

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

21/11/2015



Bogotá, D.C., 17 NOV 2015

Referencia: 22012011002 CP12/2011
Investigación: Siniestro marítimo de arribada forzosa M/N "MARÍA DEL CARMEN I" de bandera colombiana-Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo del 29 de junio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la "M/N MARÍA DEL CARMEN I" de bandera colombiana, ocurrido el 22 de enero de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante auto del 22 de enero de 2009 el Capitán de Puerto de Providencia (E), con fundamento en la protesta presentada por el Suboficial Tercero DERIAN HERNÁNDEZ MACANILLA, perteneciente a Guardacostas de Providencia, dispuso la apertura de la investigación administrativa, en contra del capitán, armador y/o propietario de la motonave "MARÍA DEL CARMEN I", por presunta violación de normas de Marina Mercante, ya que fue encontrada fondeada en Santa Catalina, sin permiso.
2. El 26 de enero de 2011 el Capitán de Puerto de Providencia decretó la nulidad del auto del 22 de enero de 2009, en consideración a que la investigación fue iniciada por violación de normas de Marina Mercante y no el por el siniestro marítimo de arribada forzosa, por consiguiente está sujeta a un procedimiento disímil. En consecuencia, con auto de la misma fecha, dispuso las diligencias correspondientes.
3. El 13 de julio de 2011 el Capitán de Puerto de San Andrés dispuso el cierre de la investigación y corrió traslado a las partes para alegatos de conclusión.
4. El 29 de junio de 2012 el Capitán de Puerto de San Andrés profirió el fallo de primera instancia en el que declaró la arribada forzosa ilegítima de la motonave "MARÍA DEL CARMEN I" de bandera colombiana y se abstuvo de pronunciarse respecto del avalúo de daños por cuanto no se dieron éstos. Además, señaló que existió infracción a las normas de Marina Mercante (artículo 2 de la Resolución 520 de 1999 y el numeral 5, del artículo 1502 del Código de Comercio), en concordancia con el artículo 1503 y 1478 ibidem, por lo que le

1/15

impuso como sanción una multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagaderos solidariamente con el propietario y armador de la motonave.

5. Como las partes no acudieron a la Capitanía de Puerto de San Andrés para ser notificados personalmente luego de la citación, el fallo fue notificado por edicto fijado del 24 al 30 de octubre de 2012.
6. Con oficio No. 17201201151 del 16 de noviembre de 2012 el Capitán de Puerto de San Andrés envió el expediente a la Dirección General Marítima, en consulta.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, el Director General Marítimo es competente para conocer en consulta de las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, la sentencia C-212 de 1994 de la Corte Constitucional, y el Concepto del 4 de noviembre de 2004 -Radicado 1605-, emanado de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado.

ANÁLISIS TÉCNICO

No reposa en el expediente peritaje que determine las condiciones técnicas de la motonave para el momento de los hechos -22 de enero de 2009-, pero obra copia del zarpe expedido por la Capitanía de Puerto de Providencia el 15 de enero de 2009, con destino a los cayos del norte y regreso a San Andrés, Isla.

No obstante lo anterior, se encuentra en el expediente la diligencia de versión libre de juramento del 7 de marzo de 2011 rendida por el señor Danny Learn Francis Salazar, capitán de la nave, quien no reveló fallas de máquinas, ni de navegación, pero sí manifiesta que arribó al lugar porque uno de los marineros sufrió un accidente consistente en la incrustación de un anzuelo que le perforó la palma de la mano, por lo que le prestaron los primeros auxilios a bordo, pero como se le empezó a infectar la herida y le dio fiebre zarpó a Providencia -sitio más cercano-, para que lo atendieran en el hospital.

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 San Andrés para proferir decisión de primera instancia. Igualmente, se hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que:

1. Acorde con el artículo 67 del Decreto Ley 2324 de 1984, al ser la Capitanía de Puerto de Providencia de Segunda Categoría sólo tiene función instructora y el fallo de primera instancia lo profiere el Capitán de Puerto de Primera Categoría que tenga jurisdicción sobre la Capitanía de Puerto instructora, en este caso el Capitán de Puerto de San Andrés.

100

2. Con auto del 22 de enero de 2009 el Capitán de Puerto de Providencia (E), dispuso la apertura de la investigación en contra del capitán, armador y/o propietario de la motonave "MARÍA DEL CARMEN I" de bandera colombiana, por presunta violación de normas de Marina Mercante, ya que fue encontrada fondeada en Santa Catalina, sin permiso. No obstante, el 26 de enero de 2011 el Capitán de Puerto decretó la nulidad del proveído del 22 de enero de 2009, en atención a que la investigación debía ser por el siniestro marítimo de arribada forzosa.
3. La investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa se llevó a cabo con fundamento en lo dispuesto en el artículo 35 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, encontrándose que el auto de apertura del 26 de enero de 2011 fue notificado personalmente al señor Danny Learn Francis Salazar, capitán de la motonave "MARÍA DEL CARMEN I", de bandera colombiana, el 7 de marzo de 2011.
4. El 7 de marzo de 2011 el señor Danny Learn Francis Salazar, capitán de la nave, rindió la diligencia de versión libre de juramento y sin apoderado, pues manifestó no requerirlo.
5. Mediante constancia secretarial del 8 de marzo de 2011 se incorporó al expediente el acta de visita No. CP-07-0061-N-09 del 23 de enero de 2009, copia del zarpe del 15 de enero de 2009, con destino a los Cayos del Norte y regreso a San Andrés, copia de la solicitud de zarpe del 3 de enero de 2009, copia del certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible del 3 de enero de 2009, lista de provisiones del 3 de enero de 2009, y lista de tripulación.
6. El 4 de febrero de 2011 se recibió el oficio de la fecha mediante el cual la señora INGRID BERNARD ARCHBOLD, Coordinadora Hospital Local de Providencia, le informa al Capitán de Puerto de Providencia, que referente al oficio No. 029 y revisado el sistema de atención de urgencias de los días 22 y 23 de enero de 2009 no se dio asistencia médica a ninguna persona con herida de anzuelo, pero se atendió por urgencias el 23 del mismo mes y año al señor ARCADIO NEWBALL MAY, quien manifestó que había sido picado por una agua mala.
7. Con fundamento en el plenario recopilado en el expediente, así como del razonamiento producto de la sana crítica, el señor Capitán de Puerto de San Andrés, señala que existió el siniestro marítimo de arribada forzosa¹ ilegítima de la motonave "MARÍA DEL CARMEN I" de bandera de colombiana, por cuanto la misma llegó a providencia el 22 de enero de 2009, habiendo zarpado para los cayos del norte con regreso a San Andrés.

Igualmente indica, que transgredió las normas de Marina Mercante previstas en el literal d) del artículo 2 de la Resolución 520 de 2009 (sic) -entiéndase 1999- y el numeral 5) del artículo 1502 del Código de Comercio, que aluden a cambiar la ruta o rumbo autorizado, en este caso señalado en el zarpe del 3 de enero de 2009, en concordancia con los artículos 1503, 1478 y 1479 del Código de Comercio.

¹ Artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Handwritten signature or mark.

En consecuencia, resuelve sancionar al señor DANNY LEARN FRANCIS SALAZAR, capitán de la motonave "MARÍA DEL CARMEN I" de bandera colombiana, con una multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, conforme a lo dispuesto en los artículos 80 y 81 del Decreto Ley 2324 de 1984.

8. Se observa que la actuación fue iniciada el 22 de enero de 2009 y el 26 de enero de 2011, esto es dos (2) años después, se profirió un auto declarando la nulidad. Posteriormente, se profirió el fallo de primera instancia -el 29 de junio de 2012-, lo cual si bien a la luz del artículo 50 del Decreto Ley 2324 de 1984 no invalida la actuación si amerita una invitación a la Capitanía de Puerto de Providencia, para que no se siga presentando demora en el trámite de las investigaciones que se adelantan por siniestros marítimos.

De otra parte se tiene lo siguiente:

1. Durante la investigación de siniestros marítimos se debe acreditar y verificar², según corresponda:
 - a) El lugar y hora del accidente o siniestro.
 - b) La visibilidad, condiciones de tiempo y de mar.
 - c) El estado del buque o buques y sus equipos.
 - d) Los libros de bitácora y órdenes a las máquinas y/o registradores automáticos.
 - e) Los certificados de matrícula y patente de navegación.
 - f) Los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación que se estimen necesarios

De acuerdo con los documentos y diligencias que obran en el expediente se encuentra que el siniestro de arribada forzosa acaeció en Providencia, Isla, el día 22 de enero de 2009, sin que se evidencie que las condiciones de visibilidad, tiempo y mar eran desfavorables. Tampoco se menciona fallas técnicas por parte del buque, ni se allegaron al expediente copias del libro de bitácora, ni de los certificados de matrícula y demás vigentes para la fecha de los hechos, pues los consignados en el cuaderno corresponden a marzo de 2009, esto es posterior a la fecha del arribo. De igual manera, en la diligencia de versión libre el capitán asevera que los documentos de navegabilidad estaban vigentes porque antes de dar un zarpe los funcionarios de la Capitanía revisan todos los documentos de la embarcación para que pueda salir a la faena.

2. Si bien es cierto que el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 -citado por el señor Capitán de Puerto de San Andrés en el fallo de primera instancia- considera la arribada forzosa como un accidente o siniestro marítimo, también lo es que el artículo 1540 del Código de Comercio, aclara que ésta consiste en: "... la entrada *necesaria a puerto distinto del autorizado* en el *permiso de zarpe*". (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto), lo cual permite inferir que esta medida se establece para superar una falla urgente presentada a bordo, que ponga en riesgo la seguridad de la nave y sus ocupantes.
3. Como lo advierte el señor Capitán de Puerto de San Andrés en la providencia del 29 de junio de 2012, en el caso particular de la motonave "MARÍA DEL CARMEN I", de bandera colombiana, el capitán de la nave en la audiencia del 7 de marzo de 2011

² Artículo 43 del Decreto Ley 2324 de 1984.

160

manifestó que ingresó al Puerto de Providencia debido a que estaba en faena en los cayos del norte, exactamente en Serrana y uno de los marineros sufrió un accidente que consistió en la incrustación de un anzuelo que le perforó la mano, por lo que le prestaron los primeros auxilios, pero la mano se le comenzó a infectar y le dio fiebre, de tal manera que zarpó para Providencia, con el fin de llevarlo al hospital donde lo atendieron y le dijeron que no podía continuar.

No obstante, en el oficio del 4 de febrero de 2011 enviado por la Coordinadora del Hospital Local de Providencia señala que revisado el sistema de atención de urgencias de los días 22 y 23 de enero de 2009, no se dio asistencia médica a ninguna persona herida por anzuelo, y que el día 23 se dio atención a un pescador de nombre ARCADIO NEWBALL MAY, quien manifestó que había sido picado por un (sic) agua mala.

Así las cosas, la arribada de la motonave "MARÍA DEL CARMEN I" de bandera colombiana a Providencia no se debió a un problema técnico, ni a una situación de fuerza mayor o caso fortuito, tampoco a un caso de urgencia médica, por lo que el capitán de la misma debe responder por la violación de las normas de Marina Mercante señaladas en el aludido fallo de primera instancia el 29 de junio de 2012, por el Capitán de Puerto de San Andrés, esto es el literal d) del artículo 2 de la Resolución 520 de 2009 (sic) -entiéndase 1999- y el numeral 5) del artículo 1502 del Código de Comercio, que aluden a cambiar la ruta o rumbo autorizado, en este caso señalado en el zarpe del 3 de enero de 2009, en concordancia con los artículos 1503, 1478 y 1479 del Código de Comercio, pues no se probó la razón verdadera del arribo.

4. El fallo de primera instancia del 29 de junio de 2012 cumple con el contenido previsto en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, pues se encuentra debidamente motivado, haciéndose la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto al siniestro marítimo investigado, y no se determina el avalúo de los daños ocurridos, por no haberse presentado estos. Igualmente, contempla la sanción impuesta al señor DANNY LEARN FRANCIS SALAZAR, capitán, consistente en una multa de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes que equivale a un millón setecientos mil cien pesos (\$1.700.100,00), pagaderos solidariamente con la sociedad CORAL LOBSTER Y CIA EN C.S., propietario y armador.

Es de tener en cuenta, que de no ser pagada voluntariamente la multa, una vez notificada y ejecutoriada la providencia que pone fin a la investigación de siniestro marítimo adelantada por la Autoridad Marítima, la Capitanía de Puerto debe proceder a realizar el cobro persuasivo y/o coactivo, acorde con lo establecido en la Resolución No. 0546 del 14 de febrero de 2007, emanada del Ministerio de Defensa Nacional y demás normas concordantes.

Adicionalmente, no se evidencian violaciones a los derechos del debido proceso y de defensa previstos en el artículo 29 de la Constitución Política.

5. Es de recordar que el grado jurisdiccional de consulta de los fallos de primera instancia se surte ante el Director General Marítimo, cuando no se interpone el recurso de apelación.

Además, no existe la posibilidad jurídica de decretar y practicar pruebas, ni de escuchar a las partes interesadas, pues la decisión se toma de plano.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad el fallo del 29 de junio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación jurisdiccional de siniestro marítimo adelantada en contra del capitán y armador de la motonave MARÍA DEL CARMEN I" de bandera colombiana, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2°.- EXHORTAR a la Capitanía de Puerto de Providencia, para que las investigaciones de siniestros marítimos se lleven a cabo dentro del término general previsto en el artículo 50 del Decreto Ley 2324 de 1984, salvo casos debidamente justificados.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido de la presente decisión al señor DANNY LEARN FRANCIS SALAZAR, capitán de la motonave "MARÍA DEL CARMEN I" de bandera colombiana, así como a los representantes legales de la sociedad CORAL LOBSTER Y CIA EN C.S., armador y propietario de la nave, conforme a lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- 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 la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase.

17 NOV 2015



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)