



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCION GENERAL MARITIMA

NOTIFICACIÓN POR ESTADO NO 040 /2023.

REFERENCIA: PROCEDIMIENTO JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARITIMO
CONTAMINACION MN PAITA- EXP.15012016007

PARTES: ARMADOR, AGENCIA MARITIMA, TRIPULACION DE LA MN PAITA
Y DEMAS INTERESADOS.

AUTO: CON FECHA 24 DE ABRIL DEL AÑO 2023, EL CAPITAN DE
PUERTO DE CARTAGENA ORDENA ARTICULO PRIMERO: NO
REPONER EL AUTO IMPUGNADO DE CONFORMIDAD CON LA
PARTE CONSIDERATIVA DEL PRESENTE PROVEÍDO. ARTICULO
SEGUNDO: NOTIFICAR EL CONTENIDO DE LA PRESENTE
DECISIÓN A LOS APODERADOS RECONOCIDOS DENTRO DE LA
INVESTIGACIÓN Y DEMÁS PARTES, EN LOS TÉRMINOS
ESTABLECIDOS EN EL DECRETO LEY 2324 DE 1984 Y EL
CÓDIGO GENERAL DEL PROCESO. ARTICULO TERCERO: **FIJAR
EL DÍA 23 DE MAYO DEL AÑO 2023 A LAS 08:30 HORAS**, PARA
LA CELEBRACIÓN DE LA AUDIENCIA PÚBLICA DE RENDICIÓN
DE LAS COMPLEMENTACIONES Y ACLARACIONES POR PARTE
DE LOS PERITOS JAIME MORALES NUÑEZ Y EDGAR ESPITIA
BOCANEGRA, LA CUAL SE LLEVARÁ DE MANERA VIRTUAL.
ARTICULO CUARTO: CONTRA LA PRESENTE DECISIÓN NO
PROCEDE RECURSO ALGUNO.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE,

EL PRESENTE ESTADO SE FIJA HOY DOCE (12) DE MARZO DOS MIL VEINTITRES
(2023) A LAS 08:00 HORAS Y SE DESFIJA EL DIA 16 DE MARZO DEL AÑO 2023, A LAS
17:00 HORAS.

PD MARIA DANIELA VASQUEZ FLOREZ
Asesora Jurídica CP05

[Escriba aquí]



**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA.
CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA**

Cartagena de Indias D. T. y C. Veinticuatro (24) de abril de dos mil veintitrés (2023)

Referencia: Investigación Jurisdiccional No. 15012016007 por siniestro marítimo de contaminación – MN PAITA.

ANTECEDENTES

Que mediante oficio calendarado 09 de marzo de 2023 el doctor FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en calidad de apoderado de la sociedad SERPORT S.A y el doctor LUIS ENRIQUE CUERVO PONTÓN, en calidad de apoderado de la sociedad CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A, presentaron al despacho solicitud de terminación y archivo definitivo de la investigación de referencia, coadyuvada por el doctor HERNAN ROJAS, en calidad de apoderado de la motonave "PAITA", doctor LUIS ENRIQUE CUERVO, en calidad de apoderado de la sociedad HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA y el doctor RODRIGO MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, en calidad de apoderado de la sociedad CARTAGENA GLOBAL SUPPLIER.

Con fecha 21 de marzo de 2023 se profirió auto mediante el cual el despacho resolvió la solicitud incoada decidiendo no acceder a la misma.

Que mediante correo electrónico de fecha 14 de abril de 2023, el doctor FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en calidad de apoderado de la sociedad SERPORT S.A, presenta recurso de reposición contra el auto de fecha 21 de marzo de 2023.

Que en virtud del traslado del recurso de reposición presentado por el doctor FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en calidad de apoderado de la sociedad SERPORT S.A, se presentó al despacho escrito por parte del doctor LUIS ENRIQUE CUERVO PONTON, en calidad de apoderado de la sociedad CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A

ARGUMENTOS DEL RECORRENTE

"En el auto objeto de recurso, la Capitanía de Puerto aduce que la solicitud de terminación de la investigación no es clara en tanto que no se indica si la parte solicitante acude a la figura del desistimiento o a la transacción, haciendo mención al desistimiento presentado y aprobado en el marco de un proceso judicial que no tendría injerencia alguna en la investigación que nos ocupa.

Frente a lo anterior, se aclara que la figura acogida por las partes para solicitar la terminación y el archivo definitivo de la presente investigación es el DESISTIMIENTO, el cual como forma anormal de terminación del proceso, se ajusta a lo establecido tanto en el Código General del Proceso, como en el concepto 1605 de 2004 del Consejo de Estado, aplicables al caso en comento.

El desistimiento presentado pretende la terminación y archivo de la investigación a solicitud de las partes que tienen interés en las resultas de la misma. Desde la radicación del escrito de constitución en parte aportado por cada uno de los solicitantes, se incoaron las pretensiones de índole económico de cara al siniestro presentado, lo cual, supone que las partes intervinientes tuvieron interés en que se procediese a declarar un responsable y se reconocieran montos dinerarios en su favor, pretensiones respecto de las cuales versa la solicitud de desistimiento.

Ahora bien, dado que, en la solicitud de desistimiento presentada ante esta Capitanía de Puerto, se hizo mención al auto emitido por el Juzgado Quinto Civil del Circuito de Cartagena, la referencia tuvo como finalidad reforzar lo pedido ante Capitanía en cuanto al desistimiento de las pretensiones, pues de lo que se trató es de demostrarle a este



Despacho que entre las partes de ha cerrado todo escenario de controversia que entre ellas se suscitó con ocasión de los hechos que se invesigan. Y que así como desistieron de las diferencias que escapan de la órbita jurisdiccional de la Capitanía y, que por tanto se

ventilaban ante la jurisdicción ordinaria, así mismo están desistiendo ahora de las reclamaciones que adujeron en sus respectivos escritos de Constitución en Parte”.

ARGUMENTOS EXPUESTOS EN EL OFICIO QUE DESCORRE EL TRASLADO DEL RECURSO DE REPOSICIÓN

(...)

b. Que en virtud de auto del 11 de Julio del 2016 la Capitanía de Puerto concluyo que existía una relación de naturaleza contractual entre Serport S.A. y Cartagena Global Supplier SAS empresa contratada Para realizar los trabajos de mantenimiento en la nave CNP Paita, "posible causa generadora del siniestro" por to que ordeno vincular a SERPORT S.A. en calidad de parte. (ver auto del 11 de Julio de2016).

c. Desde que Serport fue vinculado Como parte, y presento un escrito el 1 de Julio del 2016 el expediente ante la Capitanía se Centro en el debate contractual entre Serport y CNP. Aparecen en el expediente la demanda de Serport contra el armador, el capitán y el agente marítimo del buque, la contestación de la demanda por parte del armador, el capitán y el agente marítimo del buque y la contra-demanda contra Serport S.A. En la contestación de la demanda CNP rechazo las facturas de Serport numeros 3026 y 3027 por prestación de servicios. (aspecto de naturaleza puramente contractual) En la contrademanda CNP solicitó que se le indemnizaran los perjuicios derivados del incumplimiento contractual por parte de Serport.

(...)

3. Es evidente que la Capitanía de Puerto mediante la prueba y los escritos aportados tuvo conocimiento de una diferencia de naturaleza contractual entre el armador y Serport. La existencia de la relación de naturaleza contractual se encuentra debidamente probada dentro del expediente de la capitanía. Reiterada jurisprudencia marítima se ha pronunciado en el sentido de que las pretensiones de naturaleza contractual corresponde conocerlas y decidir las a la jurisdicción ordinaria.

(...)

Sin cuestionar que la Capitanía ejerce su propia jurisdicción especial de naturaleza marítima, ni sus facultades oficiosas, si corresponde comprobar que dentro de la investigación se plantearon reclamos de naturaleza contractual entre las mismas partes que también iniciaron acciones civiles ante el Juez 5 Civil del Circuito y darle efectos al desistimiento expreso de esas acciones y pretensiones.

Por todo lo anterior, Como quiera que existe un desistimiento expreso de acciones que también fueron planteadas ante la Capitanía de Puerto, y Como el artículo 52 del CPACA consagra el termino de caducidad de la acción administrativa sancionatoria de tres años luego de ocurrido el hecho, (aspecto planteado en repetidas oportunidades y sobre el cual no ha habido pronunciamiento alguno) solicitamos a la Capitanía de Puerto respetuosamente reconocer que han pasado mas de 6 años y medio desde que ocurrieron los hechos, que no se produjo un fallo dentro de los tres años siguientes al 29 de junio de 2016 y que venció ya el termino consagrado en la ley para imponer cualquier posible sanción valida.

(...)

Finalmente, no acceder a la solicitud de cierre de la investigación y archivo del expediente solo tendría justificación y validez si fuera pertinente, oportuno y valido practicar alguna prueba a estas alturas. El debido proceso también exige reconocer los efectos de la caducidad cuando la misma se verifica.

(...)"

CONSIDERACIONES DEL CAPITAN DE PUERTO DE CARTAGENA

A partir de los argumentos expuestos en el oficio contentivo del recurso y aquel que descorre el traslado del mismo, procederá el despacho a resolver en los siguientes términos:



Con ocasión a lo previsto en el numeral 27 del artículo 05 del Decreto Ley 2324 de 1984, a la Autoridad Marítima Nacional le corresponde adelantar y fallar las investigaciones por siniestros marítimos.

Esa facultad se integra con la competencia definida expresamente en el artículo 27 de la norma en comento, en el que se afirma que, para la investigación y fallo de áreas jurisdiccionales de DIMAR, serán competentes el respectivo Capitán de Puerto en primera instancia y el Director General Marítimo en segunda.

Seguidamente, el artículo 35 del Decreto Ley que se relaciona indica que las investigaciones de carácter jurisdiccional que adelanta la Dirección General Marítima ante la ocurrencia de accidentes o siniestros marítimos podrán iniciarse de forma oficiosa, a solicitud de parte o por demanda presentada por persona interesada, con el propósito de establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que acontecieron los hechos, a fin de declarar la existencia del siniestro, la responsabilidad del mismo, la condena (avalúo de daños) y la responsabilidad por violación a las normas de la marina mercante cuando haya lugar.

En virtud de ello y frente a lo manifestado por le doctor LUIS ENRIQUE CUERVO PONTON, en calidad de apoderado de la sociedad CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A, con relación a la controversia de naturaleza contractual surgida entre SERPORT S.A y el armador y/o propietario del buque a partir de la ocurrencia del siniestro que hoy se investiga, en los términos expuestos por el citado apoderado, es necesario citar los siguientes pronunciamientos jurisprudenciales que esbozan las competencias judiciales de la autoridad marítima en los casos de ocurrencia de siniestros marítimos y el alcance de las decisiones que se deban emitir.

Sobre esto la Corte Constitucional mediante sentencia C-212 del 28 de abril de 1994, analizó la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984, refiriéndose a la atribución de competencias judiciales de la Dirección General Marítima, expresó que:

“En lo atinente a la función indicada en el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984 - respecto a la facultad de DIMAR de adelantar investigaciones por siniestros marítimos - existe una atribución de competencias judiciales pero ella, en su mayor parte, encaja en las previsiones del artículo 116 de la Constitución, en cuanto las materias a las que se contrae la función atribuida están claramente determinadas en la norma (...) investigaciones por siniestros marítimos (...).”

En ese mismo sentido, 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, tiene la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoque en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en la que la carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

Si bien es cierto en las investigaciones por siniestro marítimo las autoridades marítimas deben analizar, en cada caso, si se transgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es solo determinar las normas transgredidas 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)(subrayado fuera del texto).



En esos términos, se debe precisar que no es del resorte de las investigaciones jurisdiccionales por siniestro marítimo pronunciarse respecto a controversias de naturaleza contractual que surjan con ocasión a la ocurrencia del accidente o siniestro marítimo entre las partes vinculadas al mismo por cualquier causa, toda vez que, como se explicó, en lo atinente a este asunto en específico solo tiene cabida la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual que comprende la reparación del daño causado y los perjuicios que se generaron con ocasión del mismo, a partir de la declaratoria de culpabilidad por el siniestro marítimo presentado.

De esta forma, las controversias de naturaleza contractual que aduce el doctor LUIS ENRIQUE CUERVO PONTON en su escrito, no constituyen argumento procedente para evaluar o decidir el archivo y/o terminación de la presente investigación, pues como se ilustró de manera suficiente es un conflicto que no esta sujeto al conocimiento de esta autoridad.

Frente al término de caducidad que contempla el artículo 52 de la ley 1437 de 2011 para emitir decisiones sancionatorias por violación a las normas de la marina mercante no es un tema desconocido por el despacho, teniendo en cuenta la fecha de inicio de la presente investigación, por ello, se emitirá pronunciamiento de fondo en la oportunidad procesal correspondiente y se aclara que tal situación al no ser el único tema objeto de pronunciamiento por parte del despacho al momento de tomar una decisión de fondo, no constituye razón suficiente para resolver archivar la investigación de que trata el presente asunto.

En segundo lugar, evaluando los argumentos expuestos por el recurrente en el cuerpo de su escrito estima el despacho que, la investigación de referencia fue iniciada mediante auto de fecha 01 de julio de 2016 de manera oficiosa a partir de la información que se recibe por parte del responsable de la Estación de Control y Tráfico Marítimo de Cartagena a quien, en virtud del ejercicio de seguimiento y control que cumple esta Autoridad le informan la novedad presentada abordó de la MN PAITA de bandera peruana, consistente en la salida de residuos oleosos al mar, durante su estadía en zona de fondeo en la Bahía de Cartagena.

Teniendo claro lo anterior, se establece que la instrucción de la investigación se realiza con fundamento en la competencia jurisdiccional con la que cuenta la Autoridad Marítima para que en el marco de las zonas sometidas a su jurisdicción investigue y decida sobre los accidentes o siniestros marítimos, indistintamente de la existencia o no de una solicitud o requerimiento de un tercero que así lo pretenda.

Bajo ese argumento, frente a la pretensión de acceder al desistimiento con el propósito de declarar la terminación y archivo de la investigación, estima el despacho su inconveniencia por cuanto no es posible desistir de la facultad oficiosa con la que cuenta la Autoridad Marítima para adelantar investigaciones de carácter jurisdiccional por siniestros marítimos, como es el caso que nos ocupa.

Por otra parte, corresponde insistir en que la solicitud decidida mediante el auto objeto del recurso que aquí se analiza, no es clara frente a lo pretendido, pues se relaciona por un lado la intención de que el despacho acceda a la terminación y archivo de la investigación y, además, se pretende la observancia de la figura de "Desistimiento" aplicada en el marco de un proceso surtido ante la jurisdicción ordinaria que guarda total independencia con la investigación que aquí se tramita, sin que se logre dilucidar la naturaleza de la misma en miras de evaluar el cumplimiento o no de los requerimientos de ley para su admisión.



Además, frente a los requisitos de procedibilidad para la declaratoria de terminación y archivo de la investigación bajo la figura del "Desistimiento"; esto es, versar sobre la totalidad de las cuestiones debatidas, provenir de todas las partes y que recaiga sobre materias susceptibles de desistir, no se cumplen, toda vez que, en la solicitud no participan todas las partes reconocidas y debidamente acreditadas en el proceso.

Aunado a lo ya expuesto, para la aplicabilidad de la figura pretendida se deberá tomar en consideración que dentro de la presente investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de contaminación, no se tienen partes definidas en calidad de "demandante" y "demandado" frente a las cuales exista la posibilidad de inferir lógicamente que la titularidad de lo pretendido le concierne única y exclusivamente al demandante y, en caso de renuncia o desistimiento se carecería de objeto frente al cual emitir una decisión de fondo, concluyendo así con la terminación anticipada del proceso. Pues, como ya se explicó, se trata de una investigación iniciada de manera oficiosa en miras a determinar entre otras, todas y cada una de las conductas de prevención a la contaminación al medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales.

Por tanto y no siendo otro el motivo del análisis del recurso bajo estudio procederá el despacho a no reponer el auto impugnado por parte del doctor FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en calidad de apoderado de la sociedad SERPORT S.A.

En mérito de lo anterior, el señor Capitán de Puerto de Cartagena en uso de sus facultades legales,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: **NO REPONER** el auto impugnado de conformidad con la parte considerativa del presente proveído.

ARTICULO SEGUNDO: **NOTIFICAR** el contenido de la presente decisión a los apoderados reconocidos dentro de la investigación y demás partes, en los términos establecidos en el Decreto Ley 2324 de 1984 y el Código General del Proceso.

ARTICULO TERCERO: **FIJAR el día 23 de mayo del año 2023 a las 08:30 horas,** para la celebración de la audiencia pública de rendición de las complementaciones y aclaraciones por parte de los peritos JAIME MORALES NUÑEZ y EDGAR ESPITIA BOCANEGRA, la cual se llevará de manera virtual.

ARTICULO CUARTO: **CONTRA** la presente decisión no procede recurso alguno.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE,

Capitán de Navío **JAVIER ENRIQUE GOMEZ TORRES**
Capitán de Puerto de Cartagena.