

30 DIC. 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 29 de enero de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de colisión entre la motonave ANI I de bandera panameña y el muelle No. 1 del Terminal Marítimo de Santa Marta, ocurrido el 20 de octubre de 2008, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. Mediante comunicación presentada el 21 de octubre de 2008 por el señor JAVIER CAMARGO, Jefe de Tráfico de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de los hechos relacionados con el presunto siniestro marítimo de colisión entre la motonave "ANI I" y el muelle No. 1., cuando la primera se encontraba en maniobra de atraque con piloto práctico a bordo.
2. Ese mismo día, el Capitán de Puerto de Santa Marta expidió auto de apertura decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 29 de enero de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró que el accidente marítimo daños ocasionados a las instalaciones portuarias del terminal marítimo de Santa Marta, muelle No. 1 por la motonave "ANI I" de bandera panameña al mando del señor EDGARDO ARCHIBOLD, agenciada por TRANSMARES LTDA., y asistida por el piloto práctico HECTOR RODRÍGUEZ BOTIVA (q.e.p.d.), piloto vinculado a la empresa de practicaaje Servicios Técnicos Marítimos, durante la maniobra de atraque el día 20 de octubre de 2008, ocurrió sin culpa y sin responsabilidad de su capitán y/ o su tripulación.  
  
Asimismo, no se declararon responsables por violación a las normas de la Marina Mercante.
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.

#### ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA

##### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° 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 Santa Marta.

Asimismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8°, del artículo 8°, 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 Santa Marta, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 37 al 43 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

## DECISIÓN

El Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia del 29 de enero de 2010 mediante el cual declaró que el accidente marítimo daños ocasionados a las instalaciones portuarias del terminal marítimo de Santa Marta, muelle No. 1 por la motonave "ANI I" de bandera panameña al mando del señor EDGARDO ARCHIBOLD, agenciada por TRANSMARES LTDA., y asistida por el piloto práctico HECTOR RODRÍGUEZ BOTTVA (q.e.p.d.), piloto vinculado a la empresa de practicaje Servicios Técnicos Marítimos, durante la maniobra de atraque el día 20 de octubre de 2008, ocurrió sin culpa y sin responsabilidad de su capitán y o su tripulación.

Asimismo, no se declararon responsables por violación a las normas de la Marina Mercante.

## 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

Teniendo en cuenta lo relacionado en la comunicación presentada por el Jefe de Tráfico de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (Folio 1), las condiciones de tiempo, modo y lugar en que presuntamente ocurrieron los acontecimientos fueron las siguientes:

- ✓ El día 20 de octubre de 2008, la motonave "ANI I", de bandera panameña al entrar al puerto de Santa Marta para maniobra de atraque con piloto práctico a bordo, presentó una falla eléctrica por lo que embistió al muelle, rompiendo una defensa vieja.
- ✓ Con fundamento en lo manifestado (Folio No. 19) por el capitán de la motonave "ANI I" se celebró contrato de transacción (Folio No. 42) entre el representante legal de la SPSM y la empresa TRANSMARES, en calidad de agente marítimo de la referenciada nave mediante el cual ésta última se comprometió a pagar una suma total de CINCO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y SIETE DÓLARES AMERICANOS (USD\$5.737) por los daños ocasionados al puerto, que al igual comprende el valor de toda y cada una de las obligaciones, perjuicios materiales, lucro cesante, morales, intereses corrientes o moratorios, corrección monetaria e indemnizaciones y perjuicios de toda naturaleza. A su vez, la SPSM debe renunciar a iniciar y/o continuar cualquier acción judicial, civil, penal, administrativo en contra del armador de la motonave ANI I, representado por su agente marítimo.

El día 29 de enero de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró que el accidente marítimo daños ocasionados a las instalaciones portuarias del terminal marítimo de Santa Marta , muelle No. 1 por la motonave "ANI I" de bandera panameña al mando del señor EDGARDO ARCHIBOLD, agenciada por TRANSMARES LTDA., y asistida por el piloto práctico HECTOR RODRÍGUEZ BOTIVA (q.e.p.d.), piloto vinculado a la empresa de practicaje Servicios Técnicos Marítimos, durante la maniobra de atraque el día 20 de octubre de 2008, ocurrió sin culpa y sin responsabilidad de su capitán y o su tripulación.

Asimismo, no se declararon responsables por violación a las normas de la Marina Mercante.

Antes de analizar las pruebas practicadas, este Despacho encuentra pertinente precisar que la investigación desplegada por el Capitán de Puerto en virtud de la investigación por siniestro marítimo, es de carácter jurisdiccional, la cual tiene como objetivos principales la declaración de la responsabilidad por dicho siniestro, la determinación del avalúo de daños y la declaración de responsabilidad por infracción a las normas de la Marina Mercante, cuando haya lugar.

Dentro de este contexto, cuando se inicia la investigación por tal concepto, se hace necesario decretar las pruebas pertinentes y conducentes que permitan hacer la respectiva declaración de responsabilidad, la cual debe ceñirse no solo a los criterios de la responsabilidad civil extracontractual vigentes en el ordenamiento civil, sino también en las nuevas tendencias indicadas por la jurisprudencia nacional.

En este sentido, se debe indicar que en materia de actividades peligrosas, el régimen de responsabilidad aplicable es el de *responsabilidad objetiva*, es decir, aquel donde el elemento *culpabilístico* no es determinante para declarar la responsabilidad, sino la *relación de causalidad* entre el *hecho y el daño*. No obstante, el autor del perjuicio podrá exonerarse de la misma, si logra demostrar una causa extraña <sup>1</sup>(caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o hecho de un tercero).

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto para proferir fallo de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

1) En cuanto a las pruebas practicadas, se puede extraer lo siguiente:

- La declaración rendida por el señor EDGARDO ARCHIBOLD, capitán de la motonave "ANI I" (Folio No. 19)

*"... Ayer entramos al puerto para hacer maniobra de atraque con Piloto abordo (sic), se cambió de Piloto, con un segundo Piloto, cuando tratamos de atracar al costado de babor aparentemente hubo una falla eléctrica o no respondió la máquina, la M/N ANI I envistió (sic) el muelle rompiendo una defensa vieja, eso es lo que yo sé..."*

- Tratándose del informe pericial (Folio No. 21) rendido por el señor LUIS FRANCISCO CAMARGO HERNÁNDEZ, perito marítimo designado y posesionado en la investigación de la referencia, se puede esgrimir:

*"... Se comprobó el mal funcionamiento del sistema de transmisión de órdenes (Selector de marcha) desde el Puente al puesto de maniobra en la sala de máquinas aparentemente por falla eléctrica en el sistema..."*

De las conclusiones del citado dictamen se tiene que:

*"... El retardo en la respuesta a la orden del puente, es atribuible a una falla eléctrica en el sistema de transmisión de órdenes Puente- Máquinas..."*

2) Con relación a la valoración de las citados medios probatorios y su cotejo con las reglas de la sana crítica se concluye que :

- ✓ El siniestro marítimo de colisión entre la nave citada y el muelle No. 1 de la SPSM se dio por una falla eléctrica, probablemente producido por un corto circuito.
- ✓ Como se explicó en los apartes anteriores, la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo se guía por los lineamientos del régimen objetivo de la responsabilidad civil extracontractual, por lo tanto, no es punto de discusión la culpa, sino la ocurrencia del respectivo daño, situación que es ostensible en el caso sub iudice.

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

- ✓ No obstante a ello, el agente (capitán) que gobierna la actividad peligrosa (navegación) podrá exonerarse de la responsabilidad probando una causa extraña (caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima, hecho de un tercero).
- ✓ Al respecto, no se constata por este Despacho la ocurrencia de alguna de las anteriores causales, por cuanto, alegar una falla en el sistema de transmisión de órdenes no es justificación suficiente que exonere al capitán de responder por el incumplimiento de sus obligaciones, menos aún cuando con ellas se han causado daños a la nave y a terceros (Art. 1503 Código de Comercio).
- ✓ De igual manera, tampoco existe razón suficiente señalar que la nave un año anterior había sido verificada, dado que, cada travesía marítima implica riesgos, por lo que exige que quien ejerce su gobierno verifique sus condiciones antes de emprenderla.

En cuanto al caso fortuito o fuerza mayor, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez, ha sostenido lo siguiente:

*" (...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento.*

*..., Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[l]a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (Cursiva por fuera de texto).*

Tratándose del criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

*" (...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente, la persona no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>2</sup> (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).*

Así pues, no se puede exonerar de responsabilidad al capitán de la nave "ANI I", cuando él no puede romper ese nexo de causalidad.

3) Con relación al contrato de transacción presentado en la investigación, se hace necesario indicar.

- ✓ Únicamente serán transigibles los asuntos que se refieren a la responsabilidad civil extracontractual y los efectos de su determinación.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

<sup>3</sup> Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Sentencia No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, Consejero Ponente: Gustavo Aponte Santos

✓ La transacción por su propia naturaleza contractual debe cumplir con los requisitos sustanciales consagrados en los artículos 2469 al 2489 del Código Civil. Asimismo se le deben aplicar los postulados del Código de Procedimiento Civil (Arts. 340- 341).

En este sentido, un derecho que no tenga la naturaleza de renunciable no es objeto de ser transigido, como es el caso de la responsabilidad por concepto de violación a las normas a la Marina Mercante.

De lo anterior se evidencia que: 1. La transacción recayó sobre un objeto que no es susceptible de renuncia (violación a normas); 2. La negociación se refiere a todos los asuntos discutidos y recae sobre todas las partes, sin embargo, ésta no fue aprobada en ningún momento por el Capitán de Puerto de Santa Marta, por lo que no era óbice para no declarar responsabilidad y mucho menos para no continuar la investigación hasta emitir el fallo.

✓ De igual manera, un contrato de transacción no aprobado por la Capitanía de Puerto de Santa Marta no eximia al perito para no conceptuar sobre el avalúo de los daños, más aún cuando en el auto de decreto de la prueba uno de los puntos fue ese.

Por otra parte, no obstante a lo anteriormente descrito este Despacho al constatar que el fallo de primera instancia no hizo declaración de responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante, y con miras a garantizar la emisión de una condena en concreto (Art. 48 Decreto ley 2324 de 1984); procederá a aprobar la transacción celebrada entre los representantes de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., y TRANSMARES S.A.S., sólo en los aspectos relacionados con la responsabilidad civil extracontractual derivada del siniestro marítimo.

#### AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con fundamento en el contrato de transacción presentado, los daños causados con el siniestro marítimo de la referencia corresponderán a CINCO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y SIETE DÓLARES AMERICANOS (USD \$ 5.757).

#### VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Teniendo en cuenta que el Capitán de Puerto de Santa Marta no declaró responsabilidad por este concepto y que han transcurrido más de tres (3) años de la ocurrencia de los hechos (Art. 38 Código Contencioso Administrativo, derogado por Ley 1437 de 2011), vigente al momento en que ocurrieron los mismos, este Despacho se abstendrá de preceptuar al respecto.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- REVOCAR** el fallo de primera instancia del 29 de enero de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de esta decisión.

**ARTÍCULO 2º.- Aprobar** el contrato de transacción celebrado entre los representantes de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., y TRANSMARES S.A.S., sólo en los aspectos relacionados con la responsabilidad civil extracontractual derivada del siniestro marítimo.

**ARTÍCULO 3°.-** Fijar los daños causados con el siniestro marítimo de la referencia en CINCO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y SIETE DÓLARES AMERICANOS (USD \$ 5.757), suma que deberá ser cancelada a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta por el señor EDGARDO ARCHIBOLD, identificado con el Pasaporte No. 1505192 de Panamá, capitán de la motonave "ANI I" y de forma solidaria por la empresa TRANSMARES S.A.S., agencia marítima de la citada nave.

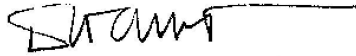
**ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor EDGARDO ARCHIBOLD, identificado con el Pasaporte No. 1505192 de Panamá, capitán de la motonave "ANI I", a la empresa TRANSMARES S.A.S., agencia marítima de la citada nave, a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

**ARTÍCULO 6°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Santa Marta, 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.

Notifíquese y cúmplase.

30 DIC. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo