

14 FEB. 2014

727102109 10
598

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 30 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por siniestro marítimo de incendio de la motonave "NATIVE SPIRIT", ocurrido el 15 de octubre de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante nota de protesta presentada por el señor WILLIAM MEDINA ELJACH, representante legal de la sociedad ASTIVIK S.A., se pusieron en conocimientos al Capitán de Puerto de Cartagena, los hechos relacionados con el siniestro marítimo de incendio de la referenciada nave, la cual se encontraba en reparaciones en el citado astillero.
2. El día 21 de enero de 2009, el Capitán de Puerto de Cartagena expidió auto de apertura decretando la práctica de las pruebas pertinentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El 30 de octubre de 2009, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró responsables por el siniestro marítimo de incendio de la motonave "NATIVE SPIRIT" a los señores MIGUEL A LÓPEZ VARGAS, de nacionalidad mexicana y a la empresa CAPITAL SIGNAL COMPANY LIMITED, capitán y armador respectivamente de la referenciada.

De otra parte, el Capitán de Puerto de Cartagena se abstuvo de declarar responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante y de hacer el avalúo de daños, por cuanto no se aportó prueba que permitiera cuantificar los mismos.

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

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 tiene *competencia jurisdiccional* para conocer en consulta investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Lo anterior ha sido reiterado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984, la cual constituye cosa juzgada.

A su vez, 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 ratificado 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.

SUPUESTOS EN QUE OCURRIERON LOS HECHOS

Teniendo en cuenta la protesta (Folio 2) presentada por el señor WILLIAM MEDINA ELJACH, representante legal de la empresa ASTIVIK S.A., las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las cuales ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

- La empresa referenciada se encontraba realizando trabajos de reparación sobre la motonave "NATIVE SPIRIT".
- El día 14 de octubre de 2008, realizaron trabajos en el área de proa reparando los mamparos y puliendo la superficie.
- El 15 de octubre de 2008, los trabajadores del astillero observaron salir humo de la nave, sin embargo, según lo relatado fue imposible que entraran a los compartimientos de la nave, dado que, las puertas se encontraban cerradas.
- Lo anterior, presumió que el incendio se originó en el área de la cocina de la segunda cubierta.

FUNDAMENTOS CONSIDERATIVOS

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho realizará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

1. Cabe precisar que, las investigaciones *jurisdiccionales* por siniestros marítimos adelantadas por la Autoridad Marítima Nacional, en virtud de lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, en la jurisprudencia nacional, y demás convenios internacionales ratificados por Colombia se encuentran enmarcadas dentro del ámbito de la *responsabilidad civil extracontractual* originada por la actividad

peligrosa de la *navegación*. Además de ello, por disposición legal dicha competencia contemplará aquellos eventos y lugares donde no necesariamente se esté ejecutando la navegación, y sobre los cuales se exige una tripulación mínima de seguridad para la nave y sus efectos, verbigracia, los puertos (SOLAS 74' 78¹).

2. Contrario sensu, se tiene que el material probatorio recolectado demuestra con certeza que la nave "NATIVE SPIRIT" estaba siendo sometida a reparaciones con ocasión al contrato celebrado el 18 de septiembre de 2008 (Folio 68) entre el armador de la citada nave y el astillero ASTIVIK S.A.

3. Lo anterior a su vez demuestra que el incendio se dio cuando la nave se encontraba bajo el cuidado y custodia del astillero.

4. Ahora bien, se hace necesario acotar que salvo los casos mencionados anteriormente, la normatividad marítima no exige contar con *tripulación mínima de seguridad* en el área del astillero.

5. Por consiguiente, las diferencias y responsabilidades del citado contrato escapan de las competencias asignadas a la Autoridad Marítima Nacional, correspondiendo la respectiva investigación y/ o resolución a los jueces civiles del circuito².

Por último, teniendo en cuenta que el numeral primero³, del artículo 133 de la Ley 1564 de 2012 "*Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones*" consagra que tratándose de la falta de *jurisdicción y competencia*, sólo será causal de nulidad aquella que se refiere a la actuación *posterior* del funcionario una vez se haya declarado la nulidad del proceso por este concepto; que el caso sub iudice no se encuentra en tal circunstancia, y que los hechos irregulares se han detectado en el grado jurisdiccional de consulta, este Despacho procederá a ordenar el archivo del expediente.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR el fallo de primera instancia del 30 de octubre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2º.- ORDENAR el archivo del expediente No. 15012009-001, correspondiente a la investigación por siniestro marítimo consistente en el incendio de la motonave "NATIVE SPIRIT", la cual se encontraba en reparaciones por la empresa ASTIVIK S.A.

ARTÍCULO 3º.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión al abogado JUAN GUILLERMO HINCAPIÉ MOLINA, apoderado especial de la empresa ASTIVIK S.A., al abogado FABIAN ALCIDES RAMOS, apoderado especial de la empresa INTERMAR SHIPPING LTDA., agencia marítima de la nave "NATIVE SPIRIT", al abogado FELIPE VALLEJO GARCÍA, apoderado especial del armador de la

¹ El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar-SOLAS exige tripulación mínima de seguridad no sólo cuando la nave se encuentra en actividad de navegación, sino cuando la misma se encuentra en el Puerto, ya sea *fondeada o atracada*.

² Artículo 15 Código de Procedimiento Civil, vigente al momento en que ocurrieron los hechos.

³ "... El proceso es nulo, en todo o en parte, solamente en los siguientes casos: 1. Cuando el juez actúe en el proceso *después de declarar la falta de jurisdicción o de competencia*..." (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

nave referenciada; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez quede en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

14 FEB. 2014



Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**
Director General Marítimo