

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., - 6 DIC 2016

Referencia: 14022011013
Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante -
Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor JAIME ALBERTO OCHOA MUÑOZ, Representante Legal de la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA en calidad de Propietario y/o Armador de la motonave tipo Remolcador "INTERGOOD VII" de bandera colombiana, en contra de la Resolución No. 059 emitida el 20 de abril de 2012, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a normas de Marina Mercante.

ANTECEDENTES

1. Mediante informe allegado vía correo electrónico el día 12 de marzo de 2011, suscrito por el señor LUIS GUILLERMO RODRIGUEZ en calidad de Piloto Práctico, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de algunas novedades ocurridas a bordo de la motonave tipo Remolcador "INTERGOOD VII".
2. El día 16 de marzo de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación por presunta violación a normas de Marina Mercante en contra del señor DIEGO FERNÁNDEZ RESTREPO y la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA en calidad de Capitán y Propietario y/o Armador, respectivamente, de la motonave "INTERGOOD VII".
3. El día 20 de abril de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió acto administrativo de primera instancia, a través del cual declaró administrativamente responsable por violación a normas de Marina Mercante al señor DIEGO FERNÁNDEZ RESTREPO y al Representante Legal de la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA., en calidad de Capitán y Propietario y/o Armador de la motonave tipo Remolcador "INTERGOOD VII", respectivamente.

Del mismo modo, se eximió de responsabilidad por violación de normas de Marina Mercante al señor MAURICIO GONZÁLEZ MARTÍN en calidad de Primer Oficial de la nave.

Así mismo, se impuso a título de sanción al Representante Legal de la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA., en calidad de Propietario y/o Armador de la motonave

9. El día 1 de septiembre de 2014, el Capitán de Puerto de Santa Marta resolvió el recurso de reposición, confirmando en su totalidad el acto administrativo de primera instancia, y concediendo el recurso de apelación ante la Dirección General Marítima.

COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por violación a las normas de Marina Mercante, y ocupación indebida en bienes de uso público, ocurridas dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

De las consideraciones presentadas en el recurso de apelación por el señor JAIME ALBERTO OCHOA MUÑOZ, Representante Legal de la empresa C.I INTERNATIONAL FUELS LTDA., en calidad de Propietario y/o Armador de la motonave "INTERGOOD VII", se extrae lo siguiente:

- El recurrente afirma, que el Capitán de Remolcador que estaba por estribor de la nave "PANABUNKER DIEZ" no se encontraba al momento de realizar la maniobra para poder cambiarlo de costado, y el "INTERGOOD VII" tenía pocas defensas por el lado de estribor, ocasionando que los cascos de las dos naves se rozaran. El Piloto Practico recomendó abandonar la maniobra y así se hizo.
- Así mismo, no se presentó ningún tipo de siniestro que ocasionara un daño considerable al otro buque o una contaminación al mundo marino.
- Que las medidas de seguridad y protección del buque fueron cumplidas de acuerdo a los requerimientos de la Capitanía de Puerto, en principio solo había más defensas por un solo costado que del otro, porque en su momento ese era el criterio, cuando llegó el nuevo Capitán DIEGO FERNÁNDEZ, la Capitanía exigió que se le colocaran alrededor, es decir por ambos lados y así se le dio cumplimiento, como consta en todos los informes enviados por el Capitán de buque y visitas efectuadas por los funcionarios de la Capitanía de Puerto.
- Además de lo anterior, no se realizó la entrega de combustible como lo sugirió el Piloto Practico, por lo cual no hubo operación y por consiguiente no ocurrió violación a las normas de Marina Mercante.

En virtud de lo anterior solicita, que se revoque la Resolución 059 del 20 de abril del 2012, en caso de negativa que la misma sea cambiada por un llamado de atención, como se contempla en el literal a del artículo 80 del Decreto 2324 de 1984.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo en cuenta los argumentos presentados en el recurso de apelación, el Despacho entra a resolver de la siguiente manera:

- Mediante correo electrónico suscrito por el Piloto Práctico LUIS GUILLERMO RODRÍGUEZ (folios 1 y 2), se informó lo siguiente: *"Bueno, como le comenté vía telefónica, el día viernes 11 de marzo a las 1400 horas tuvimos un pequeño inconveniente con el abarloamiento del "intergood VII" a la barcaza "Panabunker 10."*

La Agencia Aquarius Shipping pidió piloto para las 13 horas. A esa hora me embarqué al intergood en el muelle 5. Sabiendo que anteriormente otros pilotos habían reportado problemas con la maniobrabilidad del buque consulté con el capitán el estado e este antes de iniciar maniobra. El Capitán me comentó que ya se había corregido el problema. Sin embargo, para el zarpe de muelle 5 solicité al remolcador "atlas" que se asegurara por seguridad en caso de que no respondiera el intergood. La maniobra de zarpe se realizó sin problema con la ayuda del remolcador atlas se procedió a la bahía, hacía la barcaza Panabunker, la cual se encontraba fondeada.

Como la barcaza panabunker tenía un remolcador acoderado por su costado de estribor, fue necesario planear el abarloamiento por el costado de babor. El intergood no tiene defensas por estribor, así que la idea era acoderarlo babor con babor.

El Capitán entró paralelo, con aproximadamente 2 nudos de velocidad. Al dar marcha atrás para quitarle la viada en ningún momento respondió el intergood y siguió con la misma velocidad. Luego viró hacia estribor para volver a intentar la maniobra, pero al ver que no respondía muy bien y que tomaría mucho tiempo hacer la aproximación nuevamente, el capitán y primer oficial decidieron intentar abarloar por estribor esta vez y empezarnos a enfilar. Al ver que el intergood no tenía defensas por estribor y que el buque no estaba reaccionando apropiadamente a los mandos, le recomendé al capitán que abortara la maniobra y llamé a un remolcador para que nos asistiera, le pedí al capitán del intergood que se alejara del Panabunker por seguridad mientras llegaba el remolcador a asistirnos.

El intergood llevaba viada, y se seguía acercando al Panabunker, el primer oficial dio marcha atrás como se lo recomendé, pero nuevamente las máquinas no respondieron, volví a insistir que diera marcha atrás pero no reaccionaron las máquinas. La proa del intergood hizo contacto con la proa del panabunker. Luego la popa entró e hizo contacto con el costado del panabunker el cual tampoco tenía defensas. El incidente no fue grave y hasta donde sé, no hubo daños considerables. Pero en el futuro se debe tener en cuenta lo siguiente:

En mi concepto (al igual de varios pilotos), la barcaza intergood no se encuentra apta para hacer este tipo de maniobras en la bahía de Santa Marta, pues es evidente que no responde apropiadamente a los mandos, especialmente a la marcha atrás (...)" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

momento están colocando cinco módulos dobles de llantas de avión, las cuales son rígidas y fuertes soportando los embates del medio ambiente. Anexo registro fotográfico vía correo electrónico, deseo aclarar que el costado tenía pocas defensas pero no estaba sin defensas, así mismo, al señor Capitán de Puerto le he informado mediante copia de mis oficios todas las gestiones necesarias que están a mi alcance para dejar esa barcaza autopropulsada en buenas condiciones y seguras condiciones de navegabilidad. La embarcación no es que no tuviera defensas sino que tenía dos o tres siendo insuficientes para realizar este tipo de labor" (...)

"PREGUNTADO: Ha manifestado usted que la razón por la cual hicieron la maniobra por el lado de babor del PANABUNKER DIEZ y estribor del INTERGOOD VII, fue que el Remolcador COIBA que iba a tomar el combustible no se encontraba en el momento de la maniobra con su Capitán a bordo. Sírvase decir si lo anterior indica que no hubo una coordinación entre el Capitán del INTERGOOD VII y el Capitán del R/R COIBA para garantizar la seguridad de las embarcaciones y de la misma maniobra de toma de combustible: CONTESTO: No había forma de comunicarnos con el Capitán del R/R COIBA porque el Capitán carecía de comunicaciones, no tenía radio, ni celular colombiano muy posiblemente, tanto el Piloto como el Capitán del INTERGOOD VII llamaron al Capitán el R/R COIBA por radio VHF canal 12 y del remolcador respondieron que el Capitán no estaba y que se encontraba realizando diligencias fuera del Remolcador" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

La anterior declaración, permite inferir que la maniobra estaba programada para realizarse por el costado de estribor, pero el Capitán del remolcador no estaba por lo que correspondió hacerlo por el costado de babor, pero las defensas de la motonave tipo Remolcador "INTERGOOD VII" por esta lado no eran suficientes para esta labor, así mismo, que el Remolcador "COIBA" no contaba con comunicación, únicamente VHF marino y que en comunicación a través del canal 12 se enteraron que el Capitán del R/R COIBA no se encontraba a bordo.

- En versión libre rendida por el señor MAURICIO GONZÁLEZ MARTÍN, en calidad de Primer Oficial de la motonave "INTERGOOD VII" (folios 23 y 24), relató los hechos de la siguiente manera: "El buque inicialmente tenía defensas por ambos costados, a la llegada a Santa Marta el criterio del Capitán José Vicente Caro en ese entonces, tras las inspecciones que está realizando la Capitanía de Puerto para otorgar licencia de explotación comercial a la compañía determinó utilizar exclusivamente, el costado de babor para las maniobras, aduciendo que el costado de estribor debería ser utilizado para desplegar barreras de contención en caso de derrames. Los mismos peritos que envió la Capitanía de Puerto así lo consideraron viable porque no hubo más observaciones al respecto, y no ha habido ese tipo de observaciones antes en otros informes de la Capitanía de Puerto o de sus peritos. Más sin embargo, antes del 11 de marzo el

entonces Capitán Víctor Mendoza evidenció la necesidad de esas defensas a mi parecer hizo un requerimiento por e-mail a la compañía, pero no estoy seguro, el día de la maniobra se estimaba hacer el abarloamiento por nuestro costado de babor para quedar babor con estribor respecto del PANABUNKER DIEZ, que es la posición más correcta. Después de que se hizo la aproximación se evidenció que se encontraba el R/R COIBA por estribor del PANABUNKER DIEZ, el piloto y la embarcación intentaron contactar por radio al COIBA o al PANABUNKER DIEZ para que el COIBA cambiara de costado, pero el Capitán del Coiba no se encontraba a bordo porque estaba en la Capitanía de Puerto haciendo unas diligencias, teniendo en cuenta que las condiciones de la corriente y el viento en ese momento no eran favorables para hacer un abarloamiento babor - babor, el Capitán DIEGO FERNÁNDEZ determinó hacerlo estribor - babor respecto al PANABUNKER DIEZ, evidenció que el PANABUNKER DIEZ, tenía defensas por ese costado. Las defensas del Panabunker Diez están un poco más altas que el casco del Intergood VII por lo tanto no iban a trabajar eficientemente. Durante la maniobra hubo un contacto metal - metal entre los dos cascos en proa y en popa sin presentarse daños. Posterior a eso, la compañía adelantó gestiones para adquirir más llantas que van a servir como defensa en el costado de estribor, en la actualidad se están instalando esas defensas y se estima terminar el día sábado a más tardar" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

De la versión anterior y para efectos del objeto de la investigación, se concluye que la compañía Armadora determinó que en las maniobras se debía utilizar únicamente el costado de babor del Remolcador y el de estribor solo se emplearía en desplegar barreras de contención en caso de derrames, sin embargo, el día de la maniobra al evidenciar que el Remolcador "COIBA" se encontraba por estribor del PANABUNKER DIEZ, se intentaron contactar con éste Remolcador para que se cambiaran de costado pero el Capitán no se encontraba a bordo.

Igualmente, que ante las condiciones de la corriente y el viento el Capitán del Remolcador "INTERGOOD VII" decidió realizar la maniobra por el costado de estribor - babor respecto al PANABUNKER DIEZ, sin embargo, las defensas de éste estaban más altas que las del Remolcador, por lo que no iban a trabajar eficientemente, durante la maniobra hubo un contacto metal con metal entre los dos cascos, pero no se presentó ningún daño.

- Formato de acta No. 34 del 15 de febrero de 2011 (folios 26 al 29), en el que los Pilotos Prácticos en los PILREP informan algunas novedades que presente el Remolcador "INTERGOOD VII", tales como: "Durante la maniobra de zarpe de la MN "INTERGOOD VII", esta estaba atracada por babor y cuando fue a pivotar sobre el spring, la máquina de estribor no dio reversa, mientras que la de babor sí dio reversa (...) debe haber algo en la nave que no le permite dar atrás, por lo que se concluye que la nave no tiene freno, además de esto, el alerón no permite mirar el casco, lo cual es un error de diseño de la nave.

En la maniobra de acoderamiento no tiene cabos suficientes. Se tener en cuenta el tamaño de los buques que surte de combustible (sic).

El Piloto Práctico William Elias, opina que es un lío sacar al "INTERGOOD VII" de la punta del muelle 6, y que pese a sus instrucciones, la tripulación no pudo colocar la proa a un punto de referencia fijo, maniobra a la deriva, luego la nave demostraba no tener gobierno y navegaba a tan

... el día 12 de abril de 2011, pues la nave no reaccionaba bien a los mandos, ni contaba con las medidas de seguridad necesarias para realizar la labor, esto es, las defensas del costado de estribor que habían sido reservadas por el Armador exclusivamente para realizar maniobras de contención por derrames no eran suficientes para el abarloamiento a la barcaza "PANABUNKER DIEZ", por lo que se considera que tanto el Capitán, como el Propietario y/o Armador de la motonave tipo Remolcador "INTERGOOD VII" incumplieron las obligaciones de seguridad de la navegación, así:

"Artículo 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; (...) (cursiva fuera el texto)

Artículo 1477 - Atribuciones del Armador: (...)

4). Impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para la administración durante el viaje (cursiva fuera el texto).

En virtud de lo anterior, no son de recibo por parte del Despacho los argumentos presentados en el recurso de apelación, los cuales hacen relación al cumplimiento de las medidas de seguridad ordenadas por la Capitanía de Puerto al administrador del Remolcador "INTERGOOD VII", teniendo en cuenta que conforme se demostró anteriormente la Capitanía de Puerto de Santa Marta, las puso en conocimiento el día 22 de febrero de 2011, y éstas no habían sido corregidas hasta el día 12 de marzo de la misma anualidad, fecha en que ocurrieron los hechos investigados.

Ahora bien, sobre la solicitud realizada por el recurrente de convertir la multa impuesta en un llamado de atención, revisado el expediente este Despacho no advierte fundamento para realizar tal conversión, máxime que como se demostró con anterioridad, las medidas de seguridad de las que carecía la motonave a la fecha de los hechos fueron comunicadas previamente por la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

Finalmente, se evidencia que en la Resolución No. 059 del 20 de abril de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta en el artículo segundo declaró administrativamente responsable por violación a las normas de Marina Mercante al Representante Legal de la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA., en su condición de Propietario y/o Armador de la motonave "INTERGOOD VII", y que revisada la matrícula de la nave (folio 5), se evidencia que ésta pertenece a la empresa y no a su Representante Legal, razón por la que se modificará en este sentido el citado artículo.

Así mismo, en el artículo tercero del acto administrativo recurrido, se observa que se sancionó al Propietario de la nave y solidariamente al Capitán de la motonave "INTERGOOD VII" con multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin embargo, se debe tener en cuenta que la solidaridad de que trata el artículo 1479 del Código de Comercio, es relativa a la responsabilidad que recae en el Armador de responder por obligaciones del Capitán.

En igual sentido, que conforme se desprende de las pruebas obrantes en el expediente es claro para el Despacho que el Propietario y/o Armador al igual que el Capitán de la motonave tipo Remolcador "INTERGOOD VII" vulneraron las normas de Marina Mercante, es decir que los dos son responsables directos por la violación a la citada normatividad, por ello, en aras de armonizar la parte motiva con la considerativa, se procederá a modificar en tal sentido el artículo 3 del acto administrativo apelado aclarando que la multa a imponer a los responsables es un 50% para cada uno, es decir, 5 salarios mínimos legales mensuales vigentes a cada uno.

Así mismo, se aclara que sobre la multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes impuestos al Capitán de la nave, le asiste al Armador una responsabilidad solidaria en su pago, al tenor de lo establecido en el artículo 1479 del Código de Comercio.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°- MODIFICAR el artículo segundo de la Resolución N° 059 emitida el 20 de abril de 2012, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia, el cual quedara así:

"Declarar administrativamente responsable por violación a las normas de Marina Mercante, al señor DIEGO FERNÁNDEZ RESTREPO identificado con la Cédula de Ciudadanía N°. 79.402.571 de Bogotá en calidad de Capitán y a la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA con NIT N° 802.024.011-4 en calidad de Propietario y/o Armador de la motonave "INTERGOOD VII", identificada con la matrícula No. MC-03-0123, de conformidad con la consideraciones establecidas en la parte motiva de la presente providencia."

ARTÍCULO 2°- MODIFICAR el artículo tercero de la Resolución N° 059 emitida el 20 de abril de 2012, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia, el cual quedara así:

"Sancionar administrativamente al señor DIEGO FERNÁNDEZ RESTREPO identificado con la Cédula de Ciudadanía N°. 79.402.571 de Bogotá en calidad de Capitán de la motonave "INTERGOOD VII" de bandera colombiana, con multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de dos millones ochocientos treinta y tres mil quinientos pesos m/cte. (\$2.833.500), pagaderos en forma solidaria con la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA con NIT N° 802.024.011-4 en calidad de Propietario y/o Armador de la motonave "INTERGOOD VII", de matrícula No. MC-03-0123, de conformidad con la consideraciones establecidas en la presente providencia."

de la presente providencia.

ARTÍCULO 4º- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido del presente proveído al señor DIEGO FERNÁNDEZ RESTREPO, en calidad de Capitán y al Representante Legal de la empresa C.I INTERNATIONAL FUELS LTDA Propietario y/o Armador de la nave "INTERGOOD VII" en los términos establecidos en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

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

ARTÍCULO 6º- Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

ARTÍCULO 7º- Contra la presente decisión no procede recurso alguno. En caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer los medios de control correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,

6 DIC 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo