

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C., 30 DIC. 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 18 de septiembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje entre la motonave "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" y la motonave "KRAKEN", ocurrido el 1 de diciembre de 2007, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante escrito del 1 de diciembre de 2007, el señor ALONSO BOTERO MARULANDA, Director Operativo Dispositivo SPRBUN de Seguridad Atlas, puso en conocimiento del Capitán de Puerto de Buenaventura el siniestro marítimo entre las naves "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" y "KRAKEN".
2. El 4 de diciembre de 2007, el Capitán de Puerto de Buenaventura expidió auto de apertura de la investigación por presunto siniestro marítimo de colisión (sic) entre las naves "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" y "KRAKEN", decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró como responsables del siniestro marítimo de abordaje a los señores AGUSTÍN RAMÍREZ ESTUPIÑÁN, capitán de la motonave "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" y JOHN EDWARD CARABALÍ VALENCIA, capitán de la motonave "KRAKEN".

De igual manera, les impuso una multa equivalente a dos (02) salarios mínimos legales mensuales vigentes a título de sanción por violación a normas de marina mercante, de forma solidaria con los armadores de las motonaves.

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.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE DE LA MOTONAVE "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" Y LA MOTONAVE "KRAKEN", ADELANTADA POR 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 87 a 90 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El día 18 de septiembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró como responsables del siniestro marítimo de abordaje a los señores AGUSTÍN RAMÍREZ ESTUPIÑÁN, capitán de la motonave "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" y JOHN EDWARD CARABALÍ VALENCIA, capitán de la motonave "KRAKEN".

De igual manera, les impuso una multa equivalente a dos (02) salarios mínimos legales mensuales vigentes a título de sanción por violación a normas de marina mercante, de forma solidaria con los armadores de las motonaves mencionadas.

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.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE DE LA MOTONAVE "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" Y LA MOTONAVE "KRAKEN", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

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 1 de diciembre de 2007, la motonave "KRAKEN" la cual presta servicio de seguridad y vigilancia en la bahía frente al terminal marítimo, encontrándose fondeada frente al muelle petrolero o muelle 14, fue abordada por la motonave "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO".

La motonave "KRAKEN" se encontraba pasando revista visual en el lugar cuando la tripulación voltea a mirar y se percata de que otra motonave se les viene encima, lanzándose al agua el señor JOHN EDWARD CAICEDO y quedando a bordo el señor JOHN EDWARD CARABALÍ VALENCIA, capitán de la motonave, siendo arrollado y quedando debajo de la misma, siendo rescatados por la nave que causó el accidente denominada "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO".

Con fundamento en los anteriores hechos, el Capitán de Puerto de Buenaventura abrió la investigación por presunto siniestro marítimo de abordaje, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.

El día 18 de septiembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia mediante el cual declaró como responsables del siniestro marítimo de abordaje a los señores AGUSTÍN RAMÍREZ ESTUPIÑÁN, capitán de la motonave "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" y JOHN EDWARD CARABALÍ VALENCIA, capitán de la motonave "KRAKEN".

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE DE LA MOTONAVE "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" Y LA MOTONAVE "KRAKEN", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

De igual manera, les impuso una multa equivalente a dos (02) salarios mínimos legales mensuales vigentes a título de sanción por violación a normas de marina mercante, de forma solidaria con los armadores de las motonaves mencionadas.

Inicialmente, vale aclarar que el presunto siniestro a investigar por el Capitán de Puerto de Buenaventura no era precisamente el de colisión como se dijo en el auto de apertura de investigación, sino el de abordaje, ya que las partes involucradas fueron naves, sin embargo, el capitán de puerto se percata del error y lo corrige en el desarrollo de la actuación sin afectar ninguna garantía de las partes involucradas.

La investigación que por siniestro marítimo adelantada por la Autoridad Marítima tiene la finalidad de recolectar y practicar todos los medios probatorios pertinentes para: a.) declarar la responsabilidad por el siniestro o accidente marítimo; b.) determinar el avalúo de los daños; y c.) declarar la responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante.

En este orden de ideas, la jurisprudencia ha señalado que al ser la navegación una actividad peligrosa a ésta le son aplicables los postulados de la responsabilidad civil extracontractual consagrados en la normatividad civil¹. Es así como, en aplicación del artículo 2356 del Código Civil y su desarrollo jurisprudencial, el análisis probatorio que debe hacer el juez en procura de atribuir la responsabilidad del hecho dañoso cambia radicalmente.

La Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de octubre de 1999 dijo:

"(...) la fuente positiva de esta teoría se localiza en el artículo 2356 del C. Civil, cuyo texto permite presumir la culpa en el autor del daño que a su vez genera la actividad peligrosa, sin que ello implique modificar la concepción subjetiva de la responsabilidad, pues aún dentro del ejercicio de la actividad peligrosa ésta se sigue conformando por los elementos que inicialmente se identificaron, pero con una variación en la carga probatoria, porque demostrado el ejercicio de la actividad peligrosa ocasionante del daño, la culpa entra a presumirse en el victimario." (Cursiva y negrilla fuera del texto).

Con relación a lo anterior, cuando la regla general en los regímenes de responsabilidad es probar la culpa del agente, en el caso que se esté en presencia de actividades peligrosas, se presume la culpa de aquél, responsabilidad objetiva, y sólo podrá exonerarse probando la existencia de eximentes de responsabilidad, es decir, la existencia de una causa extraña.

No obra dentro del expediente prueba de la irresistibilidad e imprevisibilidad o acción de un tercero o culpa exclusiva de la víctima en las circunstancias que rodearon el siniestro del que se pudiese inferir un eximente total de responsabilidad.

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Magistrado Ponente: William Namén Vargas, 24 de agosto de 2009.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE DE LA MOTONAVE "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" Y LA MOTONAVE "KRAKEN", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

Al analizar la responsabilidad del siniestro en el presente caso, en primera instancia se determinó que se trataba de un abordaje por culpa mutua, contemplado en el artículo 1532 del Código de Comercio, puesto que cada una de las partes del extremo de la relación de tipo extracontractual resulta contribuyendo, con el hecho de haber omitido la observación de las normas de marina mercante, a la producción del daño, lo que supone que al lado de la culpa de una parte concurra la de la otra.

Esta figura se encuentra observada de igual manera en la ley civil en el artículo 2357 bajo la figura de la concurrencia de culpas o concausas. Al respecto la Corte Suprema de Justicia, en sentencia de la Sala de Casación Civil del 21 de febrero de 2002, M.P. José Fernando Ramírez Gómez, Exp. No 6063, expuso:

"Tratándose de la actividad de la víctima, ésta puede influir en el alcance de la responsabilidad haciendo irrelevante total o parcialmente la conducta de la persona a quien se hace la imputación. La primera situación, que conduce a la exoneración total, se presenta cuando esa actividad, dadas las circunstancias particulares de cada caso, rompe la relación de causalidad porque el daño se atribuye a la culpa exclusiva de la víctima. El segundo evento implica una atenuación de responsabilidad, por la aparición de concausas, pues lo que sucede es una concurrencia de culpas, ya que al lado de la del victimario confluye la de la víctima. De ahí que para esos casos, la Sala haya dicho, que mediando pluralidad de causas "y si se trata concretamente de supuestos donde en este plano concurren el hecho ilícito del ofensor y la conducta de la víctima, fundamental es establecer con exactitud la injerencia de este segundo factor en la producción del menoscabo habida cuenta que una investigación de esta índole viene impuesta por dos principios elementales de lógica jurídica que dominan esta materia, a saber: Que cada quien debe soportar el daño en la medida en que ha contribuido a provocarlo, y que nadie debe cargar con la responsabilidad y el perjuicio ocasionado por otro." (Cursivas fuera de texto).

Entonces, en el caso que nos ocupa, al analizar el acervo probatorio se vislumbra que si bien es cierto, la motonave "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" produjo con su actuar el siniestro marítimo de abordaje puesto que no observó las normas contempladas en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes- COLREG violando asimismo otras normas de marina mercante, también lo es que la presunta víctima, es decir la nave denominada "KRAKEN", se encontraba fondeada en un lugar en el que no estaba permitido permanecer pues no se encontraba autorizado como zona de fondeo, en condiciones de visibilidad reducidas, por lo cual también actuó de manera imprudente en el desarrollo de su actividad marítima.

Conforme a lo que precede, este Despacho confirmará el fallo de primera instancia.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con fundamento en el informe pericial rendido el 1 de diciembre de 2007 y ampliado el 22 de agosto de 2008, por el perito naval señor CESAR RICARDO PINEDA VARGAS, designado por la Capitanía de Puerto, se valoraron los daños sufridos por la motonave

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE DE LA MOTONAVE "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" Y LA MOTONAVE "KRAKEN", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

"KRAKEN" con ocasión del abordaje del 1 de diciembre de 2007, en la suma de dos millones sesenta mil pesos moneda corriente (\$2.060.000.00).

Lo anterior no obsta para que si un tercero lo encuentra pertinente, se adelanten las respectivas acciones ante la Jurisdicción Ordinaria, teniendo como base la declaratoria de responsabilidad establecida en este fallo.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Este Despacho confirma la decisión tomada por el Capitán de Puerto de Buenaventura al imponer como sanción a **cada uno** de los capitanes pagaderos solidariamente con los armadores de las naves denominadas "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" y "KRAKEN", multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, por considerar que existió violación a las normas de Marina Mercante por parte de los involucrados en el siniestro marítimo de abordaje ocurrido el 1 de diciembre de 2007.

Es necesario aclarar que el monto de la multa es equivalente a ochocientos sesenta y siete mil cuatrocientos pesos moneda corriente (\$867.400.00), pagaderos por **cada uno** de los capitanes y de forma solidaria con los armadores de las naves como arriba se señaló, liquidados conforme al valor del salario mínimo mensual legal vigente para la fecha de los hechos.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia del 18 de septiembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con lo expuesto 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 capitán de la motonave "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" señor AGUSTÍN RAMÍREZ ESTUPIÑÁN, identificado con cédula de ciudadanía No 13.103.529, al señor armador MENELIO CAICEDO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 6.173.879 de Yurumanguí, al capitán de la motonave "KRAKEN" señor JOHN EDWARD CARABALÍ VALENCIA identificado con cédula de ciudadanía No 94.4444.870 y al señor armador FRANCISCO JAVIER RAMÍREZ RUÍZ; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

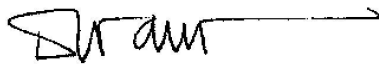
ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

7
CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE DE LA MOTONAVE "LOS DOS HERMANOS DEL SIGLO" Y LA MOTONAVE "KRAKEN", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

ARTÍCULO 4°.- 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.

3 0 DIC. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo