

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 7 DE FEBRERO DE 2010

Referencia: 14012010007
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo -Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 25 de febrero de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el presunto siniestro marítimo donde se vieron involucradas las motonaves LA RUBIA, COOPESMARCIEEN y el remolcador MICHAEL T el día 1 de febrero de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante denuncia presentada el 04 de febrero de 2010, se tuvo conocimiento de la ocurrencia de un siniestro marítimo donde estuvo involucrada la motonave LA RUBIA y el remolcador de nombre MICHAEL T, el día 1 de febrero de 2010.
2. El día 17 de febrero de 2010, 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 25 de febrero de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró responsable al señor JULIO FERNÁNDEZ DE CASTRO, en calidad de capitán de la nave LA RUBIA, por el siniestro marítimo de colisión, ocurrido el día 1 de febrero de 2010.

Así mismo, se abstuvo de fijar avalúo de los daños y sancionó por violación de las normas de Marina Mercante a los señores JULIO FERNÁNDEZ DE CASTRO identificado con cedula de ciudadanía No. 12.613.158 y al señor VICTOR MANUEL ARIZA ACOSTA 85.490.400, capitanes de las naves LA RUBIA y COOPESMARCIEEN, respectivamente.

En consecuencia, se impuso una multa a los señores JULIO FERNÁNDEZ DE CASTRO 12.613.158 y VICTOR MANUEL ARIZA ACOSTA identificado con cedula de ciudadanía No.85.490.400.

132

4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión de primera instancia, éstos no fueron presentados, motivo por el cual el Capitán de Puerto de Santa Marta remitió el expediente a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

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 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 la denuncia presentada por el señor JULIO FERNÁNDEZ CASTRO el 4 de febrero de 2010, presentada ante la inspección de Policía de Tasajera, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

1. Que el día 1 de febrero del año 2010 aproximadamente a las 04:00 a.m., el señor JULIO CESAR FERNÁNDEZ CASTRO cuando se encontraba en faena de pesca en el kilómetro 45 punto llamado Jagüey a bordo de la embarcación de nombre LA RUBIA; fue abordado por un remolcador que venía de Barranquilla hacia Santa Marta remolcando una barcaza de color azul y nudo de amarre azul.
2. El accidente ocasionó daños a sus redes enmalle, conformadas por 25 mantas de 2 ½ y 2 ¾, dos focos de mano, equipo de alimentación y ocasionó golpes a los señores JULIO CESAR FERNÁNDEZ CASTRO, RAFAEL A. MELÉNDEZ RODRÍGUEZ, EDWIN URIELES MANCILLA y YESID ARIZA LASSO, tripulantes de la embarcación LA RUBIA.
3. Con escrito del 12 de febrero el señor JULIO CESAR FERNÁNDEZ CASTRO modificó el escrito indicando que el remolcador era de propiedad de la Empresa Drummond y que la lancha LA RUBIA no había sufrido daños, ni su tripulación, que la afectada había sido otra lancha que se encontraba en el sector, al mando del señor VICTOR ARIZA a quienes prestaron ayuda para su rescate.
4. En esa misma fecha se recibió denuncia de la señora OLIVIA ACOSTA CASTILLO, indicando que en el mismo sitio y a la misma hora, un remolcador que navegaba desde Barranquilla hacia Santa Marta le ocasionó

159

daños a las redes de pesca, a dos pimpinas de gasolina, dos termos, dos lámparas, un celular, y a la lancha COOPESMARCEN en el fondo de la proa y al motor fuera de borda YAMAHA 40 en la capota, a dos amortiguadores y un piloto partido, embarcación operada por el señor VICTOR MANUEL ARIZA ACOSTA en la que se encontraban a bordo los señores LUIS AMADO MELENDEZ RODRÍGUEZ, ELIECER OROZCO LEAL y PEDRO LUIS DE ORO FRANCIA.

ANÁLISIS TÉCNICO

Del peritaje presentado por el señor WALTER GÓMEZ VERA se pueden tener como relevantes las siguientes circunstancias dentro de la investigación:

- No se tiene posición geográfica de la latitud y longitud de las embarcaciones pesqueras LA RUBIA y COOPESMARCEN en el momento de los presuntos hechos materia de investigación.
- Se tuvo como punto referencia el mojón del kilómetro 45 de la vía que comunica Santa Marta con Barranquilla (información registrada en la denuncia formulada ante la Inspección de Policía de Tasajera por el señor JULIO FERNÁNDEZ CASTROS, de la cual se proyectó hacia el mar el área de pesca, que por información suministrada por los pescadores está ubicada aproximadamente a dos (2) millas de la costa.
- El 12 de marzo de 2010 a las 09:00 a.m., fue tomada la posición geográfica del punto de referencia en tierra, kilómetro 45, vía Santa Marta - Barranquilla, ubicado en latitud 10° 58' 21" N y longitud 74° 23' 22" W, información suministrada por un teléfono celular con GPS.
- Dentro del expediente se presenta en la figura 2 que obra en folio 133 la presunta zona marítima donde se encontraban los pescadores artesanales, que era entre una (1) y tres (3) millas de la costa.
- Se realizó una gráfica del área donde presuntamente ocurrió el siniestro, del cual no hay evidencia técnica en el remolcador, ni en la barcaza TS 124, los cuales se encontraban entre las siete (7) y ocho (8) millas de la costa.
- Los presuntos daños de los artes de pesca que iban a bordo de la lancha LA RUBIA, no se pueden evaluar por cuanto no se tiene registro de su equipo de pesca ante la autoridad competente. Por otro lado no se puede establecer el avalúo debido a la ambigüedad en el nombre de la nave.
- Que el Capitán y la Tripulación del remolcador MICHAEL efectuaron su plan de navegación desde la Bahía de Cartagena hasta el terminal marítimo de Drummond Ltda., pasando a más de 7 millas del punto de referencia en tierra en el kilómetro 45, graficado en la figura 3 (obra folio 134).

160

- Que el capitán de Puerto había prohibido la salida de embarcaciones menores debido a las condiciones climatológicas lo que no habría permitido que dichas motonaves se encontraran a 7 u 8 millas de la costa.
- Que de acuerdo con el análisis técnico realizado, se encontró que de haber sido abordada alguna de las embarcaciones, la RUBIA o COOPESMARCEN por el remolcador MICHAEL T, los tripulantes hubieran fallecido teniendo en cuenta el tamaño del remolcador respecto a las motonaves pesqueras.
- La Tripulación y el Capitán del R/R MICHAEL, no reportaron al terminal ninguna novedad durante la navegación y en la bitácora (registro náutico) no aparece ninguna anotación sobre los hechos materia de investigación.

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 decisión 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.

En cuanto a los aspectos sustanciales, se hace necesario hacer las siguientes precisiones:

El Decreto Ley 2324 de 1984, señala que se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales en la ley, por los tratados y convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional.

De igual manera, a modo enunciativo y sin que se limite a ellos, el Decreto en comento señala los siguientes;

- a) El naufragio
- b) El encallamiento
- c) El abordaje
- d) La explosión o el incendio
- e) La arribada forzosa
- f) La contaminación marina
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

Así pues, al ser más indicada la definición de abordaje para el caso concreto y a efectos de armonizar la parte resolutive del fallo consultado con la terminología marítima, se entenderá que el siniestro marítimo a que presuntamente tuvo lugar fue el abordaje entre el remolcador MICHAEL T y lancha COOPESMARCEN.

163

Por lo anterior se analizarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en la que ocurrieron los hechos materia de investigación a fin de establecer si los eventos que tuvieron lugar configuran el siniestro marítimo de abordaje.

Sobre el particular, se debe precisar que revisadas las declaraciones de los motoristas de las lanchas COOPESMARCIEEN y LA RUBIA, la del Capitán y tripulantes del remolcador MICHAEL T y el dictamen pericial entregado por el señor perito WALTER GÓMEZ VERA, se evidencia una marcada contradicción en las versiones del primero, lo que no permite establecer con claridad cuáles fueron los hechos y bajo qué circunstancias se presentaron.

En la denuncia presentada por el señor JULIO FERNÁNDEZ CASTRO, motorista de la lancha LA RUBIA el día 1 de febrero de 2010, ante la Inspección de Policía de Tasajera, este manifestó bajo la gravedad de juramento que el día 1 de febrero de 2010, siendo las 4:00 a.m., encontrándose en faena de pesca, él y su tripulación, fueron interceptados violentamente por un remolcador rosado y una barcaza azul que venían procedentes de Barranquilla.

Posteriormente, el día 12 de febrero de 2010, con el número 142010100788 se recibió escrito del día 09 de febrero de 2010, presentado por el señor JULIO FERNÁNDEZ CASTRO, quién procedió a modificar los términos de la denuncia, precisando lo siguiente:

"(...) Dejo claro que los daños causados fueron redes de enmalle de mi propiedad, el casco de la lancha es arrendado, el motor es arrendado. Dejo claro que al casco no le pasó nada ni al motor (...)" (Cursiva fuera de texto).

A continuación manifestó:

"El que tuvo el accidente [sic] fue la otra lancha en la que al frente el señor VICTOT [sic] ARIZA con tres compañeros que fueron rescatado [sic] por nosotros y por eso a mí se me perdieron las redes" (Cursiva fuera de texto).

En primer lugar el señor FERNÁNDEZ expresó que la lancha golpeada había sido la lancha LA RUBIA, que era en la que él se encontraba a bordo, y posteriormente modificando la denuncia, manifestó que había sido otra motonave la que había sufrido el siniestro y que inicialmente se había equivocado cuando narró los hechos en la denuncia, sin explicar los motivos de tal equivocación, asunto en el que no ahondó el fallador de primera instancia al momento de la decisión.

Resulta pertinente, que esta Dirección General se manifieste frente a este aspecto, dado que dicho yerro no fue respecto a una circunstancia susceptible de confusión sino sobre la motonave que había sido abordada por el remolcador, es decir sobre el objeto que sufrió los daños a causa del presunto siniestro y sobre la tripulación que había sufrido las lesiones, dado que inicialmente había sido, según él, la motonave LA RUBIA.

De esta inconsistencia, se concluye, que de forma deliberada el señor JULIO CESAR FERNÁNDEZ CASTRO contradujo su versión inicial, pues en ningún momento dentro de

la audiencia inicial explicó las razones de su confusión respecto a las naves involucradas dentro del suceso.

Por los motivos anteriormente expuestos, las declaraciones hechas por el señor JULIO CESAR FERNÁNDEZ CASTRO, no serán tenidas en cuenta en la presente decisión. Dado que inicialmente debieron rechazarse de plano por parte el fallador de primera instancia, al ser contradictorias entre sí.

Por otra parte, teniendo en cuenta información suministrada por pescadores, la zona de pesca habitual, se encuentra ubicada a dos millas de la costa, sector que no podía ser navegado por el remolcador MICHAEL T debido a que este navega entre 7 y 8 millas de la costa a una profundidad de 45 metros, de acuerdo con lo señalado por el ELIAS MONTALVO BLANCO, Capitán del remolcador en la audiencia y con el plan de navegación.

En virtud de las pruebas aportadas dentro de la investigación esta Dirección General concluye que el presunto siniestro de colisión no tuvo ocurrencia debido a que no existen pruebas fehacientes que logren determinar la existencia del mismo, por lo que procederá a revocar el artículo primero del fallo de primera instancia absteniéndose respecto a la determinación de responsabilidad y al avalúo de daños.

En lo que respecta a las violaciones a las normas de la Marina Mercante los señores JULIO FERNÁNDEZ DE CASTRO identificado con cedula de ciudadanía No. 12.613.158, en calidad de motorista de la motonave la RUBIA y VICTOR MANUEL ARIZA ACOSTA identificado con cedula de ciudadanía No. 85.490.400 en calidad de motorista de la motonave COOPESMARCIEEN, fueron sancionados administrativamente por parte del Capitán de Puerto con multas de quinientos treinta y cinco mil seiscientos pesos (\$535.000), cada uno.

En cuanto a las sanciones impuestas, esta Dirección encuentra que son adecuadas y proporcionales con las faltas cometidas por los sancionados. En ese sentido procederá este despacho a confirmarla dado que no encuentra motivos para disminuir la multa impuesta.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR el artículo primero del fallo del 25 de febrero de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la sentencia de primera instancia, del día 13 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo a los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente providencia.

1/20

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor JULIO FERNÁNDEZ DE CASTRO, identificado con la cedula de ciudadanía No. 12.613.158, Capitán de la nave LA RUBIA, al señor VICTOR MANUEL ARIZA ACOSTA, identificado con cedula de ciudadanía No. 85.490.400, en calidad de motorista de la motonave COOPESMARCEN, al señor ELIAS MONTALVO BLANCO identificado con cedula de ciudadanía No. 73.152.051, capitán del remolcador MICHAEL T y a la señora OLIVIA ESTER ACOSTA CASTILLO identificada con cedula de ciudadanía No. 26.846.623 , propietaria de la motonave COOPESMARCEN, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 5°.- 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.

7 OCT 2015


Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo (E)