

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 29 SEP 2010

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 14012007011
Sujetos Procesales: Capitán del remolcador OCEAN R
Agencia Marítima del remolcador OCEAN R
Propietario y/o Armador del remolcador OCEAN R
Clase de Siniestro: Arribo Forzoso, encallamiento y daños materiales graves
causados por la nave OCEAN R.

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la sentencia del 16 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de daños materiales graves, seguido en contra de señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, Capitán del remolcador OCEAN R, de la Sociedad LINDEN MINING LTDA y la Agencia Marítima GETRESMAR E.U., ocurrido en el área de fondeo de la bahía de Santa Marta el día 10 de julio de 2007, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante oficio N° 1116751200G - 000376 del 11 de julio de 2007, suscrito por la señora NOHORA BEATRÍZ TORRES TRIANA, Gerente Legal Contencioso Financiera de la empresa Colombia Telecomunicaciones - TELECOM S.A. E.S.P., informó al Capitán de Puerto de Santa Marta sobre un corte del cable de fibra óptica que se encontraba tendido en el lecho marino, en inmediaciones de donde estaban fondeadas la nave YEOMAN BROOK y el remolcador OCEAN R.
2. El día 12 de julio de 2007, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió auto de apertura de investigación, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de estudio y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. A través de sentencia del 16 de julio de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró responsable al señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ,

103

solidariamente con la empresa LINDEN MINING LTDA y la Agencia Marítima GETRESMAR E.U., en calidad de Capitán, propietario/Armador y Agente Marítimo, respectivamente, del remolcador OCEAN R de bandera de Cook Island.

Así mismo, los declaró responsables por violación a las normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción, multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a cuatro millones ochenta mil pesos (\$4.080.000).

En cuanto al avalúo de los daños, el Despacho se abstuvo de fijarlos por considerar que no contaba con el soporte requerido para pronunciarse al respecto.

Finalmente, condenó a la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P.-TELECOM- al pago de catorce millones novecientos sesenta y ocho mil treinta y dos pesos (\$14.968.032), por concepto de costas y agencias en derecho.

4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión del 16 de julio de 2010, éstos no fueron presentados, motivo por el cual, el señor Capitán de Puerto de Santa Marta remitió el expediente a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.
5. Mediante oficio recibido el 4 de octubre de 2010, suscrito por el abogado FABIÁN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, apoderado de la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P. -TELECOM-, solicitó que de manera oficiosa el Capitán de Puerto de Santa Marta revocara el artículo sexto de la sentencia del 16 de julio de 2010, por el cual, se condenó en costas y agencias en derecho a la citada empresa.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos, ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el oficio presentado por la señora NOHORA BEATRÍZ TORRES TRIANA, Gerente Legal Contencioso Financiera de la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P., las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

1/6/11

- *El día 10 de julio de 2007, aproximadamente a las 19:00 horas, en el área en el cual se encuentra tendido el cable de fibra óptica operado por Colombia Telecomunicaciones, se presentó un corte de fibra del cableado submarino.*
- *El corte ocurrió a 2310 metros desde el nodo ubicado en las instalaciones de la calle 13, lo cual equivale a 228 metros de cámara de amarre y 98 metros aproximadamente desde la orilla mar adentro.*
- *Consecuencia de lo anterior, se interrumpió el tráfico marítimo y se generaron cuantiosos daños para la empresa en cita.*
- *En el área donde se produjo el incidente se encontraban fondeadas dos naves; YEOMAN BROOK de bandera liberiana y el remolcador OCEAN R de bandera de Cook Island, las que presuntamente pudieron haber dado lugar al corte del cable.*

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el informe pericial recibido el 13 de febrero de 2009, rendido por el Perito Marítimo CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, las condiciones técnicas y náuticas que dieron lugar a la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves, fueron las siguientes:

- Conforme informe presentado por la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P., se intervinieron las naves presuntamente involucradas, encontrando lo siguiente:
 - YEOMAN BROOK, la posición real del buque y su estabilidad posicional permiten descartar que hubiera podido producir daño alguno al cable submarino.
 - OCEAN R, se pudo constatar que éste se encontraba en la trayectoria del cable, pues su latitud y longitud coinciden.
- Causa probable del siniestro:
 - El Remolcador OCEAN R sufrió una vía de agua de importancia que amenazaba con su hundimiento en alta mar, por ello, el Capitán decidió recalar en Santa Marta y varar el remolcador para evitar su naufragio.
 - Se utilizó un ancla de respeto para evitar o minimizar el desplazamiento por inestabilidad posicional.
 - Al parecer la nave perdió la retenida de popa (por robo), y debido al fuerte oleaje se empezó a desplazar hacia la playa, quedando sobre el cable submarino, el que por efecto mecánico de su parte estructural de popa lo averió gravemente, interrumpiendo su señal.
- Otras observaciones:

- El encallamiento del remolcador OCEAN R, ocurrió el 3 de junio de 2007 y la pérdida de la señal del cable submarino se presentó el 10 de julio de la misma anualidad, es decir, que el remolcador estuvo encallado durante más de un mes, agravándose su situación cuando la dinámica marina lo derivó hasta el lugar donde impactó el cable submarino.
- Las fuertes condiciones marinas del mar Caribe en los meses de junio, julio, agosto y septiembre del 2007, propiciaron el más severo castigo destructivo al remolcador, especialmente en su casco, maquinaria y equipos.
- Otro factor que contribuyó a la ocurrencia del siniestro, es que el Capitán de la nave no conocía la presencia y trayectoria del cable submarino en la bahía de Santa Marta, pues no llevaba la carta náutica COL 249.
- Causa precursora del siniestro:
 - Tuvo su origen y desarrollo en el efecto mecánico producido por el filo inferior del codaste del casco del remolcador OCEAN R, el que penetró el estrato arenoso del fondo submarino tocando continua y descontroladamente el cable (por el efecto del balanceo de la nave producido por el oleaje), hasta llegar al nivel de fatiga de sus estructuras interna y externa, cortando el forro exterior del cable e introduciendo agua marina en los haces conductores internos.
- Avalúo de los daños:
 - Por reparación total del cable submarino \$300.000.000 (trescientos millones de pesos)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advirtió que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con observancia del debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, en los aspectos sustanciales es menester hacer las siguientes precisiones:

De acuerdo con las pruebas legal y oportunamente allegadas al expediente, este Despacho evidencia que en el caso bajo examen se presentaron tres siniestros marítimos, a saber, el arribo forzoso del remolcador OCEAN R, su posterior encallamiento y el daño material

162

grave causado al cable de fibra óptica operado por la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P.

No obstante lo anterior, el Capitán de Puerto de Santa Marta sólo se pronunció respecto del siniestro marítimo de daños materiales graves, motivo por el cual, considerando las facultades conferidas a este Despacho tratándose del grado jurisdiccional de consulta, se hará el análisis que corresponda, a fin de establecer la responsabilidad por la ocurrencia de los citados siniestros marítimos.

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, se consideran accidentes o siniestros marítimos, los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia, por la costumbre nacional o internacional y a manera enunciativa, sin que se limite a ellos, se señalan los siguientes:

- a. Naufragio
- b. **Encallamiento**
- c. Abordaje
- d. Explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas.
- e. **Arribada forzada**
- f. Contaminación marina
- g. Daños a las naves o artefactos navales

Así mismo, se debe resaltar que Colombia acogió la Resolución A. 849 (20)¹ "Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos", aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en asamblea del 27 de noviembre de 1997, a través de la cual se incorporaron las siguientes definiciones;

"Siniestro marítimo: Un evento que ha tenido como resultado:

(...) (6) Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas (...)".

Ahora bien, respecto del siniestro marítimo de arribada forzada del remolcador OCEAN R, se tiene lo siguiente:

"Artículo 1540.- Llámese arribada forzada, la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe".

Ello quiere decir que, cualquier recalada en puerto distinto al autorizado en el permiso de zarpe, constituye arribada forzada.

En el caso bajo estudio, se advierte que el remolcador OCEAN R de bandera de Cook Island, al mando del señor HOLVIN LÓPEZ RODRÍGUEZ, zarpó del Puerto de Barranquilla el día 1 de junio de 2007 con destino a Georgetown - Guyana, tal como consta en el permiso de zarpe

¹ Vigente para la época de los hechos, posteriormente entro en vigencia la Resolución MSC.255 (84) del 16 de mayo de 2008.

Nº 92756 de la misma fecha (fol. 38) , sin embargo, la citada nave arribó al puerto de Santa Marta el día 3 de junio de la misma anualidad, debido a los daños que se presentaron en los generadores y la fisura del casco en la sala de máquinas (fol. 37), configurándose de esta manera el siniestro marítimo de arribada forzosa.

Ahora bien, de acuerdo a lo señalado en el artículo 1541 del Código de Comercio, la arribada forzosa será legítima siempre que haya sido el resultado de un caso fortuito inevitable, así:

“Artículo 1541.- La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen del dolo o la culpa del Capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos”.

De acuerdo con lo anterior, corresponde al Capitán de Puerto de la respectiva jurisdicción, determinar si la arribada forzosa fue legítima o ilegítima y declararlo en la decisión que resuelve el asunto.

No obstante lo anterior, el Capitán de Puerto de Santa Marta no hizo pronunciamiento alguno al respecto, motivo por el cual, ésta parte de la consulta se centrará en establecer la legitimidad o ilegitimidad del arribo forzoso del remolcador OCEAN R.

Vale la pena señalar, que tanto el caso fortuito como la fuerza mayor parten de la premisa de que nadie está obligado a lo imposible, es así como el artículo 1º de la ley 95 de 1890 señala; *“se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto al que no es posible resistir (...)”*, obsérvese que el precitado artículo los define de manera equivalente, al respecto la Corte Suprema de Justicia², indicó:

“(...) 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 “[1] (sic) 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, imprevisto 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 imprevisto, 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 (sic) 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).

Ahora bien, con ocasión de la audiencia llevada a cabo el día 14 de agosto de 2007 (fol. 169), el señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, Capitán del remolcador OCEAN R de

² Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

MS

bandera de Cook Island, inició los trabajos y reparaciones que requirió la nave a su llegada al Puerto de Santa Marta, así:

"(...) Los daños del casco si se repararon el mismo día que entramos, hasta la noche trabajamos, luego se procedió a sacar todos los motores eléctricos para ser llevados a Barranquilla a repararlos y fueron reparados y estaba a bordo trabajando y se realizó limpieza de los generadores y están trabajando y el cloche quedó desarmado y lo están trabajando, se suspendió por el problema que tenemos con Telecom, no se ha seguido haciendo nada mas, estamos a la espera de reparaciones de las cajas mecánicas (...)"

Lo antes señalado, encuentra soporte en el acta de visita N° CP04-584-I-07 del 4 de junio de 2007, suscrita por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el Agente Marítimo y el Capitán del remolcador OCEAN R, donde se hace constar que la nave en cita, al mando del señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, procedente de Barranquilla y con destino a Georgetown - Guyana, arribó al puerto de Santa Marta el 3 de junio de 2007 a las 15:35 horas aproximadamente, debido a daños en los generadores y fisura en el casco en la sala de máquinas. (fol. 37)

Así mismo, los peritos marítimos CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ y FERNANDO PONCE AVENDAÑO, conceptuaron respecto de la conducta técnica y náutica desplegada por el señor HOLVIN GERARDO LOPEZ RODRÍGUEZ, de la siguiente manera:

"(...) Es totalmente claro que tuvo que acogerse a una entrada de emergencia forzosa cuando la nave presentó una vía de agua que amenazaba su hundimiento (...)". (fol. 265)

En consecuencia, queda claro que la decisión del Capitán del remolcador OCEAN R de arribar forzosamente al puerto de Santa Marta fue acertada, pues la vía de agua que tenía en el casco, específicamente en el cuarto de máquinas, debía ser reparada de inmediato pues de no haberlo hecho se habría expuesto la seguridad de la vida humana en el mar y a la nave misma a un naufragio, encontrándose probados los fenómenos exonerativos de la fuerza mayor y el caso fortuito.

Por ello, este Despacho evidencia que el arribo de la nave OCEAN R al puerto de Santa Marta, el día 3 de junio de 2007, fue legítimo y en virtud de ello, se adicionará un artículo en este sentido.

En cuanto al siniestro marítimo de encallamiento, es pertinente hacer las siguientes precisiones:

Se entiende que una nave esta encallada, cuando topa su casco con el fondo (arenoso o rocoso) quedando inmovilizada, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

Al respecto, es oportuno recordar la descripción que sobre los hechos hicieron los peritos marítimos CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ y FERNANDO PONCE AVENDAÑO, con ocasión del informe pericial recibido el 13 de febrero de 2009, así:

[Handwritten signature]

"(...) El Capitán del remolcador en vista de que en su nave se presentó una vía de agua de inundación de importancia cerca de Santa Marta, procedió a dirigirse al puerto y al recalar a la bahía decidió vararlo a propósito, para evitar su total hundimiento, quedando varado en lat. 11°14,273 N long. 74°13.182W.

Hechos ocurridos el día junio 3 de 2007 a las 15 horas 35 minutos, aproximadamente.

Al día siguiente, después de la varada mencionada, el Capitán y su tripulación trataron y lograron asegurar el remolcador con anclas de proa y popa para mantener su posición de varada.

Progresivamente por efecto de la dinámica marina y la pérdida de su ancla de popa, según testimonio del Capitán, el remolcador cambió de posición acercándose más a la playa en lat. 11°14.442 N y long. 74°13.105 W (...)." (fol. 263).

Es este punto, es pertinente señalar que de acuerdo con el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, las palabras varar y encallar tienen en sus acepciones marítimas mucha similitud, por lo cual, tienden a utilizarse como sinónimos, tal como se muestra a continuación:

Varar:

3. intr. Dicho de una embarcación: Encallar en la costa o en las peñas, o en un banco de arena³.

Encallar:

1. intr. Dicho de una embarcación: Dar en arena o piedra, quedando en ellas sin movimiento⁴.

Así las cosas, es claro para este Despacho que cuando en el informe pericial se indica que la nave fue varada debe entenderse que lo que ocurrió fue un encallamiento, así se concluirá que el remolcador fue encallado de manera voluntaria por el Capitán, en aras de preservar la nave y la seguridad de la tripulación, pues de no hacerlo y debido a la entrada de agua que tenía en el cuarto de máquinas, había un alto riesgo de que se perdiera la estanqueidad y estabilidad de la nave, provocando su naufragio.

En cuanto a las conductas técnicas y náuticas desplegadas por el señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, los peritos marítimos CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ y FERNANDO PONCE AVENDAÑO, concluyeron lo siguiente:

"(...) Que el Capitán actuó acertadamente en lo que respecta a acogerse a una condición de emergencia extrema y encallar voluntariamente la nave (...)" (fol. 265).

Sobre el particular, conviene recordar la declaración rendida por el señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, quien al ser preguntado sobre la maniobra de fondeo utilizada en el puerto de Santa Marta, manifestó:

³ <http://lema.rae.es/drae/?val=varar>

⁴ <http://lema.rae.es/drae/?val=encallar>

169

"(...) Cuando vine lo tiré a la orilla a lo seco y quien me ayudó con la dirección donde iba a fondear fue guardacostas, primero lo varamos y después tiramos el ancla. PREGUNTADO.- Teniendo en cuenta su respuesta anterior, sírvase manifestar si fue usted asistido por algún práctico. CONTESTADO.- No porque si me quedaba esperando se hundía el buque y hubiera sido más serio porque hubiera sido pérdida del buque y la contaminación de la playa de Santa Marta (...)". (fol. 167)

De acuerdo con lo antes expuesto, se tiene que en efecto el siniestro marítimo que tuvo lugar fue el encallamiento del remolcador OCEAN R de bandera de Cook Island y que éste se presentó en desarrollo de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

Al respecto, vale la pena señalar que el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como es sabido, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal⁵.

De acuerdo con la jurisprudencia nacional, la orientación actualmente predominante preconiza por regla general que en los eventos dañosos generados "por las actividades peligrosas", el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación es el riesgo grave y anormal a que se expone a los administrados.

De tal manera, que basta la realización del riesgo para que el daño resulte imputable a quien ejecutó la actividad peligrosa⁶.

Así las cosas, es preciso señalar que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. *Caso fortuito o fuerza mayor*
2. *El hecho de un tercero*
3. *Culpa de la víctima*

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

"Se llama fuerza mayor ó caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc".

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

⁶ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas.

Así pues, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito, se debe verificar la concurrencia de dos factores, así:

A) Que el hecho sea imprevisible, esto es, que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.

B) Que el hecho sea irresistible, o sea, que el agente no pueda evitar su acaecimiento, ni superar sus consecuencias⁷.

En el caso en estudio, se tiene que el remolcador OCEAN R venía con una entrada de agua de importancia que amenazaba su estabilidad y estanqueidad, por lo cual, estaba en alto riesgo de que se produjera su naufragio, lo que en concepto de los peritos marítimos CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ y FERNANDO PONCE AVENDAÑO, era causa suficiente para que se tomaran medidas de emergencia, que para el caso fue la decisión de encallar la nave de manera voluntaria a fin de evitar un daño mayor.

Así mismo, se debe indicar que conforme al artículo 1501 del Código de Comercio, son funciones del Capitán:

8. Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aun mediante el sacrificio total o parcial de la carga el daño parcial de la nave (...).

El anterior extracto nos indica, que no obstante el encallamiento de la nave da lugar a la configuración de un siniestro marítimo, la decisión de hacerlo fue la medida más eficiente que pudo tomar el Capitán, a fin de salvaguardar la seguridad de la tripulación y del remolcador mismo, máxime, cuando al llevar a cabo dicha operación estaba obrando conforme a las obligaciones que le asistían en calidad de Capitán.

Igualmente se debe recordar que la nave zarpó del puerto de Barranquilla el día 1 de junio de 2007 y las averías que dieron lugar a su arribo y posterior encallamiento se presentaron el día 3 de junio de la misma anualidad, lo que indica que durante dos días se navegó sin ningún tipo de inconvenientes, lo que hace presumir que la decisión de encallar la nave no podía hacerse previsto.

Además, es claro que el citado Capitán no estaba en capacidad de resistirse al acaecimiento del siniestro, pues de haberlo hecho las consecuencias habrían sido aún más graves, dado que se habría expuesto de manera imprudente la seguridad de la tripulación y de la nave misma.

Así las cosas, este Despacho evidencia la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de responsabilidad de la fuerza mayor o el caso fortuito, y en consecuencia se adicionará un artículo en el sentido de declarar que el siniestro marítimo de encallamiento del remolcador OCEAN R de bandera de Cook Island, ocurrió sin culpa ni responsabilidad del señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ.

⁷ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, pág. 50-51.

169

Respecto del siniestro marítimo de daños materiales graves, como se indicó en líneas precedentes, Colombia acogió la Resolución A. 849 (20)⁸ "Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos", aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en asamblea del 27 de noviembre de 1997, donde se definió el siniestro en cita de la siguiente manera:

(...) (6) Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas (...)".

En el caso que nos ocupa, se tiene que el remolcador OCEAN R de bandera de Cook Island, arribó forzosamente al puerto de Santa Marta el día 3 de junio de 2007, así mismo, fue encallado de manera voluntaria en la posición Lat. 11°14.273'N y Long. 74°13.182'W, aproximadamente a las 1530R de la misma fecha, al día siguiente se lanzaron anclas de babor y estribor desde la proa, con el propósito de asegurar la nave y mantenerla en su posición.

El remolcador OCEAN R se mantuvo en dicha posición hasta el día 28 de junio de 2007, fecha en la cual le fueron robadas las retenidas de babor y estribor de proa, la primera a las 0557R y la segunda a las 1100R aproximadamente, por lo cual, la nave quedó a merced del oleaje dando lugar a que se acercara más a la costa, sitio donde volvieron a asegurarla con una de las anclas que se logró recuperar.

Al respecto, es oportuno recordar la declaración rendida por el señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, Capitán del remolcador OCEAN R, así:

"(...) La posición del remolcador cuando llegamos en arribada forzosa fue 11°14:273 N y 74°13:182 W y cuando nos robaron las anclas quedamos en posición 11°14:141 N 74°13:095 W, que es donde estamos actualmente, de ahí no nos hemos movido (...)".
(fol. 167)

Ahora bien, conforme al dictamen pericial rendido por los señores CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ y FERNANDO PONCE AVENDAÑO, el lugar donde se causaron los daños al cable submarino de fibra óptica operado por la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P., fue el siguiente:

"(...) Se constató que el cable de fibra óptica de propiedad de Telecom sufrió un daño grave a la altura aproximada de 25 metros del borde del litoral en posición geográfica Lat. 11°14.141'N y Long. 74° 13,095 W (coincidente con el codaste del remolcador en la posición registrada en fotografía anexa) (...)". (fol. 266)

De acuerdo con lo anterior, se evidencia que la posición dada por el Capitán LÓPEZ RODRÍGUEZ, como aquella donde finalmente se encalló la nave OCEAN R, coincide con el lugar donde se presentó la rotura del cable de fibra óptica de propiedad de la empresa Telecom S.A. E.S.P., configurándose de ésta manera el siniestro marítimo de daños materiales graves.

⁸ Vigente para la época de los hechos, posteriormente entro en vigencia la Resolución MSC.255(84) del 16 de mayo de 2008.

160

No obstante lo anterior, corresponde a este Despacho establecer si el señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ es responsable por la ocurrencia del citado siniestro marítimo.

De acuerdo con la declaración rendida por el precitado Capitán, la maniobra de fondeo que realizó al arribar forzosamente a Santa Marta fue la siguiente:

"(...) Cuando vine lo tiré a la orilla a lo seco y quien me ayudó con la dirección donde lo iba a fondear fue guardacostas, primero lo varamos y después tiramos el ancla (...)"
(fol. 167)

Es dable concluir entonces, que la primera posición donde se ubicó la nave OCEAN R fue sugerida por la Estación de Guardacostas de Santa Marta, lo que permite inferir que se trataba de un área segura, donde no corría riesgo el remolcador ni el cable submarino de fibra óptica operado por la empresa Telecom S.A. E.S.P.

Ahora bien, existe prueba suficiente dentro del expediente de que el remolcador OCEAN R estuvo en una posición segura hasta el día 28 de junio de 2007 y que con posterioridad a ello se encalló en un lugar no autorizado por la Autoridad Marítima Nacional, lugar en el que se encontraba el día 10 de julio de 2007, fecha en la cual se interrumpió la señal emitida por el cable de fibra óptica operado por la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P.

Tal como quedó demostrado en la declaración rendida por el señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, así:

"(...) PREGUNTADO.- Sírvase indicar si en el momento en que el buque se desplazó hacia la playa cambió las coordenadas antes manifestadas, en caso tal indique si estas fueron registradas. CONTESTADO.- Sí, y se las entregó al señor Gregori Gutiérrez y la posición actual es 11°14.141'' lat. 74°13.095'' W, de donde no se ha movido desde que se reposicionó desde el día 28 de junio, ahí ha permanecido, el mismo día tiramos la (el ancla) que se habían llevado a la playa y al siguiente día tiramos la otra (...)"
(fol. 167)

De lo anterior se concluye, que las razones que dieron lugar a que la nave OCEAN R se moviera hasta la segunda posición (pérdida de las anclas de proa), cesaron el día 30 de junio, pues fueron recuperadas, sin embargo, no regresaron a la posición segura que les había sugerido Guardacostas inicialmente, ni informaron o solicitaron apoyo a la Autoridad Marítima, sino que se mantuvieron allí en reparaciones del reductor del cloche y a espera de repuestos hasta el día 10 de julio de 2007.

Aunado a lo anterior, está el hecho de la nave OCEAN R no llevaba a bordo la carta náutica COL 249 (vigente para la época de los hechos), por lo cual, no contaban con los elementos mínimos necesarios para establecer si la posición en la que quedaron era segura tanto para el remolcador, como para el cable submarino tendido en el lecho marino.

167

En este punto, resulta imperioso referirse al informe pericial rendido por los señores CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ y FERNANDO PONCE AVENDAÑO, quienes determinaron como causa precursora del siniestro la siguiente:

"(...) Que la causa que materializó la avería o daño grave del cable de fibra óptica de la empresa TELECOM tuvo su origen y desarrollo en el efecto mecánico producido por el filo inferior del codaste del casco del remolcador, el que penetró el estrato arenoso del fondo submarino tocando continua y descontroladamente el cable <por el efecto del balanceo de la nave producido por el oleaje> hasta llegar al nivel de fatiga de sus estructuras externas e interna, cortando el forro exterior del cable e introduciendo agua marina en los haces conductores internos (...)". (fol. 264)

Se desprende de lo anterior, que la causa efectiva del siniestro marítimo de daños materiales graves causados al cable submarino operado por TELECOM S.A. E.S.P., fue que el codaste⁹ que es una pieza acero o de madera que se levanta vertical a la quilla en su extremo de popa y en la que se monta el timón, penetró el fondo arenoso tocando continuamente el cable submarino, hasta que debido a la acción repetitiva se terminó por romper el recubrimiento exterior del cable, provocando la entrada de agua marítima, la cual averió los circuitos internos.

Además, de acuerdo con la Resolución A. 955(23) aprobada el 5 de diciembre de 2003, Enmiendas a los Principios Relativos a la Dotación de Seguridad (Resolución A. 890 (21)), las naves deben determinar la dotación mínima de seguridad a fin de garantizar que disponga de personal suficiente, con la categoría o el cargo requerido, para su explotación en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino.

En el caso bajo estudio, se evidencia que el remolcador OCEAN R no tenía una tripulación mínima de seguridad determinada, pues el robo de las retenidas de babor y estribor se presentaron en un mismo día y no fueron advertidas sino hasta que la nave empezó a derivar.

Es decir, si la nave hubiera contado una tripulación mínima de seguridad que tuviera asignado la guardia y vigilancia de la seguridad de la nave, no se habría dado la oportunidad a que las retenidas de babor y estribor fueran hurtadas, lo que sin duda fue el hecho que generó que finalmente la nave derivara hasta la posición en que causó los daños al cable submarino operado por TELECOM S.A. E.S.P.

Ahora bien, si luego de haberse movido la nave hubiera sido reposicionada en el lugar que inicialmente recomendó Guardacostas o se hubiera informado a la Autoridad Marítima sobre las condiciones reales de la nave, no se habría producido el siniestro en cita, pues este fue el resultado de la acción constante y prolongada del codaste del remolcador sobre el cable submarino, es decir, ello no sucedió en un día, sino como resultado del cabeceo y balanceo de la nave en un lapso de tiempo de aproximadamente diez (10) días.

⁹ Glosario marítimo Dirección General Marítima: https://www.dimar.mil.co/lexicon/14/letter_c Codaste: Pieza de acero o de madera que se levanta vertical a la quilla en su extremo de popa y en la que monta el timón.

165

En merito de lo anterior, este Despacho no evidencia la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de responsabilidad de la fuerza mayor o el caso fortuito, motivo por el cual, coincide con el a quo en que el siniestro de daños materiales graves causados por la nave OCEAN R al cable submarino operado por Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P., ocurrió con culpa y responsabilidad del señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ.

Seguidamente, este Despacho encuentra pertinente referirse al artículo primero de la decisión consultada, donde se declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves, al Capitán HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, solidariamente con la empresa Armadora LINDEN MINING LTDA. y la Agencia Marítima GETRASMAR E.U.

Al respecto, se hace necesario aclarar que en este tipo de decisiones, la solidaridad del Propietario y/o Armador se predica en relación al pago de la multa a que hubiere lugar por violación a las normas de Marina Mercante y no de la responsabilidad (acción u omisión) en la ocurrencia del siniestro marítimo, la cual corresponde única y exclusivamente a aquel que la haya cometido.

Así pues, no es procedente endilgar responsabilidad solidaria por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves a la empresa Armadora LINDEN MINING LTDA. ni a la Agencia Marítima GETRASMAR E.U., pues estas no intervinieron de manera directa en la producción del hecho generador del daño.

Por consiguiente, se modificará el artículo primero de la decisión en consulta, bajo el entendido de que el responsable por el siniestro marítimo investigado, es el señor HOLVIN GERARDO LÓPEZ RODRÍGUEZ, Capitán del remolcador OCEAN R.

De otro lado, en cuanto al avalúo de los daños es preciso señalar de acuerdo con el a quo, no se contaba con los elementos técnicos necesarios para establecer el valor de los daños causados con ocasión del siniestro.

Sin embargo, revisado el expediente se evidenció que mediante informe presentado el 12 de febrero de 2009, por los peritos marítimos CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ y FERNANDO PONCE AVENDAÑO, se estableció que la reparación total de cable submarino operado por Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P., asciende a trescientos millones de pesos (\$300.000.000).

Así mismo, que de dicho informe se corrió traslado en la audiencia llevaba a cabo el día 5 de marzo de 2010, donde los abogados PEDRO GONZÁLEZ LLINAS y FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, apoderados especiales de la Agencia Marítima GETRASMAR E.U. y TELECOM S.A. E.S.P., respectivamente, presentaron las solicitudes de aclaración y complementación que consideraron necesarias, sin que fuera objetado el punto relativo a la tasación de los daños hecha por los citados peritos marítimos.

112

Por ello, este despacho considera que no sólo existe prueba técnica que acredite el valor de los daños causados al cable submarino operado por Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P., sino que ésta estuvo sujeta a contradicción sin que se presentaran objeciones al respecto, por lo cual, a consideración de este Despacho, el concepto de los citados peritos marítimos constituye prueba suficiente para determinar el costo de los daños causados con ocasión del siniestro marítimo investigado.

Así las cosas, se modificará el artículo quinto (5º) de la sentencia del 16 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, en el sentido de establecer el avalúo de los daños en trescientos millones de pesos (\$300.0000.000).

De otro lado, conforme al artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho se debe pronunciar cuando con el siniestro concurre la violación a normas de Marina Mercante, por ello, el a quo determinó que con la conducta desplegada por el señor HOLVIN GERARDO LOPEZ RODRÍGUEZ, Capitán de la nave OCEAN R, se incurrió en la violación de normas de Marina Mercante, debido a que no informó oportunamente las condiciones del remolcador a la Autoridad Marítima, igualmente se omitió informar del desplazamiento que realizaron debido a la falta de anclas y se permitió el desembarco de la tripulación sin que ello fuera autorizado.

No obstante lo anterior, se debe precisar que la potestad que tiene la Autoridad Marítima para sancionar la violación de normas de Marina Mercante, caduca a los tres años contados desde el día en que se produjo la infracción, tal como lo preceptúa el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, así:

"Salvo disposición especial en contrario, la facultad que tienen las autoridades administrativas para imponer sanciones caducará a los tres años de producido el acto que pueda ocasionarlas".

En el caso bajo examen, se tuvo conocimiento de los hechos el día 12 de julio de 2007 y la decisión de primera instancia fue proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 16 de julio de 2010, es decir que, a la fecha en que se pronunció el a quo habían transcurrido más de tres (3) años, comprobándose que había operado el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria.

Es decir, a la fecha en que se profirió la sentencia de primera instancia el Capitán de Puerto de Santa Marta había perdido la facultad para imponer sanción alguna por la violación a las normas de Marina Mercante que se cometieron con ocasión del siniestro marítimo de daños materiales graves.

Consecuencia de ello, se revocarán los artículos segundo, tercero, cuarto y séptimo de la decisión en consulta.

Finalmente, este Despacho encuentra necesario referirse al artículo sexto de la decisión de primera instancia, a través del cual se condeno en costas y agencias en derecho a Colombia

10

Telecomunicaciones S.A. E.S.P., y en consecuencia se ordenó el pago de catorce millones novecientos sesenta y ocho mil treinta y dos pesos (\$14.968.032).

Sobre el asunto se tiene, que mediante memorial recibido el 22 de agosto de 2007, el abogado HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA, apoderado especial del Armador y Capitán de la nave YEOMAN BROOK, presentó incidente de regulación de costas y agencias en derecho, a fin de que se condenara en costas a la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P., con base en los siguientes argumentos:

- Que mediante escrito presentado ante la Capitanía de Puerto de Santa Marta, la empresa TELECOM, solicitó a la Capitanía de Puerto la apertura de investigación formal en contra de las naves YEOMAN BROOK y OCEAN R, por los daños causados al cable de fibra óptica de su propiedad.
- En consecuencia la Capitanía de Puerto profirió auto de apertura de investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de daños materiales graves.
- Con el propósito de desvirtuar la participación de la nave YEOMAN BROOK en la ocurrencia del siniestro, se solicitó al Despacho la práctica de un peritaje que confirmara la posición en la que se encontraba al momento de los hechos.
- Conocido el informe pericial, se constató que la nave YEOMAN BROOK no estaba en posición cercana al cable submarino al momento de los hechos, por lo cual se descartó como presunta causante del siniestro.
- El día 18 de julio de 2007, se llevo a cabo la continuación de la primera audiencia, en la cual se dispuso escuchar a los peritos nombrados dentro del expediente, quienes confirmaron que la nave YEOMAN BROOK el día de los hechos no estaba en posición que pudiera causar daños al cable submarino de TELECOM S.A. E.S.P.
- En consecuencia, el apoderado de la nave YEOMAN BROOK solicitó a la empresa TELECOM S.A. E.S.P., que desistiera de su queja y se le desvinculara de la investigación, solicitud en la que convino el apoderado judicial de Colombia Telecomunicaciones S.A.
- La Capitanía de Puerto de Santa Marta acepto la solicitud de la empresa TELECOM S.A. E.S.P., y desvinculó formalmente de la investigación a la motonave YEOMAN BROOK.

Consecuencia de lo anterior, el apoderado del Armador y Capitán de la nave YEOMAN BROOK, sustenta su solicitud de costas con base en los artículos 344 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, relativos al desistimiento y sus efectos dentro de un proceso judicial.

En cuanto a las agencias en derecho, fundamentó su solicitud en el acuerdo 1887 de 2003, expedido por la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura, referente a las reglas aplicables para tasarlas.

163

Así las cosas, solicitó el pago de ocho millones seiscientos setenta y cuatro mil pesos (\$8.674.000) por concepto de costas procesales y seis millones doscientos noventa y cuatro mil treinta y dos pesos (\$6.294.032) por agencias en derecho.

Sobre las costas procesales, la Corte Constitucional en sentencia C-089 del año 2002, señaló:

"(...) Siguiendo planteamientos de la doctrina nacional, la jurisprudencia de esta Corporación ha explicado que las costas, esto es, "aquella erogación económica que corresponde efectuar a la parte que resulte vencida en un proceso judicial", están conformadas por dos rubros distintos: las expensas y las agencias en derecho. Las primeras corresponden a los gastos surgidos con ocasión del proceso y necesarios para su desarrollo, pero distintos al pago de apoderados. El artículo 393-2 del C.P.C. señala como expensas los impuestos de timbre, los honorarios de auxiliares de la justicia, y hace referencia genérica a todos los gastos surgidos en el curso de aquel. Por su parte, las agencias en derecho no son otra cosa que la compensación por los gastos de apoderamiento en que incurrió la parte vencedora, aún cuando pueden fijarse sin que necesariamente hubiere mediado la intervención directa de un profesional del derecho. No obstante, esos valores son decretados a favor de la parte y no de su representante judicial, sin que deban coincidir con los honorarios pactados entre ésta y aquel (...)"

De ello se infiere, que lo solicitado por el apoderado del Armador y Capitán de la nave YEOMAN BROOK, son las expensas (gastos que tuvo con ocasión del proceso) y las agencias en derecho (gastos por representación judicial), todo lo cual, en general recibe el nombre de costas procesales.

Antes de entrar a resolver el tema bajo examen, este Despacho encuentra pertinente aclarar que de acuerdo con las competencias a él asignadas, en cuanto a los límites de la evaluación de la decisión en el grado jurisdiccional de consulta, se encuentra habilitado para revisar o examinar oficiosamente la decisión adoptada en primera instancia, y de este modo corregir o enmendar los errores jurídicos de que ésta adolezca, con miras a lograr la certeza jurídica y el juzgamiento justo¹⁰.

En consecuencia, procede el Despacho a determinar la procedencia de la condena en costas en contra de la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P., así:

Conforme al artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, las investigaciones por siniestros marítimos podrán ser iniciadas de oficio, mediante protesta o por demanda presentada por persona interesada, así:

"Art. 35.- Iniciación de la Investigación. Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio, mediante protesta por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente, o por demanda presentada por persona interesada (...)"

¹⁰ Sentencia C-153 de 1995 MP Antonio Barrera Carbonel

En el caso que nos ocupa, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del siniestro marítimo de daños materiales graves en el cable submarino de fibra óptica operado por la empresa Telecom S.A. E.S.P., mediante escrito recibido el 12 de julio de 2007, suscrito por la señora NOHORA BEATRÍZ TORRES TRIANA, en calidad de Gerente General Contencioso Financiera de dicha empresa, en el cual relata los hechos y se atribuye la responsabilidad del siniestro a las naves que se encontraban cerca del lugar donde se presentó la rotura del cable, que para el caso eran YEOMAN BROOK y OCEAN R.

Ahora bien, es de destacar que el memorial en comento no puede ser entendido como una demanda, pues conforme al artículo 75 del Código de Procedimiento Civil¹¹, estas deben contener unos requisitos especiales, es decir, el escrito de demanda está sujeto a determinadas condiciones de forma y debe estructurarse de tal manera que haya precisión y claridad en lo que se pretende y de quien se pretende (demandado).

De otro lado, tampoco podría calificarse dicho documento como un acta de protesta, pues tal como lo señala el artículo 35 antes citado, estas sólo pueden ser presentadas por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro.

Así bien, como puede observarse a folios 1 y 2 del expediente, el escrito presentado por la funcionaria de la empresa TELECOM S.A. E.S.P., no cumple con los requisitos de que trata el precitado artículo 75 del Código de Procedimiento Civil, y sin que tal documento pueda catalogarse como un acta de protesta, la Capitanía de Puerto de Santa Marta sólo podría haber iniciado la investigación de manera oficiosa.

Por lo cual, en la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo no se puede hablar de demandante o demandado, es decir, el requisito de la unilateralidad del derecho discutido no se hace presente y por tanto, ya que la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P., no tiene la calidad de demandante, tampoco le asistía la capacidad para desistir del proceso.

Al respecto, el artículo 342 del entonces vigente Código de Procedimiento Civil, señala:

"Art. 342. Desistimiento de la demanda; El demandante podrá desistir de la demanda mientras no se haya pronunciado sentencia que ponga fin al proceso (...).

El desistimiento implica la renuncia de las pretensiones de la demanda en todos aquellos casos donde la sentencia absolutoria habría producido efectos de cosa juzgada. El auto que acepte el desistimiento producirá los mismo efectos de aquella sentencia (...)".

Es claro entonces, que el abogado FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, apoderado judicial de la empresa TELECOM S.A. E.S.P., no podía presentar desistimiento, dado que no tenía la calidad de demandante.

Ahora bien, si dentro de las atribuciones conferidas al apoderado, éste se encuentra facultado para desistir, se debe entender que se refiere a la facultad para desistir de cualquier otro acto

¹¹ Vigente para la época de los hechos.

100

procesal que hubiere promovido dentro del proceso, a saber, recursos, incidentes, pruebas, entre otros, en los términos que señala el artículo 344 del Código de Procedimiento civil.

En este orden de ideas, cuando en el trámite de la investigación de primera instancia se presente escrito de desistimiento, corresponde al Capitán de Puerto de la respectiva jurisdicción, evaluar sobre que asuntos recae, a fin de determinar si se trata de recursos u otros actos procesales o cuando se presente como un medio anormal de terminación del proceso, caso en el cual, es improcedente, pues como se dijo en líneas anteriores, dado que no es el demandante, no tiene la capacidad para presentar este tipo de desistimiento.

Así las cosas, no es procedente la condena en costas a cargo de la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P., pues el artículo 345 ibídem, señala que se condenará en costas a quien hubiere desistido, pero como se explicó en líneas anteriores la desvinculación de la nave YEOMAN BROOK del proceso, no obedeció a la solicitud de desistimiento expresada por el abogado FABIAN RAMOS ZAMBRANO, en audiencia del 17 de julio de 2007, sino a que dentro del proceso y luego de la práctica de las pruebas necesarias, la Capitanía de Puerto de Santa Marta, logró determinar en grado de certeza que ésta no pudo haber causado daño alguno al cable de fibra óptica de propiedad de TELECOM S.A. E.S.P, máxime, cuando en estricto rigor procesal, la investigación bajo examen no se inició por demanda de persona interesada.

Aunado a lo anterior, se debe precisar que conforme al artículo 392 del Código de procedimiento Civil, se debe condenar en costas a la parte que resulto vencida con la decisión, así:

"Art. 392. Condena en Costas.- en los procesos y en las actuaciones posteriores a aquellos en que haya controversia, la condena en costas se sujetará a las siguientes reglas:

1.- Se condenará en costas a la parte vencida en el proceso, o a quien se le resuelva desfavorablemente el recurso de apelación, casación o revisión que haya propuesto. Además, en los casos especiales previstos en este Código"

En el caso bajo examen, la decisión del 16 de julio de 2010 no resultó adversa a los intereses de Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P, por el contrario, se determinó en grado de certeza que fue esta quien resultó lesionada en sus bienes por la acción de la nave tipo remolcador OCEAN R, por lo cual y de acuerdo a la regla anterior, no es procedente la condena en costas en su contra.

En consecuencia, este despacho revocará el artículo sexto de la sentencia de primera instancia.

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

Msc

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- REVOCAR los artículos segundo, tercero, cuarto y séptimo de la sentencia del 16 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta referentes a la declaratoria de responsabilidad e imposición de la sanción por violación a las normas de Marina Mercante, de conformidad con lo señalado en la parte motiva de la presente providencia”.

ARTÍCULO 2°.- REVOCAR el artículo sexto de la sentencia del 16 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, referente a la condena en costas en contra de Colombia Telecomunicaciones S.A., de acuerdo a las consideraciones expuestas en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 3°.- ADICIONAR dos artículo a la decisión del 16 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme a los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

“**ARTÍCULO 10°.- DECLARAR** legítimo el arribado forzoso de la nave OCEAN R de bandera de Cook Island, al mando del señor HOLVIN GERARDO LOPEZ RODRÍGUEZ, el día 3 de junio de 2007 al puerto de Santa Marta, conforme a los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia”.

“**ARTÍCULO 11°.- DECLARAR** que el siniestro marítimo de encallamiento del remolcador OCEAN R de bandera de Cook Island, ocurrió sin culpa y/o responsabilidad del señor HOLVIN GERARDO LOPEZ RODRÍGUEZ, Capitán de la nave, de acuerdo a los argumentos expuestos en la parte considerativa del presente proveído”.

ARTÍCULO 4°.- MODIFICAR el artículo quinto de la sentencia del 16 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme a los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión, la cual quedará así:

“**ARTÍCULO 5°.- DECLARAR** que el avalúo de los daños causados con ocasión del siniestro marítimo de daños materiales graves causados por la nave OCEAN R, al cable submarino de propiedad de la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P., asciende a trescientos millones de pesos (\$300.000.000), de acuerdo a los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión”.

ARTÍCULO 5°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 16 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente providencia.

ARTÍCULO 6°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, identificado con la cedula de ciudadanía N° 73.181.264 y la Tarjeta Profesional N° 121.244 del C. S. de la J., en calidad de apoderado judicial de Colombia Telecomunicaciones S.A., igualmente al abogado HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA, identificado con la cedula de ciudadanía N° 86.058.769 y la tarjeta profesional N° 116.648 del

[Handwritten mark]

C. S. de la J., apoderado especial del Armador y Capitán de la nave YEOMAN BROOK de bandera de Liberia, así mismo, al señor HOLVIN GERARDO LOPEZ RODRÍGUEZ, identificado con pasaporte N° 176566 de Honduras, a la empresa LINDEN MINING LTDA y a la agencia marítima GETRASMAR E.U., en calidad de Capitán, armador y agente marítimo, respectivamente, de la nave OCEAN R de bandera de Cook Island, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 7°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 8°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

- 9 SEP 2015



Contralmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)