓMEZ, ambos como armadores. Entonces, en este proceso falta legitimación.

14. Solicito que se aplique la cláusula de exclusión a las pruebas practicadas sin el cumplimiento de los requisitos legales, pues es nula de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso.

15. A la Agencia Marítima RYMAR, representada legalmente por NELSON LOPERA CARMONA, se le imponen multas verbales por valor de \$517.000, sin que medio ninguna orden escrita de la autoridad marítima competente (...)"

ANÁLISIS TÉCNICO

El día 31 de julio de 2010, se informa al señor JORGE HERRERA su nombramiento como perito dentro de la investigación adelantada en la Capitanía de Puerto de Turbo, al fin de determinar las causas del incendio de la M/N TOMAS I.

El día 9 de agosto de 2010, presentó informe sobre las condiciones de navegabilidad de la motonave y el estado de los equipos, en el cual se concluyó lo siguiente:

1. CONDICIONES DE NAVEGABILIDAD DE LA NAVE

Después del incendio a bordo de la motonave TOMAS I, las condiciones de motonave son las siguientes:

- La motonave actualmente se encuentra fuera del canal navegable del Golfo de Urabá, fondeado en Latitud 08°03'47", 5 Norte, Longitud 76°44'04" Oeste.
- Se evidencia que la motonave se encuentra escorada hacia el costado de babor, "tocando fondo".
- A pesar de la magnitud del incendio, no afectó al cuarto de máquinas donde se encuentra el motor propulsor y 02 generadores, sólo se detectó la presencia de hollín y mínimas partículas de material incinerado. Sin embargo, y debido a los daños eléctricos y por razones de seguridad no se contempló la posibilidad de energizar la maquinaria.
- Se observa la destrucción total del compartimiento del puente de gobierno. El mástil principal donde se encuentran las antenas de los equipos de navegación y comunicación no fue afectada por el incendio; sin embargo los aclopadores de antena y display de los equipos que se encontraba en el puente de los equipos que se encontraban en el puente de gobierno quedaron destruidos.

- Se puede determinar que la motonave TOMAS I presenta condiciones de navegabilidad nulas.

2. ESTADO DE LOS EQUIPOS:

Contraincendios: El equipo de contraincendios de la motonave no pudo activarse según el testimonio del Capitán JESUS BERRIO y el motorista EVANAN JULIO BELLO, debido a que la bomba no pudo succionar ya que el buque debido a su encallamiento no pudo succionar agua de mar.

Igualmente todos los extintores de la unidad quedaron totalmente calcinados, al igual que las mangueras de los diferentes hidrantes. El compartimiento del cuarto de cadenas y la proa no fue afectado por el incendio.

Salvamento: uno de los equipos como balsas salvavidas solo se conservó la del costado de estribor, la del lado de babor quedó totalmente incinerada. Equipos como el compresor y auxiliares que se encontraban en la cubierta 1 fueron afectados en su totalidad. Un generador que se encuentra en la cubierta 1 quedó totalmente calcinado. Igualmente el winche de la popa. La grúa que se encuentra en la cubierta principal quedó parcialmente afectada por el incendio. Igualmente varias plantas eléctricas portátiles que se encontraban en la misma cubierta quedaron en iguales condiciones.

3. IDONEIDAD DEL MOTORISTA

El señor EVANAN JULIO BELLO, motorista de la unidad, es un tripulante que a pesar del poco tiempo que lleva a bordo de la motonave, es una persona idónea, comprobado conocimiento de las características y maquinaria principal y auxiliar de la motonave TOMAS I.

4. POSIBLES CAUSA DEL SINIESTRO:

Como perito marítimo clase B, me permito formular dos hipótesis con base a las evidencias encontradas a bordo de la motonave TOMAS I.

4.1 Incendio producido por trabajos de soldadura:

A bordo de la motonave TOMAS I se encontraron evidencias de la realización de trabajos de soldadura y oxicorte. En la cubierta 1, donde posiblemente se originó el incendio se encontró una gran cantidad de lámina cortada, mamparos cortados y sobretodo bastante basura incinerada. Lo que pudo agrandar el incendio y la razón por la cual no se pudo evidenciar el "foco" del conato, pudo haber sido por la presencia de gran cantidad de basura. Días antes del incendio, además de la cantidad de basura, madera, retales de láminas de icopor y canecas con aceite lubricante que se encontraron en varios sectores de la motonave, pudo originar un incendio tipo multipropósito con base en mezclas de químicos, lubricantes y combustible.

4.2 Incendio producido por un corto circuito:

La motonave TOMAS I data del año 1974 y teniendo en cuenta posiblemente el tiempo de maquinaria principal y auxiliar sobretodo; no se puede descartar un incendio por corto circuito, teniendo en cuenta que en el sitio donde se pudo haber originado el incendio se encontraban generadores de poca capacidad, compresores y auxiliares.

5. DAÑOS SUFRIDOS A LA MOTONAVE Y AVALÚO DE LOS MISMOS:

Para calcular el avalúo es necesario llevar a cabo una remoción de los escombros, y verificar técnicamente el funcionamiento de la maquinaria principal y auxiliar que no fue afectada aparentemente por el incendio. Sin embargo, con lo observado y los argumentos de la tripulación en las diferentes visitas, se puede sacar un costo aproximado de CUATROCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS M/C (\$450.000.000) para la recuperación de la motonave.

6. CONCLUSIONES:

No se tomaron las medidas correspondientes para evitar o contrarrestar el incendio a tiempo. En el momento del siniestro solo se encontraban a bordo 3 tripulantes de 8 que conformaban la tripulación autorizada. A los contratistas y trabajadores temporales no se les puede atribuir responsabilidad de la seguridad de la motonave. El estado de los equipos de salvamento y navegación se perdieron en su totalidad, haciendo necesario el reemplazo de los mismos.

El motor propulsor y los generadores que se encuentran en el cuarto de maquina no sufrieron avería física.

La motonave no se encuentra "adrizada", actualmente se encuentra escorada hacia el costado de babor, muy posiblemente por estar "tocado fondo".

El día 28 de agosto se recibió en la Capitanía de Puerto de Turbo otro informe pericial sobre la remoción de escombros en la M/N TOMAS I. finalmente, el día 28 de septiembre de 2010 se rindió concepto y recomendaciones de la maniobra de remolque de la M/N TOMAS I.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Es oportuno puntualizar por este Despacho, que la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, en artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto".

El mismo Decreto Ley 2324 en su artículo 26, manifiesta que:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, 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:

(...)

d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas (...)"

Tomando como base estos preceptos, la presente investigación constituye un siniestro marítimo, por el incendio de la M/N TOMAS I, el día 31 de julio de 2010, en jurisdicción de la Capitanía de Turbo.

Manifiesta la abogada, que dentro de la presente investigación hubo violación al debido proceso, toda vez que no se le garantizó a los investigados su derecho de defensa y contradicción. Asimismo, declara que no se les brindó la oportunidad de solicitar ni controvertir las pruebas.

El artículo 37 numeral 6 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece que:

"(...) 6. De las distintas solicitudes presentadas en la audiencia, el Capitán de Puerto procederá a decidir en la misma sobre el llamamiento de otras personas que puedan tener interés o que sean presuntos responsables y sobre la práctica de las pruebas adicionales solicitadas (...)"

Frente a la notificación del auto de apertura se tiene que se dio personalmente al Capitán de la M/N TOMAS I, pues se encuentra plasmada su firma en la parte posterior del auto de apertura (folio 5).

Igualmente, se le envió citación al armador de la M/N TOMAS I para que compareciera al despacho con el fin de notificarle el auto de apertura (folio 68), notificándose el día 02 de agosto, y se le escuchó su testimonio el día 10 de agosto de 2010. Por su parte el señor NELSON LOPERA, rindió su declaración el mismo día de los hechos.

Cuando se escuchan a las partes en audiencia se les da la oportunidad de solicitar las pruebas que consideren pertinentes. La Autoridad Marítima garantiza el derecho de defensa de los investigados al informarles su derecho de ser asistido por un abogado, tanto el Capitán como el representante legal de la Agencia Marítima REYMAR, el señor NELSON LOPERA, manifestaron que no tenían necesidad de abogado.

Con relación a las etapas que constituyen una garantía del debido proceso, la Corte Constitucional en sentencia C-980 de 2010, señaló:

“Así entendido, en el ámbito de las actuaciones administrativas, el derecho al debido proceso hace referencia al comportamiento que deben observar las autoridades públicas en el ejercicio de sus funciones, en cuanto éstas se encuentran obligadas a “actuar conforme a los procedimientos previamente establecidos en la ley, con el fin de garantizar los derechos de quienes puedan resultar afectados por las decisiones de la administración que crean, modifican o extinguen un derecho o imponen una obligación o una sanción” | | 5.5. En el propósito de asegurar la defensa de los administrados, la jurisprudencia ha señalado que hacen parte de las garantías del debido proceso administrativo, entre otros, los derechos a: (i) ser oído durante toda la actuación, (ii) a la notificación oportuna y de conformidad con la ley, (iii) a que la actuación se surta sin dilaciones injustificadas, (iv) a que se permita la participación en la actuación desde su inicio hasta su culminación, (v) a que la actuación se adelante por autoridad competente y con el pleno respeto de las formas propias previstas en el ordenamiento jurídico, (vi) a gozar de la presunción de inocencia, (vii) al ejercicio del derecho de defensa y contradicción, (viii) a solicitar, aportar y controvertir pruebas, y (ix) a impugnar las decisiones y a promover la nulidad de aquellas obtenidas con violación del debido proceso”. (Cursiva fuera de texto).

Por lo anterior, no se encuentra viable los argumentos establecidos por la apoderada frente a una violación del debido proceso a los investigados, toda vez que se dio la notificación y la oportunidad a las partes de solicitar pruebas.

Aclara el Despacho, que en audiencia del día 31 de julio de 2010 en la cual declaró el Capitán JESUS BERRÍO, se constituyó una Póliza de Garantía por un monto de doce (12) salarios mínimos legales mensuales vigentes, por un valor de SEIS MILLONES DOSCIENTOS CUATRO MIL PESOS M/C (\$6.204.000) (folios 18, 19 Y 20). El salario mínimo para el año 2010 era de QUINIENTOS QUINCE MIL PESOS M/C (\$515.000), por lo que debe entenderse que el verdadero valor de la póliza era de SEIS MILLONES CIENTO OCHENTA MIL PESOS M/C (\$6.180.000)

En el mismo sentido, se presentó en la investigación la póliza a favor de la Nación - DIMAR y terceros afectados por el siniestro marítimo de incendio de la M/N TOMAS I, por valor de SEIS MILLONES CIENTO OCHENTA MIL PESOS M/C (\$6.180.000) (folios 96, 97 y 98)

Es evidente entonces, que lo ocurrido en la audiencia del señor NELSON LOPERA, fue un error de digitación en cuanto al monto de la póliza.

Por otra parte, considera el despacho que se hace necesario modificar el artículo segundo del fallo de primera instancia con fecha de 28 de enero de 2011, en cuando a la responsabilidad de la Agencia Marítima REYMAR, ya que como lo manifestó la abogada, la Agencia Marítima no fue vinculada a esta investigación.

Entre el agente marítimo y el capitán y/o armador existe solidaridad en cuanto al cumplimiento de determinadas obligaciones tales como:

7. *Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraiga estos en el país.*

Observa la norma que es posible declarar la responsabilidad solidaria en cabeza de la Agencia Marítima REYMAR, sin que se le haya formulado cargos o se le haya notificado del inicio de la investigación. Para el caso que nos ocupa, el representante legal de la Agencia Marítima REYMAR, el señor NELSON LOPERA, estaba enterado del inicio de la investigación, rindió versión libre y espontánea, y además, presento póliza de responsabilidad a favor de la NACIÓN - DIMAR y terceros afectados.

El Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo en sentencia del 27 de febrero de 2013, rad. 88001-23-31-000-2001-0045-01 (8360), manifestó que:

"(...) De conformidad con lo anterior, como el artículo 1492 del Código de Comercio señala que con respecto a las obligaciones del armador y del capitán de una motonave es responsable solidariamente el agente marítimo, entendido por tal la persona que representa en tierra el armador para todos los efectos relacionados con la nave, ello significa que al responsable solidario, que se encuentra más que legitimado para actuar dentro de la actuación administrativa, siendo de los más interesados en desvirtuar los hechos de que se acusa al capitán, en virtud la figura de la solidaridad que por ministerio de la ley consagra el artículo 1492 del Código de Comercio, se le dio aviso del inicio de la actuación administrativa en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 28 del C. C. A. que obliga a la administración vincular a las personas que pueden resultar afectadas con la decisión administrativa en que culminará la actuación a fin de que puedan ejercer su derecho de defensa, si lo estiman conveniente, sin que ello implique que deba formularseles pliego de cargos, ya que no era el agente marítimo el presunto autor de los hechos que afectaron el medio ambiente (...)"

Como es la misma Ley la que crea la solidaridad, la pluralidad de sujetos implica que la sanción afecta al agente marítimo. Además, se le brindó la oportunidad de intervenir dentro de la investigación y desvirtuar los hechos que se le imputaban al Capitán.

Respecto de la notificación del cierre de la investigación, se tiene que se realizó en debida forma, como consta en los folios 109 y 110. Se fijó estado el día 13 de diciembre de 2010, mediante el cual se le da traslado a las partes por el término de tres (3) días para que presenten sus alegatos de conclusión. Esta es la oportunidad que tienen las partes, antes de emitirse una decisión, para dirigirse al Capitán de Puerto manifestando las razones jurídicas para que se concedan sus pretensiones. En el caso objeto de estudio, los investigados no presentaron sus argumentos.

En el fallo de 28 de enero de 2011, se establecieron claramente las normas violadas por parte del Capitán de la M/N TOMAS I, a saber:

“Art. 1495 Código de Comercio colombiano -El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave”.

“Art. 1501.-Son funciones y obligaciones del capitán:

- 1. Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;*
- 2. Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo (...)*

“Artículo 95 Decreto Ley 2324 de 1984. Permiso de fondeo y atraque. Ninguna embarcación, cualquiera que sea su clase y nacionalidad, podrá fondear o atracar en lugares que no estén habilitados para el comercio dentro del territorio de la República, sin el previo permiso del Capitán de Puerto respectivo, salvo el caso de arribada forzosa o fuerza mayor”.

El señor JESÚS ANTONIO BERRIO, Capitán de la M/N TOMAS I, de acuerdo a las pruebas recaudadas en la investigación, incumplió con los deberes y normas marítimas, evidenciándose un total abandono de las responsabilidades propias de su cargo, dejando de administrador a una persona que no tiene los conocimientos propios de la actividad marítima y que por otra parte no está llamado a soportar la responsabilidad que se deriva de ejercer provisionalmente dicho cargo.

En declaración juramentada, manifestó el Capitán que no se encontraba a bordo del buque en el momento del incidente porque se encontraba en cita médica por quebrantos de salud, sin aportar pruebas de ese hecho.

Del mismo modo, el señor JESUS BERRIO, autorizó la realización de trabajos sin informar a la Autoridad Marítima, y además en un área de fondeo que no estaba permitida, para luego desatenderse del desarrollo de los mismos, queda demostrada la conducta negligente del Capitán, arriesgando la seguridad de la nave y su tripulación, por la cual se genera responsabilidad frente al siniestro marítimo de incendio.

Para llevar a cabo estas actividades con oxicorte, en las cuales se producen llamas, se deben colocar barreras de seguridad, para controlar la propagación del fuego, en caso que se presente; de igual forma, los extintores de fuego deben estar a la mano, y una persona de la tripulación encargada especialmente para eso.

En relación a lo manifestado por la abogada de los investigados, en cuanto a la fijación de los honorarios del perito marítimo, JORGE ENRIQUE HERRERA MESA, se comisiona al Capitán de Puerto de Turbo para que ordene las investigaciones a que haya lugar, por el presunto incumplimiento de las Normas de Marina Mercante.

Dentro de la investigación por siniestro marítimo de incendio de la M/N TOMAS I, las pruebas fueron practicadas dentro de los requisitos legales y las partes tenían pleno conocimiento de las pruebas que se iban a desarrollar, pues se les informó mediante el auto de apertura. En el mismo sentido, el día 19 de agosto de 2010, el señor JESUS ANTONIO BERRIO, solicitó copia total del

expediente, las cuales fueron entregadas el día 20 de agosto de 2010, razón por la cual no puede alegar desconocimiento de las pruebas practicadas. Está claro para el despacho que el investigado decidió no ejercer su derecho de defensa y contradicción en las oportunidades establecidas para ello.

En consecuencia, el Capitán de Puerto de Turbo en virtud del artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984 impuso como sanción multa equivalente a diez (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

“Para los efectos del presente Decreto, constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del presente Decreto, a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión”.

Finalmente y en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que para el perito JORGE HERRERA MESA, fue difícil de calcular, teniendo en cuenta que era necesario llevar a cabo una remoción de escombros, y verificar técnicamente el funcionamiento de la maquinaria principal y auxiliar que aparentemente no fue afectada con el incendio.

Atendiendo a que las partes interesadas no solicitaron pruebas que nos llevaran a determinar el valor de los daños ocasionados con el incendio, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas para realizar el avalúo, el Despacho se abstiene de referirse al respecto.

Puesto que el no encuentran favorables los argumentos esgrimidos por la apelante, se procede a confirmar el fallo de primera instancia con fecha del 28 de enero de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Turbo, modificando el artículo segundo en cuanto a la responsabilidad de la Agencia Marítima REYMAR.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el ARTÍCULO 2° del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Turbo, el día veintiocho (28) de enero de 2011, conforme a la parte motiva del presente fallo, el cual quedará así:

“DECLARAR como responsable por Violación a las Normas de Marina Mercante a JESÚS ANTONIO BERRIO identificado con cédula de ciudadanía No. 8.423.100 de Turbo Antioquia, Capitán de la Motonave “TOMAS I” e imponer a título de sanción multa equivalente a VEINTE (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de DIES MILLONES SETECIENTOS DOCE MIL PESOS M/C (\$10.712.000), pagaderos solidariamente con el señor RAMÓN JOSÉ GÓMEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 3.606.614 de Santuario Antioquia, Armador de la Motonave “TOMAS I”, y la Agencia Marítima REYMAR, los cuales deberán ser consignados en la cuenta corriente No. 050000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente proveído”

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR en sus demás partes el fallo del veintiocho (28) de enero de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Turbo.

ARTICULO 3°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido del presente fallo a la señora DORA PATRICIA CORREA TAPIA, identificada con cédula de ciudadanía No. 35.870.266 expedida en Unguía, Chocó, en calidad de apoderada del señor JESUS

ANTONIO BERRÍO, Capitán de la M/N TOMAS I, y de la Agencia Marítima REYMAR, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Turbo 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.

22 OCT 2015



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo (E)