

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C.

30 DIC. 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 20 de noviembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "PACIFIC CLIPPER" y "SANTIAGO", ocurrido el 28 de junio de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada por el capitán de la motonave "PACIFIC CLIPPER", se pusieron en conocimiento al Capitán de Puerto de Buenaventura los hechos relacionados con el abordaje acaecido el 28 de junio de 2008, entre la motonave ya mencionada, y la motonave "SANTIAGO".
2. El día dos (2) de julio de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura expidió auto de apertura de la investigación decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El día veinte (20) de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura proferió fallo de primera instancia a través del cual declaró como responsable del siniestro marítimo de abordaje al señor ALBERTO LEBYS BOLAÑOS, capitán de la motonave "SANTIAGO" y lo condenó a pagar de forma solidaria con HARINAS Y ACEITES DE PESCADO DE MAR S.A, propietario y armador de la misma, los daños causados; asimismo le impuso una sanción correspondiente a multa equivalente a cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagadera también de forma solidaria con el armador ya mencionado.
4. Al no interponerse recurso 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.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución DIMAR No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Asimismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º, del artículo 8º, del Decreto 1561 de 2002, vigente al momento en que ocurrieron los hechos, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 90 a 92 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El día veinte (20) de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró como responsable del siniestro marítimo de abordaje al señor ALBERTO LEBYS BOLANOS, capitán de la motonave "SANTIAGO" y lo condenó a pagar de forma solidaria con HARINAS Y ACEITES DE PESCADO DE MAR S.A, propietario y armador de la misma, los daños causados; asimismo le impuso una sanción correspondiente a multa equivalente a cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagadera también de forma solidaria con el armador ya mencionado.

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: 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.

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

El día 28 de junio de 2008, aproximadamente a tres (3) millas al sur de la boya No 11, aproximadamente a las 3:25 horas, se produjo abordaje entre las naves "PACIFIC CLIPPER" procedente de Guapí y la motonave "SANTIAGO" que se encontraba en tránsito de salida del Puerto de Buenaventura con destino a Punta Soldado.

El Capitán de Puerto de Buenaventura expidió auto de apertura de la investigación mediante el cual decretó la práctica de las pruebas conducentes para el esclarecimiento de los hechos.

El día veinte (20) de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró como responsable del siniestro marítimo de abordaje al señor ALBERTO LEBYS BOLAÑOS, capitán de la motonave "SANTIAGO" y lo condenó a pagar de forma solidaria con HARINAS Y ACEITES DE PESCADO DE MAR S.A, propietario y armador de la misma, los daños causados; asimismo le impuso una sanción correspondiente a multa equivalente a cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagadera también de forma solidaria con el armador ya mencionado.

Conforme a los anteriores hechos, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto para proferir fallo de primera instancia, asimismo hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

Teniendo en cuenta la naturaleza del siniestro de abordaje, era necesario y pertinente que el Capitán de Puerto de Buenaventura decretara la prueba técnica pericial, para obtener la certeza de los daños causados y de su respectivo avalúo. Es así como se aportó al expediente informe pericial el 21 de julio de 2008, mediante el cual el perito dictaminó:

"Acuerdo información recogida, en el puente de la Motonave "SANTIAGO" se encontraba únicamente el marinero de Guardia; el capitán se encontraba en su camarote descansando; este (sic) al ver el contacto no le avisa oportunamente y comienza maniobras que terminaron con la colisión con (sic) la Motonave "PACIFIC CLIPPER", La velocidades (sic) de la Motonaves (sic) eran 4,7 nudos el "SANTIAGO" y unos 8 nudos el "PACIFIC CLIPPER", cuando a bordo de la Motonave "PACIFIC CLIPPER" detectaron en contacto por su proa, alumbraron en repetidas ocasiones con el reflector para avisar e iniciar las maniobras necesarias para evitar el abordaje. Es evidente que la Motonave "SANTIAGO" no siguió los protocolos establecidos cuando se encuentran contactos en el mar lo que determinó el abordaje."(Cursiva fuera de texto)

En audiencia del 14 de julio de 2008, el capitán de la nave "SANTIAGO" al relatar los hechos, manifestó:

"(...) Yo iba recostado, quien se dio cuenta de la maniobra fue el marinero (...) El marinero me llamo (sic) y me dijo que nos íbamos a estrellar, yo me levante (sic), tome (sic) el mando de la motonave, mire (sic) hacia delante (sic) y no vi nada, cuando mire (sic) hacia mi estribor, mi derecha, ya venia (sic) el CLIPPER ahí fe (sic) que nos tropezamos por mi lado de estribor después de la colisión tome (sic) rumbo, posición en la que estábamos y eso fue todo (...) No había nada que hacer por que (sic) estaba muy cerca" (Cursiva fuera de texto)

Asimismo, en la misma audiencia, el marinero de guardia LUIS JOSÉ CUERO BALANTA a bordo de la motonave "SANTIAGO", respecto de los hechos señaló:

"Como a las 02:45 yo avisto al barco CLIPPER, lo miro (sic) que viene de sur a norte y yo voy de norte a sur, como yo miro (sic) que ellos vienen dándome luz verde y si vienen dándome luz verde entonces yo giro a mi estribor buscando que ellos pasen por mi babor, buscando que ellos pasen por mi babor, por ahí al rato yo miro(sic) que es suficiente mi tiempo para estar dando hacia afuera y busco otra vez mi rumbo, cuando yo voy buscando mi rumbo me encuentro con el CLIPPER casi de frente , al ver que yo no puedo volver a girar a mi estribor, por que (sic) si giro a mi estribor posiblemente, nos estrellamos casi de frente, entonces yo opto por girar a mi babor para dar luz verde que era lo que ellos me venían dando. Cuando vuelvo y miro, veo que el otro barco como que giramos hacia el mismo lado, hacia tierra los dos, yo veo que la colisión es inevitable, yo digo capitán nos estrellamos y el capitán inmediatamente estuvo en el mando, hasta el momento de la colisión (sic), ahí ya el capitán miró posición, la hora, y revisamos el daño de nosotros para ver si teníamos agua y no paso (sic) absolutamente nada de eso." (Cursiva fuera de texto)

Según lo visto, se verifica que debido a la impericia del marinero que se encontraba a cargo de la navegación y su desconocimiento de las reglas del camino contenidas en el Reglamento Internacional para prevenir abordajes COLREG se produjo dicho accidente, las condiciones del clima eran óptimas para tener visibilidad y realizar cualquier maniobra.

De la misma manera, siendo el capitán de la nave el jefe superior encargado de su gobierno y dirección, según lo señalado en el Código de Comercio artículo 1495, y entre sus obligaciones se encuentra dirigir personalmente toda la maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, según lo señalado el artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, no era dable al capitán encontrarse descansando, pues en ese momento era su deber estar al mando de la nave, razón por la cual resulta tener la responsabilidad del siniestro de abordaje aquí estudiado.

Para finalizar, a pesar de existir un acuerdo entre las partes para el pago de los daños presentados por las naves, lo cual se encuentra permitido pues es meramente patrimonial, es deber de la Dirección General Marítima adelantar y fallar las investigaciones que por siniestros marítimos y/o violación a normas de marina mercante se presenten dentro de su jurisdicción.

De acuerdo a lo expuesto, este Despacho confirmará el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con fundamento en el informe pericial rendido el 21 de julio de 2008 por el perito naval LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, se valoraron los daños sufridos por la motonave "PACIFIC CLIPPER" en la suma de cuatro millones ochocientos noventa mil setecientos pesos moneda corriente (\$4.890.700.00) y los daños sufridos por la motonave "SANTIAGO" en la suma de cinco millones de pesos moneda corriente (\$5.000.000.00), lo cual fue fijado como avalúo en primera instancia y se confirmará.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

El Capitán de Puerto de Buenaventura constató la infracción a las normas de la Marina Mercante por lo cual impuso al capitán de la motonave "SANTIAGO" el pago de una multa de cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes de manera solidaria con el armador y propietario de la motonave denominado HARINAS Y ACEITES PESCADO DE MAR S.A., la cual se confirmará.

Es de aclarar que la sanción equivale a la suma de dos millones trescientos siete mil quinientos pesos moneda corriente (\$2.307.500), lo cual se calculó con base en el salario mínimo legal mensual vigente para la época de los hechos.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.-CONFIRMAR el fallo de primera instancia del veinte (20) de noviembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 2º.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor ALBERTO LEBYS BOLAÑOS, capitán de la motonave "SANTIAGO", al representante legal de HARINAS Y ACEITES DE PESCADO DE MAR S.A., EMILIANO ZAMBRANO RODRÍGUEZ, JOSÉ JAIME PORTOCARRERO, RUBÉN PERLAZA y MARIA ALEJANDRA TENORIO ARROYO, armador y propietario de la motonave ya mencionada, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.-COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura, 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.

30 DIC. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo