

10 ABR 2013

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del dieciocho (18) de noviembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de contaminación ocasionado por la motonave "CAPT FRANK", de bandera de Estados Unidos, ocurrido el veintiuno (21) de junio de 2006, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día veintiuno (21) de junio de 2006, el Capitán de Puerto de Santa Marta abrió de oficio la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de contaminación causado por la motonave "CAPT FRANK" de nacionalidad de Estados Unidos, acaecido ese mismo día.
2. Mediante auto calendarado en la misma fecha de apertura de la investigación, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día dieciocho (18) de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el siniestro marítimo de contaminación ocasionado por la motonave "CAPT FRANK" ocurrió con culpa y responsabilidad del capitán y tripulación (sic), solidariamente con su armador CHEVRON TEXACO (sic) y del representante legal de la agencia marítima EDUARDO GERLEIN (sic).

Asimismo, declaró que los sujetos antedichos incurrieron en violación a las normas de la Marina Mercante imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a treinta (30) S.M.L.M.V., suma que asciende a Catorce Millones Novecientos Siete Mil Pesos (\$14.907.000).

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, en virtud de lo consagrado 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 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución DIMAR No. 0825 de 1994, le correspondía emitir fallo de primera instancia a la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

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 fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 160 al 176 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

10

DECISIÓN

El día dieciocho (18) de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el siniestro marítimo de contaminación ocasionado por la motonave "CAPT FRANK" ocurrió con culpa y responsabilidad del capitán y tripulación (sic), solidariamente con su armador CHEVRON TEXACO (sic) y del representante legal de la agencia marítima EDUARDO GERLEIN (sic).

Asimismo, declaró que los sujetos antedichos incurrieron en violación a las normas de la Marina Mercante imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a treinta (30) S.M.L.M.V., suma que asciende a Catorce Millones Novecientos Siete Mil Pesos (\$14.907.000).

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 atóquen 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 veintiuno (21) de junio de 2006, el Capitán de Puerto de Santa Marta abrió investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de contaminación ocasionado por la motonave "CAPT FRANK", ocurrido el 21 de junio de esa anualidad en el muelle 6 de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, durante la maniobra de trasiego de combustible entre el tanque 1 (principal) y el tanque 3 (diario).

En tanto transcurría la investigación, se practicaron diversos medios de pruebas, verbigracia, declaración de parte, pericial y documental.

Dichas pruebas dieron mérito para que el Capitán de Puerto de Santa Marta, proferiera fallo de primera instancia en cual declaró que el siniestro marítimo de contaminación ocasionado por la motonave "CAPT FRANK" ocurrió con culpa y responsabilidad del capitán y tripulación (sic), solidariamente con su armador CHEVRON TEXACO (sic) y del representante legal de la agencia marítima EDUARDO GERLEIN (sic).

Asimismo, declaró que los sujetos antedichos incurrieron en violación a las normas de la Marina Mercante imponiéndoles a título de sanción una multa equivalente a treinta (30) S.M.L.M.V., suma que asciende a Catorce Millones Novecientos Siete Mil Pesos (\$14.907.000).

Teniendo en cuenta los anteriores hechos, este Despacho encuentra procedente precisar algunas irregularidades evidenciadas en el fallo de primera instancia, así:

En primera medida, se hace necesario aclarar que en materia de investigación por siniestros marítimos se deben diferenciar los términos de culpabilidad y responsabilidad, por cuanto cada uno de ellos tiene un tratamiento diverso desarrollado por la ley y la jurisprudencia nacional.

Así, cuando se analizan e investigan hechos en la esfera de la responsabilidad civil extracontractual, la culpabilidad (acción u omisión) se predica única y exclusivamente del autor que ocasionó el infortunio.

Ahora, cuando el autor se encuentra ejerciendo una actividad peligrosa (navegación) la culpabilidad desaparece del escenario jurídico, siendo el daño el requisito primordial para endilgar la responsabilidad¹.

Sin embargo, cabe aclarar que en el caso sub judice este tipo de responsabilidad objetiva no se constata, ya que la nave "CAPT FRANK" se encontraba debidamente atracada en el muelle de la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

¹ Corte Suprema de Justicia, sentencia del 25 de mayo de 2011, de la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena

169

No obstante a ello, el hecho de estar involucrada una nave en el móvil causante del siniestro marítimo de contaminación, la esfera de la responsabilidad civil extracontractual no varía, solo se traslada al ámbito de la responsabilidad por el hecho propio y de las personas a su cargo (art. 2347 C.C.), siendo protagonista nuevamente la conducta omisiva o comitiva del autor del hecho dañoso y de quien debía ejercer la vigilancia en virtud de su elección (capitán).

En este contexto, siendo el capitán de la motonave el obligado legalmente (Art. 1495) a ejercer el gobierno, control y vigilancia de la tripulación, la nave y sus efectos, éste debía apersonarse de cada una de las maniobras realizadas a bordo, por cuanto su responsabilidad es personal, directa, y absoluta.

Al respecto, si bien el tripulante -Ingeniero de Máquinas- fue culpable (comisión u omisión) de la ocurrencia del siniestro, quien debe responder civilmente por dicha conducta es el capitán de la motonave, con ocasión a que sobre él pesa la obligación de elección y vigilancia de su tripulación, sin perjuicio de las demás obligaciones consagradas en la legislación comercial (arrt.1501) y los diversos convenios internacionales ratificados o no por Colombia.

En cuanto a la responsabilidad del tripulante -Ingeniero de Máquinas-, se puntualiza por este despacho que el incumplimiento a sus obligaciones se deriva de la relación contractual que haya celebrado con el armador y/o capitán, situaciones que son ajenas a la competencia de la Autoridad Marítima.

Teniendo en cuenta lo anterior, se deduce que la responsabilidad del siniestro corresponde a quien ocasionó el daño (capitán) en virtud de la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno o de las personas que tiene a su cargo.

En este orden de ideas, no es justo ni equitativo endilgar una responsabilidad civil directa al armador y al representante legal de la agencia marítima, ya que la obligación que recae sobre ellos es solidaria y solamente pesa para aquellas obligaciones susceptibles de ser valoradas pecuniariamente, ya que otro tipo de responsabilidad haría imposible su posterior reclamo ante la jurisdicción ordinaria en vía de la acción civil solidaria.

Por las razones precedentes, y al haberse omitido por parte del fallador de primera instancia el avalúo de los daños como contenido ineludible de una sentencia en concreto (art. 48 Decreto Ley 2324 de 1984, art. 307 CPC), se hace imposible jurídicamente establecer una responsabilidad solidaria a cargo del armador y del agente marítimo, por lo que este Despacho procederá a modificar y revocar los artículos de la parte resolutive de ese fallo, en consonancia con los presupuestos esbozados.

En segunda medida, al analizar los medios probatorios practicados en la investigación, se denota con certeza la responsabilidad del capitán Dichas circunstancias se dilucidan en las declaraciones rendidas por él y el ingeniero de máquinas, así:

"... Yo no estaba informado del trasiego que se estaba realizando en ese momento... **PREGUNTADO:** Indique usted si este procedimiento de trasiego es de rutina. **CONTESTADO:** Si, es un procedimiento de rutina que se diariamente porque es un tanque de combustible diario" (Subrayado y cursiva por fuera de texto) (Declaración del capitán de la nave, Folio No. 13).

"..., Después de estar completamente atracados en el muelle 6 procedí a apagar el motor y como teníamos programado recibir el combustible unas horas después procedí a trasegar combustible del tanque principal al tanque de diario...", (Subrayado y cursiva por fuera de texto) (Declaración del Ingeniero de Máquinas, Folio No. 14)).

Atendiendo a ello, se desvirtúa la declaración del capitán de no conocer la realización de la operación de trasiego de combustible, cuando es una actividad que se ejecutaba diariamente.

De otra parte, el dictamen pericial indicó:

"..., la tripulación del remolcador "CAPT FRANK" presentó dificultades para el manejo de disponibilidad de espacios en los tanques de combustible por lo precario de su información técnica..., las maniobras para el movimiento de combustible..., no garantizan la seguridad de la tripulación, de la embarcación (sic) y del medio ambiente..." (Cursiva por fuera de texto) (Folio No. 30).

De esta manera, se demuestra con certeza la responsabilidad personal y directa del capitán de la motonave citada, incumpliendo flagrantemente las obligaciones establecidas en los artículos 1500 y numeral 2º, del artículo 1501 del Código de Comercio.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Por sustracción de materia, este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto, por cuanto en vía de consulta existe imposibilidad legal para abrir la investigación y/o decretar pruebas tendientes a determinar el valor de los daños (Art. 57, Decreto Ley 2324 de 1984).

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

En virtud de lo consagrado en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo se denota que el fallo de primera instancia se profirió posterior a los (3) años de la ocurrencia de los hechos objeto de infracción administrativa.

De igual manera, es pertinente indicar que en materia del Derecho Administrativo Sancionatorio, la culpabilidad de la presunta violación a las normas de la marina mercante se debe predicar del autor de la infracción (capitán) y no de quien no participó en su comisión (armador y agente marítimo), ya que de éstos solo se podrá deducir la responsabilidad solidaria legal, cuando la naturaleza de la sanción lo merezca.

Teniendo en cuenta las circunstancias esbozadas, 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 anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el ARTÍCULO 1º del fallo de primera instancia del dieciocho (18) de noviembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo, el cual quedará así:

"Declarar responsable del siniestro marítimo de contaminación ocasionado por la motonave "CAPT FRANK" al señor MICHAEL J. LE BOOUFET, identificado con el Pasaporte No. 086809273 de Estados Unidos, capitán de la citada nave".

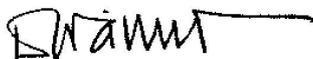
ARTÍCULO 2º.-REVOCAR los artículos 2º, 3º, 5º y 6º del fallo de primera instancia del dieciocho (18) de noviembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme a la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 3º.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor MICHAEL J. LE BOOUFET, identificado con el Pasaporte No. 086809273 de Estados Unidos, capitán de la nave "CAPT FRANK"; a la empresa CHEVRON PETROLEUM COMPANY, armador de la nave referenciada y al señor EDUARDO GERLEIN, agente marítimo; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

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. 18 ABR. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo