

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 17 NOV 2015

Referencia: 15012008007
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Recurso de apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el Abogado ARMANDO ANTONIO VENEGAS POLO, apoderado de la empresa INTERTUG S.A., en calidad de Propietaria y Armadora de la motonave tipo draga "CASTOR", contra la decisión del 30 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación adelantada por siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "LILA MARIA" y "CASTOR", ocurrido el 17 de abril de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del 18 de abril de 2008, suscrita por el señor HERNANDO DIAZ CONTRERAS, en calidad de Capitán de la motonave "LILA MARIA" de bandera colombiana, la Capitanía de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento del siniestro marítimo de abordaje entre ésta y la nave "CASTOR", ocurrido el día 17 de abril de 2008.
2. Por lo anterior, el día 21 de abril de 2008, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió decisión de primera instancia el 30 de junio de 2010, a través de la cual declaró como responsable del siniestro marítimo de abordaje a la empresa INTERNACIONAL TUG S.A. - INTERTUG S.A.

En igual sentido declaró, que como consecuencia del siniestro marítimo de abordaje se causó la destrucción parcial de la motonave "LILA MARIA", específicamente lo relacionado con la transmisión del motor de ésta.

Así mismo, se abstuvo de pronunciarse en relación con la violación a las normas de Marina Mercante, y del avalúo de daños causados como consecuencia del siniestro marítimo.

4. Mediante escrito del 19 de julio de 2010, el abogado ARMANDO ANTONIO VENEGAS POLO, apoderado de la empresa INTERTUG S.A., interpuso recurso de apelación contra la decisión de primera instancia, por lo que el Capitán de Puerto de Cartagena, remitió el expediente a este Despacho a fin de que se resuelva el citado recurso.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

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.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el Abogado ARMANDO ANTONIO VENEGAS POLO, apoderado de la empresa INTERTUG S.A, Propietaria y Armadora de la motonave tipo draga "CASTOR", este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

1. Inicia sus argumentos, preguntándose si realmente ocurrió un siniestro marítimo entre dichas naves, o si realmente lo que ocurrió fue que el Capitán de la motonave "LILA MARIA" colisionó con un "bajo" que se encuentra en inmediaciones de Muelles El Bosque S.A., y que para demostrar la ocurrencia del accidente únicamente se armaron al proceso pruebas como el acta de protesta y la declaración rendida por el señor Hernando Díaz Contreras, y que esta última no tiene valor probatorio porque no se tomó el juramento de rigor, ni se le amonestó sobre las consecuencias del falso testimonio, por lo que solicita que este testimonio se deseche.

Así mismo, indica que el acta de protesta debió ser ratificada con posterioridad a su presentación, y que como esto no ocurrió, no debe ser tenida en cuenta.

2. Afirma también que el Capitán de la nave "LILA MARIA" actuó imprudente y descuidadamente, pues se metió en la zona donde la empresa INTERTUG S.A., hacía trabajos de dragado en cercanías del Muelle El Bosque S.A., pues en estas circunstancias no debía pasar por ese sitio, sino que como aconseja el sentido común, debía bordear la draga CASTOR.
3. Finalmente, indicó que no hay justicia civil oficiosa, pues la justicia civil es rogada, por lo que no entiende como el fallador de primera instancia falló acerca de una

responsabilidad civil extracontractual no pedida, pues no hay dentro del proceso elemento probatorio que permita demostrar daños a la motonave "LILA MARIA", debido a que no se logró identificar si las fotografías que se aportaron al proceso correspondían a la citada nave.

Por lo anterior, solicitó que se revoque el fallo recurrido.

ANÁLISIS TÉCNICO

No se rindió dictamen técnico, pero conforme a las pruebas obrantes en el expediente se puede determinar que la causa efectiva del siniestro fue:

- Para el día de los hechos la draga "CASTOR" tenía luces de señalización débiles y se encontraba en operación de descargue.
- En el momento en que subió el brazo de ésta, abordó contra la motonave "LILA MARIA" y en consecuencia se partió la transmisión de los dos motores fuera de borda que llevaba.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de estudiar los argumentos propuestos, este Despacho considera pertinente clarificar que el presente recurso se resolverá teniendo en cuenta las facultades especiales conferidas al recurrente, las cuales lo legitiman y autorizan para realizar las gestiones concretamente facultadas por el poderdante, siendo esta la empresa INTERNACIONAL TUG S.A. - INTERTUG. S.A., en calidad de propietaria de la motonave "CASTOR" de bandera colombiana.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, esta Dirección General Marítima, tiene la atribución administrativa de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes, conforme lo establece el artículo 48 Decreto Ley 2324 de 1984.

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

Aclarado lo anterior, este Despacho entra a resolver los argumentos del recurrente, así:

1. Conforme al primer argumento esbozado por el apelante, Abogado ARMANDO ANTONIO VENEGAS POLO, apoderado de la empresa INTERTUG S.A., en calidad de Propietaria y Armadora de la motonave tipo draga "CASTOR", será analizado de la siguiente manera: a) La presunta falta de formalidades en la declaración del señor HERNANDO DÍAZ CONTRERAS, y finalmente b) lo relacionado con la falta de ratificación del acta de protesta del citado señor.

- a) Acerca de la presunta falta de formalidades en la declaración del señor HERNANDO DÍAZ CONTRERAS, de acuerdo con lo probado en el expediente, se debe precisar lo siguiente:

Se observa a folios 54 y 55 del expediente, la declaración rendida por el señor HERNANDO DÍAZ CONTRERAS, Capitán de la motonave "LILA MARIA", en la que se hicieron presentes los señores RODRIGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES, en calidad de apoderado del declarante y el abogado ARMANDO ANTONIO VENEGAS POLO, en representación de la empresa INTERTUG S.A, y se indicó que se tomaba la declaración al citado señor, anteponiéndole el contenido del artículo 33 de la Constitución Política.

No obstante, a pesar de que no se citaron los artículos del Código de Procedimiento Penal como lo establece el artículo 39 del Decreto Ley 2324 de 1984, no es menos cierto, que el apoderado de la empresa INTERTUG S.A, que hoy alega no se tenga en cuenta el testimonio por este hecho, estuvo presente en la diligencia y guardó silencio respecto de la omisión involuntaria del Despacho.

En el mismo sentido, el artículo 144 del Código de Procedimiento Civil¹, prevé:

"Saneamiento de la nulidad. La nulidad se considera saneada en los siguientes casos: (4.) Cuando a pesar del vicio el acto procesal cumplió su finalidad y no se violó el derecho de defensa."

Así las cosas, queda claro que no se le vulneraron los derechos de defensa al declarante, pues asistió acompañado de apoderado a la diligencia, cumpliendo ésta su finalidad, además que el hoy apelante, se encontraba presente en la diligencia, y firmó el acta de audiencia en señal de acuerdo con su contenido, por lo que convalidó la acción del *a quo*, sin expresar el motivo de descontento que esboza en su escrito, en virtud de ello, este Despacho considera que no le asiste razón es su planteamiento.

- b) En lo relacionado con la falta de ratificación del acta de protesta del señor HERNANDO DÍAZ CONTRERAS, vale la pena precisar lo siguiente:

El Código de Comercio, en su artículo 1501², establece:

"Son funciones y obligaciones del Capitán: (...)

(10) Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave: (...)

e) Abordaje (...)"

A su vez, el Decreto Ley 2324 de 1984, en su artículo 35, dispone:

¹ Código de Procedimiento Civil, artículo 144, numeral 4.

² Código de Comercio, artículo 1501, numeral 10.

"INICIACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN: Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucradas en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda (...)."

Adicionalmente, el auto de apertura de investigación del 21 de abril de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dispuso incorporar como prueba el escrito del 18 de abril de 2008, suscrito por el señor HERNANDO DÍAZ CONTRERAS, en calidad de Capitán de la motonave "LILA MARIA", documento del cual las partes tuvieron conocimiento durante toda la actuación jurisdiccional.

Conforme las normas transcritas, queda claro que no hay norma expresa que indique la obligatoriedad de ratificar los hechos consignados en un acta de protesta, razón por la que no tiene asidero jurídico el argumento incoado por el apelante, pues, las pruebas que indica en su escrito, fueron allegadas a la investigación en debida forma.

2. Sobre el segundo planteamiento del apelante, encaminado a indicar que el Capitán de la motonave "LILA MARIA" actuó imprudente y descuidadamente, debido a que ingresó en la zona donde la empresa INTERTUG S.A, hacía trabajos de dragado en las inmediaciones del Muelle El Bosque S.A., pues en estas circunstancias no debía pasar por ese sitio, sino que como aconseja el sentido común debió bordear la draga CASTOR, se debe indicar lo siguiente:

La Ley 658 de 2001³, "Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practica como servicio público en áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima", establece:

"Artículo 8. Restricción y prohibición de tráfico. Por razones de orden público, trabajos de dragado, relimpias, realización de campeonatos náuticos nacionales o internacionales, para prevenir siniestros, pérdidas de la vida humana en el mar, daños a los bienes, contaminación del medio marino y las demás que señale la Autoridad Marítima Nacional, ésta podrá mediante acto administrativo restringir o prohibir temporalmente el tránsito de buques o de artefactos navales en su jurisdicción." Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto.

Ahora bien, de la revisión del expediente se observa que para la fecha de los hechos la Capitanía de Puerto de Cartagena no había emitido acto administrativo mediante el cual se restringiera la navegación en la zona donde se estaba efectuando el dragado, razón por la cual no existía razón para que la motonave "LILA MARIA" u otra embarcación se abstuvieran de realizar navegación en dicho sector.

En igual sentido, quedó probado que las luces con las que se encontraba señalizada la draga "CASTOR" eran débiles, y que el brazo de ésta carecía de señalización, impidiendo su

³ Ley 658 de 2001, Artículo 8.

visibilidad para las naves que estuvieran en la zona, dicha afirmación fue realizada por el Capitán de la nave "LILA MARIA" y ratificada por el Comandante BP 473, (folios 4, 5 y 8), que estuvieron presentes en el momento de la ocurrencia de los hechos, razón por la que este Despacho no acoge el planteamiento del abogado.

3. Finalmente, en lo relacionado con el tercer argumento del apelante, en el que indicó que no hay justicia civil oficiosa, pues ésta es rogada, por lo que no entiende como el fallador de primera instancia falló acerca de una responsabilidad civil extracontractual no pedida, pues no hay dentro del proceso elemento probatorio que permita demostrar daños a la motonave "LILA MARIA", debido a que no se logró identificar si las fotografías que se aportaron al proceso correspondían a la citada nave, se debe precisar que obran en el proceso las siguientes pruebas:
 - Acta de protesta del 18 de abril de 2008, suscrita por el Suboficial Primero OLAYA CONTRERAS DANNY, en calidad de Comandante BP 473, (folios 4, 5 y 8) en la que da cuenta de los hechos ocurridos de la siguiente manera:

"(...) Acuerdo relatos del señor HERNANDO DÍAZ CONTRERAS, identificado con la CC 9.064.391 de Cartagena Bolívar, el venía de Corinche muelle de Boca Grande se deja al Sr. Capitán Carlos Bravo (piloto) que terminó maniobra en la M/N Libra Santamaría, se encontraba en tránsito para llegar al muelle de la O.T.M y pasa por el canal del muelle del bosque número 2 y 3 y en esos momentos la draga CASTOR MC5-153 se encontraba haciendo maniobra de avance y la manguera de descarga sube para su desplazamiento.

La lancha LILA MARIA CP-05-2908-B (lancha pilotos) de propiedad de la empresa O.T.M Operaciones Técnicas Marinas LTDA que venía piloteando el señor HERNANDO DÍAZ CONTRERAS, identificado con la CC 9.064.391 de Cartagena Bolívar pasó y se les parte la transmisión de los motores fuera de borda SUSUKI 70 HP 4 tiempo serie 372941 y 371944 y se desprende perdiéndose una y quedando agarrada la otra por el eje largo, los vigilantes del muelle del bosque le informa al supervisor de turno y el realiza un reporte de novedad al señor JUAN CARLOS GIRALDO, oficial de Seguridad de Protección del muelle del bosque número 2 y 3 y la draga CASTOR MC5-153 cuanta con 03 boyas amarillas de señal donde está trabajando la draga, en estas boyas la luz de señal es muy débil y unos timbos plásticos como boya sin luz de señalización.

No se encuentra señalizada el lugar por donde se encuentra desplazada la manguera de descarga en el momento que la draga realiza un avance la manguera de descarga sube y en esos momentos es propenso cualquier accidente con las embarcaciones que transiten en el canal.

Anexo croquis del muelle, posición de la draga y lugar por donde pasó la lancha descritos y en presencia del señor HERNÁNDO DÍAZ CONTRERAS, identificado CC 9.064.391 de Cartagena Bolívar."

- Informe de los hechos, del 18 de abril de 2008 suscrito por el señor RAFAEL ZORRILLA SALAZAR, en calidad de Gerente Administrativo del Terminal Marítimo Muelles El Bosque, (folio 6) en el que indicó a la Gerente de INTERTUG S.A, los hechos ocurridos el 17 de abril de 2008, al colisionar la lancha LILA MARIA con la manguera de descargue de la Draga CASTOR, al parecer por problemas de

señalización de la tubería y que según se indica fue verificado por una patrulla de Guardacostas, la cual atendió el incidente:

"(...) Con base en lo anterior y teniendo en cuenta lo establecido en el contrato No. 012/2007, suscrito con ustedes para realizar los trabajos de ampliación del canal de acceso al norte, en su cláusula novena, Literal e, Maquinaria y Equipos del Contratista, en las cuales se establece la total responsabilidad de INTERTUG S.A., para garantizar la correcta señalización, con base en lo dispuesto por el GRUPO DE SEÑALIZACIÓN DEL CARIBE (...)."

Por su parte, el Decreto Ley 2324 de 1984⁴, en el cual se establece un procedimiento especial para adelantar las investigaciones por siniestro marítimo, se indica que todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucradas en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada.

Así mismo, la norma *ibidem*⁵ establece que dentro del fallo se debe hacer la declaración de responsabilidad respecto del accidente investigado.

En el asunto objeto de estudio, se observa que el Capitán de Puerto de Cartagena dio inicio a la investigación con fundamento en el acta de protesta presentada por el Capitán de la motonave "LILA MARIA" señor HERNANDO DÍAZ CONTRERAS, en cumplimiento a lo dispuesto en el citado artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, con lo que queda claro que la investigación que se resuelve por medio del presente instrumento se adelantó y falló conforme lo establece la norma especial para esta clase de asuntos.

Ahora bien en relacionado con la presunta falta de pruebas de los daños de la nave "LILA MARIA" como se indicó anteriormente éste se probó mediante acta de protesta presentada por el señor HERNANDO DÍAZ CONTRERAS, en calidad de Capitán de la misma (folio 2) en el que anexó fotografías del daño.

Así mismo, con el acta de protesta del 18 de abril de 2008, suscrita por el Comandante BP 473 de la Estación de Guardacostas de Cartagena, en la cual se relató la ocurrencia de los hechos, y se hizo especial énfasis en que *"se les partió la transmisión de los motores fuera de borda SUSUKI 70 HP a tiempo serie 372941 y 371944 y se desprende, perdiéndose una y quedando agarrada la otra por el eje largo"* (folio 4).

En igual sentido, con la declaración rendida por el señor Hernando Díaz Contreras, en calidad de Capitán de la motonave "LILA MARIA", (folios 54 y 55) en la que relató los hechos ocurridos.

Así mismo, la declaración rendida por el señor S1 DANNY FARIEL OLAYA CONTRERAS, en calidad de Comandante de la Unidad de Reacción de la Estación de Guardacostas de Cartagena (folio 58).

⁴ Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 35.

⁵ Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 48.

Conforme lo anterior, queda demostrado el daño sufrido a la motonave "LILA MARIA" ocasionado el día 17 de abril de 2008, por la draga "CASTOR" cuando se encontraba realizando labores de dragado en el sector muelle Marginal No. 3 del Terminal Marítimo Muelles El Bosque, por lo que este Despacho no acoge los argumentos del apelante y confirmará en su totalidad la decisión de primera instancia.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 30 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

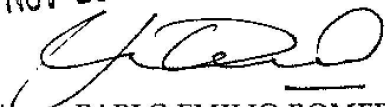
ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión a los señores Representante Legal de la Empresa INTERNACIONAL TUG S.A - INTERTUG S.A., en calidad de Armador de la motonave "CASTOR", a su apoderado ARMANDO ANTONIO VENEGAS POLO, al señor HERNANDO DÍAZ CONTRERAS, en calidad de Capitán de la motonave "LILA MARIA", a su apoderado el abogado RODRIGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Cartagena, 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 la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

17 NOV 2015.


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