

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor RODRIGO ANTONIO ORTEGA SÁNCHEZ, apoderado especial de la sociedad VIGINORTE LTDA., armador de la nave "VIGINORTE II", en contra del fallo de primera instancia del diecisiete (17) de julio de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación por siniestro marítimo de colisión (sic) entre la motonave "ROCA" y la nave "VIGINORTE II", ocurrido en el área de su jurisdicción, el día dieciséis (16) de noviembre de 2005, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe presentado el día diecisiete (17) de noviembre de 2005, por el Ingeniero de Puerto de la empresa Drummond, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del presunto siniestro de colisión (sic) entre las naves "VIGINORTE II" y "ROCA", las cuales pertenecen a las sociedades VIGINORTE LTDA., y PROSHERMAR'S LTDA., consecutivamente.
2. El día dieciocho (18) de noviembre de 2005, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de colisión (sic) decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día diecisiete (17) de julio de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el siniestro marítimo de colisión (sic) entre las naves "ROCA" y "VIGINORTE II" ocurrió con responsabilidad del señor JHON JAIRO MANJARREZ OROZCO, capitán de la nave VIGINORTE II, su tripulación y armador (sic).

Aunado a ello, declaró que los capitanes de las motonaves "ROCA" y "VIGINORTE II" y sus armadores (sic) incurrieron en violación a las normas de la Marina Mercante.

Asimismo, el Capitán de Puerto impuso al señor JHON JAIRO MANJARREZ OROZCO, capitán de la nave "VIGINORTE II" solidariamente con su armador (sic), a título de sanción la multa equivalente a dos (02) S.M.L.M.V.

De igual manera, impuso al señor PEDRO JUAN VERONA LUNA, capitán de la nave "ROCA" solidariamente con su tripulante FELIX MIGUEL RODRÍGUEZ LÓPEZ (sic), a título de sanción la multa equivalente a tres (03) S.M.L.M.V.

4. El día diez (10) de agosto de 2009, el señor RODRIGO ANTONIO ORTEGA SÁNCHEZ, apoderado judicial de la empresa VIGINORTE LTDA., armador de la motonave "VIGINORTE II", interpuso recurso de apelación en contra del fallo de primera instancia, proferido el día 17 de julio de 2009, por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

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 No. 0825 de 1994 de la Dirección General Marítima, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

[Handwritten signature]

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8° del artículo 8° del Decreto 1561 de 2002, norma vigente para la época del fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta decretó y practicó las pruebas listadas en el folio 165 al 183 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

Del análisis y valoración de las pruebas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia el diecisiete (17) de julio de 2009, a través del cual declaró que el siniestro marítimo de colisión (sic) entre las naves "ROCA" y "VIGINORTE II" ocurrió con responsabilidad del señor JHON JAIRO MANJARREZ OROZCO, capitán de la nave VIGINORTE II, su tripulación y armador (sic).

Aunado a ello, declaró que los capitanes de las motonaves "ROCA" y "VIGINORTE II" y sus armadores (sic) incurrieron en violación a las normas de la Marina Mercante.

Asimismo, el Capitán de Puerto impuso al señor JHON JAIRO MANJARREZ OROZCO, capitán de la nave "VIGINORTE II" solidariamente con su armador (sic), a título de sanción la multa equivalente a dos (02) S.M.L.M.V.

De igual manera, impuso al señor PEDRO JUAN VERONA LUNA, capitán de la nave "LA ROCA" solidariamente con su tripulante FELIX MIGUEL RODRÍGUEZ LÓPEZ (sic), a título de sanción la multa equivalente a tres (03) S.M.L.M.V.

RECURSO

En contra del fallo de primera instancia, el señor RODRIGO ANTONIO ORTEGA SÁNCHEZ, apoderado judicial de la empresa VIGINORTE LTDA., armador de la motonave "VIGINORTE II", interpuso de forma directa el recurso de apelación en contra del fallo de primera instancia, proferido el día 17 de julio de 2009, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, presentando los siguientes:

FUNDAMENTOS DEL RECURSO

Del escrito de apelación presentado por el abogado RODRIGO ANTONIO ORTEGA SÁNCHEZ, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

1. Que las versiones rendidas por los declarantes, todos coinciden en que la lancha "VIGINORTE II" tenía todas las luces encendidas, como corresponde a una operación marítima nocturna, solamente los señores PEDRO JUAN VERONA LUNA, capitán de la nave "LA ROCA" y FELIX MIGUEL RODRÍGUEZ LÓPEZ son los únicos que afirman que la lancha "VIGINORTE II" navegaba sin luces.
2. Que el fallador de primera instancia no tuvo en cuenta las conclusiones del dictamen rendido el tres (03) de marzo de 2006, por el Perito Marítimo JULIO LUGO MARTÍNEZ, en el cual señaló:...

Handwritten mark

la lancha ROCA aparentemente entró con alta velocidad por un área restringida sin vigilar el derrotero ni la proa de la embarcación, aspecto que hubiera permitido corregir su rumbo a tiempo para evitar la colisión".

3. Que la causa de la colisión se debe a que el capitán de la nave "ROCA" no contaba con la licencia, lo que traduce falta de impericia a la hora de maniobrar la misma y por ende incide en la ocurrencia de la colisión (sic).
4. Solicita que se revoque el fallo recurrido en apelación y en su lugar se exonere de toda responsabilidad a la parte que representa y se condene al motorista de la nave LA ROCA y al armador de la misma.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación 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 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.

210
[Handwritten signature]

CASO CONCRETO

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de abordaje, las siguientes:

- El día dieciséis (16) de noviembre de 2005, aproximadamente a las 23:20 horas, dentro del área de concesión de AMERICAN PORT COMPANY INC., de la empresa Drummond, se presentó el abordaje entre las naves "VIGINORTE II", de la empresa VIGINORTE LTDA., y "ROCA" de la empresa PROSHERMAR'S LTDA. (Informe, Folio No. 1).
- La nave ROCA se dirigía al muelle de madera de la empresa Drummond con el fin de desembarcar al señor DAGOBERTO URQUIJO, funcionario de la Agencia Eurolatina S & Ch Ltda., (Folio No. 7). En dicho trayecto, mientras la nave "VIGINORTE II" se encontraba sin movimiento (Folio No. 8) y sin copiloto se produjo el abordaje, causando averías a ésta última.
- Con fundamento en los anteriores hechos, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió auto de apertura de la investigación, decretando la práctica de diversos medios probatorios, verbigracia, declaraciones de parte de los capitanes de ambas naves, además de los testimonios de todas aquellas personas que estuvieron presentes al momento en que ocurrieron los hechos.

En concordancia con las pruebas debidamente practicadas en la investigación, el fallador de primera instancia declaró que el siniestro marítimo de colisión (sic) entre las naves "ROCA" y "VIGINORTE II" ocurrió con responsabilidad del señor JHON JAIRO MANJARREZ OROZCO, capitán de la nave VIGINORTE II, su tripulación y armador (sic).

Aunado a ello, declaró que los capitanes de las motonaves "ROCA" y "VIGINORTE II" y sus armadores (sic) incurrieron en violación a las normas de la Marina Mercante.

Asimismo, el Capitán de Puerto impuso al señor JHON JAIRO MANJARREZ OROZCO, capitán de la nave "VIGINORTE II" solidariamente con su armador (sic), a título de sanción la multa equivalente a dos (02) S.M.L.M.V.

De igual manera, impuso al señor PEDRO JUAN VERONA LUNA, capitán de la nave "LA ROCA" solidariamente con su tripulante FELIX MIGUEL RODRÍGUEZ LÓPEZ (sic), a título de sanción la multa equivalente a tres (03) S.M.L.M.V.

Antes de estudiar los argumentos propuestos, este Despacho considera pertinente clarificar que el presente recurso se resolverá teniendo en cuenta las facultades especiales conferidas al recurrente, las cuales lo legitiman y autorizan para realizar las gestiones concretamente autorizadas por el poderdante, siendo éste último el armador, es decir, la empresa VIGINORTE LTDA.

De igual forma, es oportuno puntualizar por este Despacho que la Autoridad Marítima tiene la competencia jurisdiccional para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, en virtud de lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, tiene la atribución administrativa de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes.

1/10/05

Sin embargo, cuando la Autoridad Marítima en el transcurso de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo constata la transgresión a las normas de la Marina Mercante, deberá declararlo así en el fallo (art. 48 Decreto Ley 2324 de 1984).

Ahora, cabe anotar que una cuestión es la responsabilidad del siniestro marítimo y otra situación es la declaración de responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante y las sanciones a que den lugar las mismas (Derecho Administrativo Sancionador).

Conforme a lo anterior, este Despacho entra a resolver los argumentos incoados por el apoderado en el recurso de apelación:

1. En cuanto al primer argumento planteado por el apelante, se hace procedente señalar que en la parte considerativa del fallo de primera instancia no se expresó que al momento del siniestro de abordaje la nave "VIGINORTE II" no contará con luces, lo que se indicó fue que ésta no tenía la iluminación apropiada y requerida por la Ley 12 de 1981.

En virtud de aquello, fue que el fallador de primera instancia encontró mérito suficiente para declarar responsable de violación a las Normas de la Marina Mercante al capitán de la nave "VIGINORTE II", imponiendo a título de sanción la multa equivalente a dos (02) S.M.L.M.V., la cual no sólo se aplicó a éste, sino también al capitán de la nave "ROCA".

Ahora, en cuanto a la responsabilidad solidaria endilgada al armador, empresa "VIGINORTE LTDA.", este Despacho encuentra conveniente puntualizar que la solidaridad establecida en el Código de Comercio para que pueda tener asidero en la responsabilidad administrativa debe tratarse de una obligación susceptible de valoración económica, verbigracia las multas.

Al respecto, la doctrina ha indicado lo siguiente:

"(...) es imposible que una sanción de otro tipo pueda ser saldada por uno de los individuos y luego pueda aquel que la saldó repetir contra los demás. Es decir, existe una imposibilidad de cuantificar las otras sanciones administrativas que no tienen una traducción económica, y por ende, no es posible que aquellos que asumieron la obligación exijan la devolución a los otros autores de la infracción (...)"¹

Por ello, en lo que a esto concierne, la solidaridad del armador sociedad "VIGINORTE LTDA" se predicará en relación al pago de la multa y no a la culpabilidad (acción u omisión) que originó la infracción, la cual corresponde única y exclusivamente a aquel que la haya cometido.

De otra parte, en consideración a la responsabilidad por el siniestro marítimo de abordaje, se debe precisar que cabe la aplicación de la misma regla legal, jurisprudencial y doctrinal utilizada para la declaración de culpabilidad y responsabilidad en la investigación administrativa sancionatoria, haciendo la diferenciación en la naturaleza de las normas a emplear y en el tipo de sanción a imponer.

En este sentido, la investigación por siniestros marítimos se regirá de forma especial por los postulados establecidos en el Decreto Ley 2324 de 1984, a falta de norma sustancial y adjetiva se administrarán las normas del Código Civil y de Procedimiento Civil respectivamente, sin perjuicio

¹ Citado por RAMÍREZ, MARÍA. (2008). Consideraciones de la Corte Constitucional acerca del Principio de Culpabilidad en el ámbito sancionador Administrativo. Colombia. Universidad del Norte

h(6)

del criterio auxiliar de interpretación implícito en la jurisprudencia nacional (responsabilidad civil extracontractual).

Así pues, no es procedente endilgar culpabilidad solidaria (acción u omisión) del siniestro marítimo de abordaje a quien no intervino en su acaecimiento, por cuanto la naturaleza de dicha sanción hace imposible que éste repercuta en contra de quien cometió el infortunio.

Dicha conjetura se fundamenta en el régimen de responsabilidad objetiva, la cual encauza en el agente que ocasionó el hecho dañino la carga de romper el nexo causal (hecho y daño).

Muestra de ello se vislumbra en la sentencia del 25 de mayo de 2011, proferida por la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, que dice:

"(...) a) que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial; c) que cuando las partes involucradas ejercen actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para así definir quién debe asumir la reparación; d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero).

Ahora, otra cosa es la solidaridad legal por el pago de los perjuicios (valoración económica) derivados del siniestro, la cual recae sobre quien ejerció las atribuciones de vigilancia y elección del agente culpable, es decir el armador empresa "VIGINORTE LTDA" (Arts. 1477, 1478 C.Co.)

Por estas razones, y en virtud de que el siniestro marítimo de abordaje se dio a causa de la culpabilidad del capitán de la nave "VIGINORTE II", no se podrá extender la misma al armador, empresa VIGINORTE LTDA., por cuanto éste último no se encontraba ejerciendo la actividad peligrosa causante del siniestro.

Así pues, este Despacho procederá a modificar la parte resolutive del fallo de primera instancia en lo que concierne a la responsabilidad solidaria del siniestro marítimo de abordaje desplegada al armador, con fundamento en las consideraciones descritas.

Asimismo, en lo que atañe a la responsabilidad por la infracción a las normas de la Marina Mercante, la solidaridad del armador, empresa VIGINORTE LTDA., sólo comprenderá el pago de la multa impuesta, más no la responsabilidad por la infracción cometida, la cual corresponde única y exclusivamente al capitán de la nave "VIGINORTE II".

2. En relación a los argumentos 2 y 3 impetrados por el recurrente, se constata que la omisión de no llevar la licencia de navegación por parte del capitán de la nave "ROCA" fue resuelto en el fallo de primera instancia, endilgando la responsabilidad de la infracción a cargo de él.

Cabe aclarar, que para estos efectos se aplicará la regla contentiva en el numeral 1º de este proveído, relacionado con la improcedencia de solidaridad (culpabilidad por acción u omisión) en materia de investigaciones administrativas sancionatorias.

169

De otra parte, es procedente señalar que en materia probatoria el régimen a aplicar es el de la libre apreciación, por lo tanto el juez al momento de fallar no se debe fundamentar en un solo medio probatorio, más aun cuando obran en la investigación distintas pruebas que al realizar su cotejo con las reglas de la sana crítica, comprueban con certeza la responsabilidad del capitán de la nave "VIGINORTE II".

Así pues, este Despacho no puede tomar como única prueba el dictamen pericial, menos aquellos puntos que fueron materia de duda, como por ejemplo el siguiente supuesto: "*..., la lancha ROCA aparentemente entró con alta velocidad por un área restringida sin vigilar el derrotero ni la proa de la embarcación, aspecto que hubiera permitido corregir su rumbo a tiempo para evitar la colisión...*".

La mencionada conjetura no fue apoyada por otra prueba aportada por el recurrente, todo lo contrario fue completamente desvirtuada por las declaraciones y testimonios del capitán y la tripulación de la nave "ROCA".

Por último, en lo que concierne a la petición del recurrente consagrada en el numeral 4º, este Despacho se cimienta en las pruebas debidamente practicadas, las cuales dieron mérito suficiente para la declaratoria de responsabilidad del siniestro marítimo de abordaje a cargo del capitán de la nave "VIGINORTE II"; sin menoscabo de la declaratoria de responsabilidad por violación a las normas de la marina mercante que se endilgo a los capitanes de ambas motonaves.

Así pues, este Despacho mantendrá la providencia recurrida, resaltando las salvedades descritas en los apartes del numeral 1º del presente fallo y lo que respecta a la concreción de los valores de la multa impuesta a título de sanción.

Sin embargo, es pertinente indicar que en virtud del artículo 38 del Código Contencioso Administrativo y atendiendo que el fallo de primera instancia se profirió 4 años posteriores a la ocurrencia de los hechos objeto de infracción administrativa, este Despacho procederá a revocar los artículos relacionados con las multas impuestas por violación a las normas de la Marina Mercante.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el ARTÍCULO 1º del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el día diecisiete (17) de julio de 2009, conforme a la parte motiva del presente fallo, el cual quedará así:

"Declarar responsable al señor JHON JAIRO MANJARREZ OROZCO, capitán de la nave "VIGINORTE II", por el siniestro marítimo de abordaje, ocurrido el 16 de noviembre de 2005, entre las motonaves "ROCA" y "VIGINORTE II".

ARTÍCULO 2º.- REVOCAR los artículos 2º, 3º y 4º del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el día diecisiete (17) de julio de 2009, conforme a la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de primera instancia del diecisiete (17) de julio de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

ALC

ARTICULO 4º- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor JHON JAIRO MANJARREZ OROZCO, capitán de la nave "VIGINORTE II", a la empresa VIGINORTE LTDA., armador de la nave "VIGINORTE II", al señor PEDRO JUAN VERONA LUNA, capitán de la motonave "ROCA", a la empresa PROSHERMAR'S LTDA., armador de la nave "ROCA", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5º.- 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 Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 26 MAR. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo