

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 3 de agosto de 2023

Referencia: 15012010005

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación interpuestos por el abogado RODRIGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES, apoderado del señor JORGE ENRIQUE GÓMEZ BOBADILLA como capitán del remolcador “SALVADOR” y OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS S.A.S (en adelante OTM); y la abogada CARIME PUELLO GUTIÉRREZ, apoderada de HALLCROW GROUP LIMITED (en adelante HALCROW) como interventor del contrato de obra, en contra del fallo de primera instancia de fecha 28 de diciembre de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de “daños materiales causados en la infraestructura marítima” correspondiente al Emisario Submarino, ocurrido el 02 de diciembre de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe de fecha 6 de diciembre de 2010, suscrito por el señor JORGE ENRIQUE GÓMEZ BOBADILLA en condición de capitán del remolcador “SALVADOR”, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la ocurrencia del hundimiento del tubo Emisario Submarino.
2. Por lo anterior, el día 7 de diciembre de 2010, el Capitán de Puerto de Cartagena ordenó la apertura de la investigación, la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia el 28 de diciembre de 2012, a través del cual declaró responsables por la ocurrencia del siniestro marítimo al señor JORGE ENRIQUE GÓMEZ BOBADILLA, capitán del remolcador “SALVADOR”, a la empresa OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS S.A.S., como propietario y armador del remolcador “SALVADOR”, al consorcio EDT MARINE CONSTRUCTION CARTAGENA OUTFALL en calidad de constructor, transportador e instalador del emisario submarino, y a la sociedad HALCROW GROUP LIMITED como interventor técnico de la construcción del emisario submarino.

De igual forma, declaró responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante al señor JORGE ENRIQUE GÓMEZ BOBADILLA, e impuso a título de sanción multa de ochenta (80) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de CUARENTA Y SIETE MILLONES CIENTO SESENTA MIL

PESOS m/cte. (\$47.160.000.00), pagaderos de manera solidaria con la empresa OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS S.A.S.

4. El día 21 de enero de 2013 la doctora CARIME PUELLO GUTIÉRREZ en calidad de apoderada de HALCROW GROUP LIMITED presentó solicitud de aclaración del fallo de primera instancia.
5. El día 25 de enero de 2013 el doctor FRANCISCO JOSÉ DE CASTRO VÉLEZ en calidad de apoderado de AGUAS DE CARTAGENA presentó solicitud de aclaración y adición del fallo de primera instancia.
6. El día 21 de febrero de 2013, el doctor FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO en calidad de apoderado del Capitán del RM "HERCULES" presentó solicitud de aclaración y complementación del fallo de primera instancia.
7. El día 1 de febrero de 2013, el abogado RODRIGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES solicitó la nulidad de todo lo actuado a partir del auto que ordena el cierre de la investigación adelantada.

De igual modo, en escrito independiente de la misma fecha presentó recurso de apelación contra el fallo de primera instancia.

8. El Capitán de Puerto de Cartagena profirió auto de fecha 20 de agosto de 2013, mediante el cual resolvió las solicitudes de aclaración y adición del fallo de primera instancia.
9. El día 20 de septiembre de 2013 la abogada CARIME PUELLO GUTIÉRREZ interpuso recurso de reposición en subsidio de apelación contra el fallo de primera instancia.
10. Mediante auto de fecha 30 de septiembre de 2013 el Capitán de Puerto de Cartagena resolvió la solicitud de nulidad instaurada por el doctor RODRIGO MARTÍNEZ TORRES, rechazándola y concedió el recurso de apelación.
11. En consecuencia de lo anterior mediante providencia de fecha 27 de diciembre de 2013, el Capitán de Puerto de Cartagena resolvió el recurso de reposición interpuesto por la abogada CARIME PUELLO GUTIÉRREZ, confirmando en su integridad el fallo de primera instancia y concediendo los recursos de apelación ante el Director General Marítimo.
12. Mediante Oficio No. 15201400969 MD-DIMAR-CP05-Jurídica de 14 de febrero de 2014, la Capitanía de Puerto de Cartagena remitió el expediente a este despacho para resolver los recursos de apelación contra el auto de fecha 30 de septiembre de 2013 y contra la sentencia de fecha 28 de diciembre de 2012.
13. El 25 de septiembre de 2020, mediante auto el señor Vicealmirante (RA) JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL, en calidad de Director General Marítimo manifestó ante el señor Ministro de Defensa su impedimento para conocer los trámites relacionados con la segunda instancia dentro de la presente investigación. Por lo anterior, el señor Ministro de Defensa a través de auto de fecha 22 de abril de 2021 aceptó la manifestación de impedimento realizada por el señor Vicealmirante (RA) JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL.

14. Posteriormente, mediante Resolución No. 1439 de fecha 03 de junio de 2021 el señor Ministro de Defensa Nacional aceptó la renuncia presentada por el señor Vicealmirante (RA) JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL y encargó al señor Vicealmirante JOSÉ JOAQUÍN AMÉZQUITA GARCÍA de las funciones de Director General Marítimo, quien tomó posesión del cargo el día 09 de junio de 2021.

Actualmente, el suscrito no se encuentra inmerso en ninguna causal de impedimento para conocer el presente asunto.

ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

Verificado el expediente no se logra evidenciar recurso de apelación interpuesto contra el auto que resuelve la solicitud de nulidad de fecha 30 de septiembre de 2013, por lo que no es posible relacionar los argumentos que lo sustentan.

Del escrito de apelación presentado por los abogados RODRIGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES y CARIME PUELLO GUTIÉRREZ, el Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

RODRIGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES – Apoderado del capitán del remolcador “SALVADOR” y OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS S.A.S.

(...)

ERROR EN LA CONSIDERACIÓN DEL CONTRATO ENTRE EDT MARINE CONSTRUCTION OUTFALL CARTAGENA Y OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS S.A.S.

En repetidas ocasiones se manifestó a lo largo del proceso que, la relación contractual, entre O.T.M. S.A.S. y EDT MARINE CONSTRUCTION OUTFALL CARTAGENA, fue un contrato de arrendamiento, por tiempo, por lapsos diferentes, de cuatro (4) embarcaciones remolcadoras, para que, con el concurso de otras embarcaciones remolcadoras y no remolcadoras, de diferentes armadores, la empresa EDT MARINE CONSTRUCTION OUTFALL CARTAGENA, realizara una maniobra de traslado y posicionamiento de un artefacto flotante, que no artefacto naval y mucho menos infraestructura marítima, fuera posicionado en el lecho marino en las inmediaciones de Punta Canoas, jurisdicción del Puerto de Cartagena.

La capitania no tuvo en cuenta, que tal como se acreditó con las copias pertinentes, tanto de la orden de servicio puesta por EDT MARINE CARTAGENA OUTFALL y de las copias de los respectivos contratos propuestos para las motonaves de propiedad de O.T.M. S.A.S., cuyas copias se anexan para consideración del A-quem, que dicen claramente ARRENDAMIENTO DE EMBARCACIÓN y en cuya 1 OBTETO (sic), DICE “El objeto de este contrato es ALQUILER DE LA NAVE con las siguientes características:” Y en la cláusula 3 dice que “El término de duración de este CONTRATO es del CATORCE AL DIECISIETE DE NOVIEMBRE DE 2010”.

Lo anterior demuestra más que meridianamente el error de apreciación, por parte de la Capitanía del Puerto de Cartagena, en el contrato entre el contratista, EDT MARINE CARTAGENA OUTFALL y O.T.M. S.A.S. pues se trató de un “time suply” y no de un contrato de transporte.

(...)

A la empresa O.T.M. jamás se le solicitó hacer un remolque; jamás conformó un equipo para hacer un remolque, jamás desarrolló un remolque.

(...)

Tres. Que O.T.M., no era la única empresa propietaria de remolcadores contratadas por EDT para esta maniobra. Lo que ratifica la no existencia de un contrato de remolque y la excluye además, de esa condición de haber formado equipo para hacer un remolque.

(...) Mas bien, esto constituye evidencia de que existió un contrato de arriendo y en ningún momento de transporte. Con lo anteriormente expuesto, queda entonces plenamente demostrado que, OT.M. SAS, no es transportador, que no celebró jamás un contrato de transporte o remolque con EDT, que no planificó ni dirigió ninguna operación, Que la participación de esta empresa fue solo el poner al servicio de EDT MARINE CONSTRUCTION CARTAGENA OUTFALL cuatro (4) remolcadores y operar esos remolcadores bajos las precisas instrucciones del verdadero transportador: EDT MARINE CONSTRUCTION CARTAGENA OUTFALL. Y así debe declararse y excluirlo de cualquier responsabilidad en el incidente investigado.

EN CUANTO A LAS VIOLACIONES DE LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE POR PARTE DEL CAPITÁN Y A SU RESPONSABILIDAD

Responsabilidad del Capitán

El Capitán si analizó y estudió las condiciones y planeación definidas por los expertos, cosa por demás sana, pues siendo una maniobra no recurrente, quienes debían dar las instrucciones eran ellos. Es claro que lo definido en la planeación de la maniobra, no violaba las normas de marina mercante, no generaba incertidumbre o riesgos en materia de seguridad para el remolcador Salvador, la carga o cualquiera de los componentes del convoy, en la cual TODAS las partes intervinientes coincidieron.

(...)

Acoger la planeación de EDT, que repetimos, fue tan alabada y celebrada, no es un error del Capitán Jorge Gómez o una omisión de sus funciones, simplemente eran viables, incluso, cuando el capitán recibe la instrucción de cambiar el rumbo, esa decisión tampoco revestía una situación insegura para su nave. Por el contrario, en términos de navegación y teniendo en cuenta una cola de 4,370 metros, incluyendo el cable de remolque y el rumbo ordenado por el señor Peleg, en contra de lo recomendado por el Piloto Práctico Guerrero, daba mayores garantías de protección a las naves y al tubo arrastrado, puesto que no se había previsto un reacomodamiento del tubo para poder cumplir con la ruta trazada inicialmente. Me atrevo a asegurar que ni siquiera en el último viraje, el capitán del salvador tenía elementos para decir que no era seguro, porque al momento del viraje, se encontraba en una zona protegida por el socaire que causa punta canoa sobre la posición del emisario. El señor Peleg y el Capitán Shalon -capitán israelí de remolcadores-manifestaron y así fue aceptado por los delegados de la Capitanía del Puerto de Cartagena, tener vasta experiencia en este tipo de trabajos"

Tan cumplió el capitán con sus funciones, que ha sido evidenciado en el proceso que llevaba en su carta electrónica su ruta y su bitácora, que el perito de navegación califica estaba bien llevada; que arribó a Punta Canoas salvaguardando su nave, su tripulación y el tubo del emisario, a pesar de los inconvenientes presentados en la navegación, manteniendo el control de su nave y ejerciendo, en defensa de la nave y la tripulación hasta el último momento, la facultad de echazón, cuando se puso en riesgo de hundimiento su nave; quedó en stand by en la zona para coadyuvar labores de rescate hasta cuando el dueño del tubo le insistió que se fuera.

(...)

El remolcador SALVADOR solo recibía instrucciones, igual que todas las embarcaciones participantes y la responsabilidad del capitán del salvador recale en forma exclusiva sobre la seguridad y navegabilidad de su remolcador. Téngase en cuenta lo que dice el artículo 122 del Decreto 2324 de 1984: "Constituye convoy la reunión de naves que se organizan para navegar en conjunto bajo un mando único". Por supuesto que ese mando único, ya ha sido debatido, lo tenía el señor Peleg y lo ejercía a través del señor Shalón, quien era su representante a bordo.

(...)

Por lo anterior, debe ser revocado el fallo de primera instancia y exonerar de toda responsabilidad y de incumplimiento de las normas de marina mercante al Capitán Jorge Enrique Gómez Bobadilla y por lo tanto no sujeto de sanción pecuniaria alguna.

(...)

ARGUMENTACIÓN SUBSIDIARIA

EN UNA EVENTUAL EXISTENCIA DE UN CONTRATO DE TRANSPORTE

La primera obligación del armador, para la prestación de un contrato de transporte, que no se encuentra la actividad desarrollada por mis mandantes, es que la nave se encuentre en las condiciones de navegabilidad lo que no ha sido cuestionado y en cambio sí demostrado por cuanto, la motonave SALVADOR, inéditamente antes de ser trasladada al área de Bahía Honda, se encuentra prestando servicios, por cuenta de la empresa SERVIPORT, en el puerto petrolero de Coveñas, operado por sus aparejos, se encontraba apertrechada y lista para prestar, un servicio.

Está demostrado en el proceso que la motonave con su carga, quien quiera que fuese el transportador, llegó a las inmediaciones de Punta Canoas, sitio de destino y no hizo entrega del tubo emisario submarino porque por orden del propietario de la carga, hizo un cambio de ruta exponiendo la carga a un riesgo mayor.

(...)

La responsabilidad de OTM y del Capitán Gómez, en el supuesto transporte queda totalmente excluida por cuanto por cuanto está demostrado fue por vicio inherente a la carga.

(...)

Todo demuestra que cualquier daño sufrido por la carga, en un contrato de transporte, que no es lo investigado, es atribuible al dueño de la carga quien quiera que fuera, pues Aguas de Cartagena negó ser su propietaria. (...)" (Cursiva fuera del texto original).

CARIME PUELLO GUTIÉRREZ – Apoderada HALCROW GROUP LIMITED

(...)

1. HALCROW GROUP LIMITED no intervino en la maniobra marítima

Como HALCROW GROUP LIMITED no intervino en la maniobra marítima que resultó en el siniestro objeto de la investigación y decisión de la Capitanía de Puerto de Cartagena, esta compañía no puede ser declarada responsable por una operación en la cual no participó.

Además, no le asiste competencia a la Capitanía de Puerto de Cartagena para imputarle responsabilidad a quienes no intervinieron en la maniobra a que se refiere la decisión que es objeto de este recurso.

(...)

HALCROW GROUP LIMITED tampoco está bajo la tutela jurídica de la DIMAR pues no es armador, fletador, propietario o autoridad marítima.

En consecuencia, HALCROW GROUP LIMITED no puede ser declarado responsable por el siniestro. La declaratoria de responsabilidad que se le endilga a HALCROW GROUP LIMITED en el numeral primero de la sentencia recurrida, debe ser por lo tanto inequívocamente revocado.

Es competencia de la autoridad marítima determinar quiénes intervinieron en una determinada maniobra marítima. Para estos efectos debe hacer las investigaciones y análisis que correspondan, pero dentro del marco de las funciones que le atribuyen las leyes.

En el fallo en cuestión la Capitanía de Puerto de Cartagena, aunque expresamente sostiene que no tiene facultad para ello, en la parte motiva del mismo hace un análisis detallado de relaciones contractuales que escapan a su jurisdicción y especialidad.

En este sentido, no le corresponde a la Autoridad Marítima conocer y resolver sobre la responsabilidad del INTERVENTOR en un contrato de obra.

La responsabilidad del interventor debe ser estudiada bajo la óptica de la responsabilidad civil contractual y ante los jueves competentes para ello, como en efecto se está haciendo ante un tribunal de arbitramento en el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Cartagena.

(...)

Como HALCROW GROUP LIMITED no es parte interviniente en la maniobra marítima, no hay comportamiento activo u omisivo que pueda ser analizado por la Capitanía de Puerto.

La responsabilidad de la operación marítima es distinta de la responsabilidad civil que surge del contrato de interventoría. Ser el interventor no equivale a ser entidad certificadora respecto de una maniobra marítima, como tampoco implica ser parte de una operación de remolque y mucho menos el encargado del transporte del emisario submarino.

El transporte del emisario submarino como su custodia, era única y exclusivamente responsabilidad de EDT.

En ninguna de las normas contenidas en el Decreto Ley 2324 de 1.984, se le atribuye a la Autoridad Marítima facultad para hacer pronunciamientos en torno de la responsabilidad de terceros. Es así como el análisis que la Capitanía de Puerto de Cartagena hizo en la decisión de este recurso sobre la solidaridad en términos civiles (pág. 73 del fallo) es totalmente ajeno a la responsabilidad marítima y por ende totalmente extraño a su jurisdicción.

(...)

Como consecuencia de lo anterior, al no existir fundamento probatorio para atribuir responsabilidad alguna a HALCROW GROUP LIMITED, mal puede la Capitanía de Puerto declarar responsable a mi representada. (...)" (Cursiva fuera del texto original)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Inicialmente el Despacho procederá a hacer relación al recurso de apelación concedido por el Capitán de Puerto de Cartagena en auto de fecha 30 de septiembre de 2013 mediante el cual se resolvió la solicitud de nulidad. Tal como se indicó anteriormente en el acápite de argumentos de los recursos, no consta en el expediente recurso alguno interpuesto contra el mencionado auto, y por el contrario pudo percatarse el Despacho del error en el que incurrió el Capitán de Puerto de Cartagena al conceder un recurso de apelación sin que haya sido presentado debida y oportunamente y por la sola manifestación del abogado RODRIGO MARTÍNEZ en la solicitud en la que indica:

*(...)
Para el evento en que no se acceda a la nulidad incoada y se niegue, desde ahora manifiesto a usted que APELO, el eventual auto que la niegue”.*

Es pertinente aclarar que dicha solicitud no es procedente, toda vez que la interposición del recurso de apelación contra autos debe cumplir con los requisitos taxativos establecidos en la norma, especialmente con la oportunidad para su presentación que se entiende inicia inmediatamente después de pronunciada la decisión si se emite en el curso de una audiencia o en el acto de notificación personal o por escrito dentro de los tres (03) días siguientes a su notificación por estado, cuando se dicte por fuera de audiencia; así mismo la sustentación del recurso con expresión clara de los motivos de inconformidad ante el juez que dictó la providencia.

En tal sentido si el escrito con el cual se formula el recurso no se presenta con los requisitos expuestos, el funcionario competente deberá rechazarlo. De manera que en el caso *sub examine* se hace necesario aclarar que la sola manifestación del apoderado de la intención de apelar previo a que el Capitán de Puerto profiera su decisión no constituye *per se* la presentación del recurso.

En consecuencia se procede al rechazo del recurso concedido en primera instancia toda vez que, tal como se indicó no fue presentado escrito de apelación contra la decisión adoptada y no hay reparos o argumentos por resolver en esta instancia.

Por otro lado, decantado lo anterior y habiendo citado los principales argumentos expuestos en los recursos de apelación interpuestos por los apoderados contra la sentencia de primera instancia, se observa que estos fueron allegados dentro del término legal establecido por el Decreto Ley 2324 de 1984.

Así las cosas, procederá el Despacho a resolver los referidos recursos abordando los argumentos en el siguiente orden: 1) competencia de la Dirección General Marítima para establecer la existencia de contratos en ejercicio de las facultades jurisdiccionales; 2) determinar sobre quien recae la calidad de armador del remolcador “SALVADOR”; 3) el análisis de la declaratoria de responsabilidad del capitán del remolcador “SALVADOR”, OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS S.A.S., y HALCROW LIMITED CONSTRUCTION; y 4) lo relacionado con las violaciones de las normas de marina mercante por parte del capitán del remolcador “SALVADOR”.

1. Competencia de la DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA para establecer la existencia de contratos.

El primer argumento descrito por el apoderado del Capitán del Remolcador "SALVADOR" y OTM concierne a que el Capitán de Puerto de Cartagena en el fallo de primera instancia realizó una errada interpretación sobre la relación contractual entre su poderdante y el consorcio EDT MARINE CONSTRUCTION OUTFALL (en adelante EDT), ya que se dispuso que se trató de un contrato de transporte y no de arrendamiento, por lo que tal interpretación evidentemente podría conllevar a conclusiones erradas en torno a la responsabilidad declarada, dadas las características especiales de cada negocio jurídico.

Así mismo la apoderada de HALCROW relaciona la falta de intervención en la maniobra marítima y que como consecuencia de ello, no le asiste competencia a la Capitanía de Puerto para imputar responsabilidad alguna dada su facultad jurisdiccional para fallar investigaciones por siniestros marítimos en ámbitos extracontractuales y no contractuales, por lo que sostiene que no le corresponde a la Autoridad Marítima declarar responsabilidad sobre un interventor en un contrato de obra.

En efecto, en el contenido del fallo de primera instancia se hace mención a la existencia de un contrato de transporte y se refiere a los antecedentes del remolque marítimo, sus elementos, los distintos tipos de remolque que pueden ejecutarse, indicando que OTM era la empresa prestadora de los servicios de remolque.

Para resolver el aludido fundamento se debe partir desde lo prescrito en la Constitución Política, dado que el artículo 116 establece sobre la asignación de funciones jurisdiccionales para autoridades administrativas que:

"La Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado, el Comisión Nacional de Disciplina Judicial, la Fiscalía General de la Nación, los Tribunales y los Jueces, administran Justicia. También lo hace la Justicia Penal Militar.

El Congreso ejercerá determinadas funciones judiciales.

Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. *Sin embargo no les será permitido adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos." (Cursiva, subraya y negrillas fuera de texto original)*

Por su parte, el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que dentro de las funciones y atribuciones que ostenta la presente Autoridad Marítima, se contempla la siguiente:

*"(...)
27. Adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de Marina Mercante, por siniestros marítimos, por violación a las normas de reserva de carga, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la jurisdicción de la Dirección General Marítima, e imponer las sanciones correspondientes." (Cursiva fuera del texto original)*

Ahora bien, resulta importante hacer especial énfasis en el artículo 48 del Decreto Ley en cita, como quiera que este preceptúa lo relativo al contenido de los fallos expedidos por la Autoridad Marítima, indicando que:

“Los fallos serán motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas.”
(Cursiva fuera del texto original)

Respecto del citado artículo la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, mediante concepto de radicado 1605 del 04 de noviembre de 2004, se pronunció sobre la función jurisdiccional de la Autoridad Marítima para investigación de siniestros marítimos, el contenido de los fallos y las controversias que le atañe dirimir dentro de las mismas, que:

*“Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe 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 sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, **sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario etc).***

(...)

*En concepto de esta Sala, el artículo 48 tiene dos partes claramente diferenciadas: **la primera, hace referencia a la función jurisdiccional otorgada a la autoridad marítima, la cual le permite, en su calidad de juez de la causa determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y dar fin a la controversia mediante una sentencia;** y la segunda, que le permite, en ejercicio, ahora sí, de la función administrativa, sancionar al infractor y garantizar la aplicación de la ley.*

(...)

*De otra parte, la facultad judicial atribuida a la autoridad marítima en materia de accidentes y siniestros marítimos, en tanto es excepcional, **está limitada por el legislador. En este sentido, el fallo no puede versar, como se pregunta en la consulta, sobre las controversias derivadas del contrato de transporte marítimo, aunque la controversia surja durante el viaje, pues nuestro derecho, no se le otorga a la autoridad marítima la competencia para asumir toda suerte de causas.*** (Cursiva, subrayado y negrilla fuera del texto original)

Así las cosas, es claro que la responsabilidad que le concierne declarar a la Autoridad Marítima en los fallos que expida el Capitán de Puerto en primera y el Director General Marítimo en segunda instancia dentro de una investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, se restringe a la responsabilidad civil de carácter extracontractual sin inmiscuirse en aspectos de carácter privado.

Adicionalmente es importante hacer hincapié que en el citado concepto se hace referencia de manera muy puntual que compete a la Autoridad Marítima declarar responsabilidad a quienes les cabe por tener bajo su tutela jurídica el desarrollo de una actividad marítima.

En cuanto a lo anterior, se concluye que no le compete a la Autoridad Marítima determinar una responsabilidad civil basada en negocios jurídicos del ámbito de la voluntad privada y mucho menos la responsabilidad que recae sobre los sujetos intervinientes por el incumplimiento de sus obligaciones contractuales, debido a que estos exceden su competencia en investigaciones por siniestros marítimos; por lo que los argumentos del apoderado OTM para demostrar la existencia de un contrato de arrendamiento, time supply y desvirtuar la existencia de un contrato de remolque o transporte serán despachados desfavorablemente.

2. Del armador del remolcador “SALVADOR”

A pesar de lo anteriormente expuesto se procederá a realizar un recuento de las normas que rigen el contrato de arrendamiento de naves, solo con el fin de determinar quién ostentaba la calidad de armador de los remolcadores de propiedad de OTM al momento de los hechos, con el fin de posteriormente analizar el nivel de injerencia y responsabilidad que sobre este recaiga por la ocurrencia del siniestro marítimo.

Inicialmente, se debe indicar que la figura del armador se encuentra establecida en el Código de Comercio Colombiano en el artículo 1473, el cual establece:

“Llámase armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.”

La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario”. (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto original)

Y el numeral 1 del artículo 1477 establece dentro de las atribuciones del armador “*nombrar y remover libremente al capitán de la nave, salvo disposición en contrario*”.

Por otro lado, el mismo Código en el título XI regula el arrendamiento de naves y específicamente los artículos 1678, 1682 y 1684 establecen:

“Artículo 1678.- Habrá arrendamiento cuando una de las partes se obliga a entregar a la otra a cambio de un precio, el uso y goce de una nave, por tiempo determinado.

Este contrato se probará por escrito, salvo que se trate de embarcaciones menores.

(...)

Artículo 1682.- El arrendatario tendrá la calidad de armador y, como tal, los derechos y obligaciones de éste.

(...)

Artículo 1684.- Serán de cargo del arrendatario el aprovisionamiento de la nave y los gastos y reparaciones, distintos de los mencionados en el artículo 1680, que ocasione el empleo de la misma en el uso previsto en el contrato.

Estará obligado, además, a reparar los deterioros y daños causados por el uso anormal o indebido de la nave”. (Cursiva y subraya fuera de texto original)

En referencia al contrato de arrendamiento de buques, la doctrina ha resaltado que *“el arrendador queda totalmente desinteresado y al margen de su explotación comercial, la cual es exclusivamente efectuada por el arrendatario, quien se convierte a todos los efectos en el verdadero armador del buque”*¹.

En este orden de ideas queda claro que con la celebración de un contrato de arrendamiento, será el arrendatario quien adquiera la calidad de armador, y será el encargado de apertrechar la nave, aprovisionarla y soportar las responsabilidades que la afecten; sin embargo, en el caso concreto no es posible evidenciar la transferencia de dicha calidad a EDT, toda vez que de acuerdo con las declaraciones de los señores representante legal y jefe de operaciones de OTM el contrato fue verbal, OTM fue el encargado de nombrar al capitán y tripulación de las naves, y aprovisionarlas con agua, combustible, víveres, etc., en consecuencia fue OTM quien ejerció como armador.

Respecto al “borrador” del contrato de arrendamiento aportado por el apoderado con el recurso de apelación con el fin de demostrar el objeto y condiciones del contrato entre OTM y EDT, se debe indicar que en esta instancia no es posible dar valor probatorio al mismo teniendo en cuenta que no fue aportado en el período probatorio para que las partes tuvieran la oportunidad de conocerlo y controvertirlo, sino que además los representantes de OTM en sus declaraciones fueron claros en indicar que el contrato con EDT fue verbal y que nunca se llegó a suscribir por escrito; razón por la cual no puede considerarse como prueba para demostrar que la capitanía incurrió en un error de apreciación y mucho menos de las cláusulas y condiciones del mismo.

En concordancia con lo anterior y sin entrar a interpretar la relación contractual entre EDT y OTM, queda claro al Despacho que quien ostentaba la calidad de armador del remolcador “SALVADOR” era la sociedad OTM.

3. De la responsabilidad del capitán del remolcador “SALVADOR”, sociedades OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS S.A.S., y HALCROW LIMITED CONSTRUCTION

Antes de entrar a analizar la responsabilidad endilgada por la primera instancia a los actores referenciados, se considera pertinente indicar que el caso objeto de estudio refleja un escenario en el que se busca atribuir la responsabilidad de los implicados en el siniestro marítimo en el desarrollo de la navegación denominada actividad peligrosa, que la H. Corte Suprema de Justicia ha definido como: *“Aquella que, ya en su estructura ora en su comportamiento, con cosas inertes o en movimiento o raramente sin el uso de ellas, genera más probabilidades de daño de las que usualmente puede un ser humano promedio soportar y repeler, es aquella cuyos efectos se vuelven incontrolables, imprevisibles, devastadores por la multiplicación de energía y movimiento que supone o le es inherente, efectos además inciertos por su capacidad de destrozo mayor.”*².

Adicionalmente la misma Corte señaló que: *“No basta que se ejercite una actividad peligrosa y se determine un daño, sino que es esencial que se establezca que el daño tuvo*

¹ Gabaldón García, J. Ruiz Soroa, J. Manual de Derecho de la Navegación Marítima, 2da Ed. Madrid, España, 2002. Pág. 570.

² Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC5686 de 19 de diciembre de 2018. Rad.05736-31-89-001-2004-00042-01. M.P: Margarita Cabello Blanco.

origen en aquella actividad”³. Por lo que en el presente caso es posible concluir que los hechos ocurrieron en ejercicio de la navegación como actividad peligrosa y con ocasión a ello se produjo el daño.

- Ahora bien, frente a la responsabilidad del capitán del RM “SALVADOR” se tienen las siguientes consideraciones:

De acuerdo al acervo probatorio queda plenamente demostrado que, fue el consorcio EDT MARINE CONSTRUCTION CARTAGENA OUTFALL a través de su representante legal el señor MICHAEL PELEG el encargado de la planeación, construcción, traslado e instalación del Emisario Submarino, la cual fue considerada una operación especial y única en Colombia, por ser la primera vez que se realizaba.

Quedó decantado en el expediente que los capitanes de los remolcadores que hicieron parte de la maniobra no tuvieron la oportunidad de participar en la planeación de la misma, por el contrario, solo fueron invitados a la presentación del plan de acción que se había establecido con anterioridad por parte de EDT, en la cual de acuerdo a declaración del capitán del RM “SALVADOR” y demás testigos se les informó que *“la comunicación y la dirección de la operación iba a ser totalmente dirigida por ellos (EDT) y a través de expertos marinos que embarcarían en cada uno de los remolcadores”*.

Lo anterior fue analizado y aceptado en la sentencia de primera instancia indicando textualmente que *“todas las acciones tendientes a la realización de la maniobra y/o traslado de la tubería estaban en cabeza de la empresa EDT MARINE CONSTRUCTION, previa aprobación de HALCROW, la afirmación se puede comprobar con hechos, entre otros, con las pruebas testimoniales recaudadas en la presente investigación, las cuales coinciden en determinar que el director ejecutor y quien emitía las instrucciones a seguir en la maniobra era el representante de EDT MARINE CONSTRUCTION”*; frente a lo cual este Despacho coincide con la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Sin embargo, a pesar que la planeación de la maniobra estuvo en cabeza de EDT, no se puede desconocer la responsabilidad que recae sobre el capitán del Remolcador “SALVADOR” por ser el principal para la ejecución de la maniobra que se estaba realizando y al cual se encontraba amarrada la línea de remolque de la tubería del Emisario Submarino.

Se hace necesario traer a colación el artículo 1495 del Código de Comercio, que sobre la definición del capitán indica:

“El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave.

La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca.

Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que le sean atribuidos por la ley (...)” (Cursiva y subraya fuera de texto original)

³ Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC12994 del 15 de septiembre 2016. Rad. 25290-31-03-002-2010-00111-01. M.P: Margarita Cabello Blanco.

El anterior concepto legal señala que el capitán es la máxima figura de autoridad a bordo de un buque, el cual tiene la función de dirección y la responsabilidad de preservar en todo momento y circunstancia la seguridad, tanto de la nave como de la tripulación que tiene bajo su mando, por lo que independientemente de las personas que estén a bordo no le es dable perder el mando por ser quien ejerce la navegación como actividad peligrosa.

Ahora, si bien la maniobra estaba a cargo de EDT el capitán del remolcador principal no podía emprender la navegación sin antes conocer los detalles de la planeación de la ruta a seguir y las condiciones idóneas para el traslado de la tubería, para poder tomar decisiones acertadas en el curso del viaje en caso de ocurrir eventos que pusieran en peligro la nave y la carga, como fue el caso.

Se evidencia una omisión de su función de verificación desde antes de iniciar la navegación ya que según su declaración no conocía las características de la carga y mucho menos de la maniobra, bajo la excusa de no ser quien dirigía la maniobra obvió obligaciones básicas como la verificación de la carga a transportar; y posteriormente en el momento en que la tubería se encalló antes de salir de la Bahía de Cartagena, continuó la navegación sin tener plena certeza de la idoneidad y estanqueidad de la misma, caso en el cual debió exigir la revisión de las reparaciones realizadas a la tubería ya que la misma podía poner en peligro su nave y la seguridad de la vida humana en el mar.

En el caso anterior por ser el capitán de mayor injerencia y sobre el cual recaía la función principal y el mayor riesgo, tenía el derecho y la obligación de oponerse al inicio de la navegación por no conocer los pormenores de la maniobra y el estado real de la tubería.

Entiende el Despacho que las directrices impartidas por parte del señor MICHAEL PELEG y el señor SHALON debido a su condición de expertos en ese tipo de operaciones recaían sobre la operación en general, sin embargo como capitán no podía acatar ciegamente las indicaciones que recibía por parte de las aludidas personas, dejando de lado su rol como jefe de gobierno y guardián de la actividad peligrosa.

La jurisprudencia ha decantado la teoría que el responsable por el hecho de las cosas inanimadas es su guardián, y sobre la calidad o condición de guardián de la actividad peligrosa la H. Corte Suprema de Justicia ha indicado que:

“Como es sabido, en la responsabilidad civil por los perjuicios causados a terceros en desarrollo de las llamadas actividades peligrosas, gobernadas por el artículo 2356 del Código Civil, la imputación recae sobre la persona que en el momento en que se verifica el hecho dañino tiene la condición de guardián, vale decir, quien detenta un poder de mando sobre la cosa o, en otros términos, el que tiene la dirección, manejo y control sobre la actividad, sea o no su dueño.”⁴ (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto original)

De igual manera en sentencia reciente la misma Corporación indicó:

⁴ Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC035 de 13 de mayo de 2008. Rad.11001-3103-006-1997-09327-01. M.P: César Julio Valencia Copete.

“(...) esa guardianía comprende “todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquellas actividades”⁵.

Por otro lado, el capitán no conocía las especificidades en cuanto a la necesidad que la tubería fuera transportada por aguas someras, para que en caso de ocurrir alguna eventualidad como la que se presentó se pudiera realizar un hundimiento controlado y el reflote fuera posible, pero al no tener conocimiento de lo anterior, siguió las órdenes de la persona a bordo de su remolcador sin conocer el riesgo del cambio de ruta poniendo en peligro la carga, su nave y tripulación por las condiciones de la zona.

De todo lo anterior se puede concluir que el Capitán del Remolcador “SALVADOR” en un acto de dejadez y negligencia cedió el completo mando de su nave durante toda la travesía, inobservando así el estricto cumplimiento de las normas y obligaciones que la ley le impone, por lo que no podría el despacho exonerarlo de la responsabilidad que sobre él recae. Razón por la cual se procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad del siniestro al señor JORGE ENRIQUE GÓMEZ BOBADILLA en calidad del capitán de Capitán del Remolcador “SALVADOR”.

- Frente a la declaratoria de responsabilidad de la sociedad OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS – OTM en calidad de armador de los remolcadores de su propiedad, se tiene que tal como se indicó en líneas anteriores y de acuerdo a las pruebas declarativas, fue la encargada de entregarlos a EDT en perfecto estado operativo y de navegabilidad, apertrechados, aprovisionados y con la dotación mínima de seguridad para ejercer la actividad de navegación; sin embargo, no consta en el expediente prueba alguna que permita inferir su participación directa en la ocurrencia del siniestro.

El numeral 4 del artículo 1477 del Código de Comercio establece que el armador debe *“impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje”*, empero es el capitán de la nave quien en su autonomía debe tomar las acciones y medidas que considere pertinentes y adecuadas para la seguridad del viaje y la carga.

A manera de conclusión, en una investigación por siniestro marítimo quien puede llegar a ser declarado responsable es el que efectivamente se encontraba ejerciendo la actividad peligrosa; excepto en los casos en que se demuestre debidamente la injerencia o participación directa de otros actores o sujetos involucrados en la ocurrencia del siniestro, caso en el cual se debería analizar el grado de participación de cada uno.

En este orden de ideas y verificado el acápito probatorio, no se logra vislumbrar por parte del Despacho prueba fehaciente de la injerencia directa de las acciones u omisiones del armador en la ocurrencia del siniestro, toda vez que el mismo no tenía control ni mando en las instrucciones impartidas por EDT en el desarrollo propio de la actividad realizada.

A pesar de ello no se puede desconocer la obligación del armador establecida en el numeral 2 del artículo 1478 de la citada norma, la cual prescribe:

*“Artículo 1478. Obligaciones del armador: Son obligaciones del armador:
(...)*

⁵Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC4232-2021 de 23 de septiembre de 2021. Rad. 11001-31-03-006-2013-00757-01. M.P.

2) Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación.
(...)” (Cursiva y subraya fuera de texto original)

Por lo que se debe agregar que aunque el armador no sea declarado responsable de la ocurrencia del siniestro, tiene la obligación legal de responder por las culpas del capitán; lo que quiere decir que el armador por disposición legal siempre va a responder de manera solidaria por el pago de los daños que se ocasionen por el siniestro marítimo.

Así las cosas y dadas las consideraciones anteriormente expuestas, el Despacho no comparte lo resuelto por el Capitán de Puerto de Cartagena y en su lugar acoge la pretensión del apelante en cuanto a la no responsabilidad de la sociedad OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS S.A.S. por la ocurrencia del siniestro; sin embargo, resulta necesario realizar la modificación de la parte resolutive del fallo de primera instancia en el sentido de agregar un párrafo al artículo primero, respecto de la obligación del armador de responder civilmente por las culpas del capitán y su tripulación.

- En lo que respecta a los argumentos encaminados a la exclusión de responsabilidad civil extracontractual por la ocurrencia del siniestro marítimo de la sociedad HALCROW en calidad de interventor del contrato de obra civil suscrito entre EDT y AGUAS DE CARTAGENA S.A. E.S.P. (en adelante AGUAS DE CARTAGENA), se tiene que la apoderada manifiesta que *“no le corresponde a la Autoridad Marítima conocer y resolver sobre la responsabilidad del INTERVENTOR en un contrato de obra”*, toda vez que en el fallo de primera instancia *“la Capitanía de Puerto de Cartagena, aunque expresamente sostiene que no tiene facultad para ello, en la parte motiva del mismo hace un análisis detallado de relaciones contractuales que escapan a su jurisdicción y especialidad”*; y adicionalmente que la sociedad a la que representa no intervino en la maniobra marítima.

Los reparos referentes a la falta de competencia de la Autoridad Marítima para pronunciarse sobre la responsabilidad civil contractual fueron desarrollados en el acápite No. 1 de la presente providencia, por lo que se abstendrá el Despacho de desarrollar específicamente los argumentos de la apoderada de HALCROW respecto al tema, sin embargo, accede este Despacho a lo manifestado, dejando claro la extralimitación del Capitán de Puerto de Cartagena al pronunciarse sobre la relación contractual entre HALCROW, EDT y AGUAS DE CARTAGENA.

Ahora bien, en lo atinente a la falta de intervención del interventor en la maniobra marítima se tiene que tal como se indicó anteriormente la navegación marítima es considerada jurisprudencialmente como una actividad peligrosa y sobre quien desarrolla la actividad recae una presunción de responsabilidad por ser quien tiene un poder intelectual de uso, dirección y control de la misma; lo que conlleva a concluir que la responsabilidad que concierne declarar en la presente investigación no puede recaer en una persona jurídica que no participó materialmente en el desarrollo de la actividad marítima.

Otra de las razones por las cuales dista este Despacho frente a la atribución de responsabilidad realizada por el fallador de primera instancia a HALCROW, parte de la condición de interventor que poseía dentro del contrato suscrito con el Distrito de Cartagena de Indias representado por AGUAS DE CARTAGENA, el cual tenía como objeto la consultoría para la interventoría técnica y ambiental en la construcción e inspección del Emisario Submarino.

Tal discrepancia obedece al alcance de los fallos emitidos por la Autoridad Marítima en su función jurisdiccional, toda vez que como ha venido siendo recalado estas conciernen a facultades excepcionales en materias precisas, de modo que los fallos dictados en el marco de investigaciones por siniestros marítimos no pueden versar sobre aspectos contractuales, y en tal sentido, si bien no se hace estricta referencia en el fallo de primera instancia al clausulado del contrato suscrito entre HALCROW y AGUAS DE CARTAGENA, para determinar cierto grado de responsabilidad dentro de la investigación si se hace mención a responsabilidades y deberes generales que le asistían a HALCROW, las cuales surgen sin duda alguna de un contrato donde se pactan obligaciones entre las partes.

Lo expuesto no implica que no corresponda algún tipo de atribución de responsabilidad a HALCROW por su condición de interventor, solo que la presente investigación no ha de ser el escenario procesal donde se deba dirimir su responsabilidad por los hechos ocurridos. De hecho, fue allegado a la presente investigación por parte señor ALVARO VELEZ BUSTILLO en condición de representante legal de AGUAS DE CARTAGENA el laudo arbitral de fecha 9 de junio de 2014 proferido por el Tribunal de Arbitramento convocado por el Distrito de Cartagena de Indias D. T. y C. contra HALCROW, en donde se declaró a esta última civilmente responsable por el incumplimiento de algunas de sus obligaciones dentro del contrato por lo sucedido el día del accidente del Emisario Submarino, y entre otras disposiciones, fue condenada a pagar la suma de QUINCE MIL NOVECIENTOS SESENTA Y UN MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y UN MIL PESOS (\$ 15.961'748.881.00).

Así las cosas, con fundamento a las competencias que posee la Autoridad Marítima en materia extracontractual sobre investigaciones por siniestros marítimos y la inadecuada atribución de responsabilidad endilgada a HALCROW sobre los hechos materia de estudio, considerando que el presente argumento está llamado a prosperar, el Despacho se relevará de resolver los argumentos restantes, y en su defecto, procederá a excluir a la citada sociedad del artículo primero del fallo de primera instancia.

4. En cuanto a las violaciones de las normas de marina mercante por parte del capitán del remolcador "SALVADOR"

En lo que se refiere al argumento relacionado con las infracciones a la normatividad marítima por parte del capitán del remolcador "SALVADOR", se debe mencionar como primera medida que el Capitán de Puerto de Cartagena en el fallo emitido determinó que se había infringido lo dispuesto en el artículo 1495 del Código de Comercio, al considerar que sus facultades y obligaciones de gobierno de la nave fueron reemplazadas por los señores MICHAEL PELEG y SHALON, razón por la que se le declaró administrativamente responsable y se le impuso una multa a título de sanción de ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes, suma equivalente a CUARENTA Y SIETE MILLONES CIENTO SESENTA MIL PESOS m/cte. (\$47.160.000.00).

La manifestación del fallador de primera instancia en cuanto a la delegación de funciones del capitán del Remolcador "SALVADOR", fue analizada y decantada en acápites anteriores; por ello en los términos específicos a los que hace referencia el Código de Comercio sobre la figura del capitán, se colige que efectivamente el señor JORGE ENRIQUE GÓMEZ BOBADILLA recibió instrucciones por parte de EDT como encargados de la operación de forma general y permitió la sustitución en sus facultades legales y en la capacidad de gobierno y dirección que tenía sobre el Remolcador "SALVADOR".

De esta manera, el suscrito no accederá a los argumentos expuestos y como consecuencia de ello procederá a confirmar la responsabilidad por violación a las normas de marina mercante establecidas en el artículo tercero del fallo de primera instancia. Sin embargo, se realizará la modificación del valor de la multa impuesta toda vez que la misma excede el monto de acuerdo al salario mínimo legal mensual vigente para el año 2012 en que se profirió el fallo, el cual ascendía a la suma de QUINIENTOS SESENTA Y SEIS MIL SETECIENTOS PESOS (\$566.700,00), por lo tanto quedará de la siguiente manera:

Multa: 80 S.M.L.M.V

S.M.L.M.V año 2012: \$566.700

Entonces: \$566.700 x 80 = **\$45.336.000**

En total, el valor de la multa adecuada con el valor del salario mínimo del año 2012 asciende al monto de **CUARENTA Y CINCO MILLONES TRECIENTOS TREINTA SEIS MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE (\$45.336.000)** por lo que se modificará la parte resolutive, debido a ser más garantista para los investigados.

Adicionalmente, es menester dar aplicación al artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, el cual establece expresamente:

“Artículo 49. Cálculo de valores en UVT. A partir del 1° de enero de 2020, todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT). En adelante, las actualizaciones de estos valores también se harán con base en el valor de la UVT vigente.

Parágrafo. Los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, que se encuentren ejecutoriados con anterioridad al 1° de enero de 2020 se mantendrán determinados en smmlv”. (Cursiva fuera de texto)

Conforme a lo anterior, deberá realizarse el cálculo en Unidad de Valor Tributario vigente (UVT) a las multas que se impongan en los fallos emitidos dentro de las investigaciones por siniestros marítimos. Por lo que en el presente caso se procederá a realizar el cálculo respectivo de la siguiente manera.

$$UVT = \frac{\text{Valor en pesos de la multa}}{\text{Valor UVT del año en que se impone la multa}}$$

MULTA: \$45.336.000

UVT año 2012: \$26,049

$$UVT = \frac{45.336.000}{26,049} = 1,740.412299896349$$

Por otro lado, se hace necesario indicar que hubo un cambio en la cuenta para realizar el pago de la multa impuesta. Debido a las razones anteriormente expuestas se procederá a modificar el artículo tercero del fallo de primera instancia.

Cabe aclarar que la sociedad OTM ostenta por expresa disposición legal una responsabilidad solidaria ante las obligaciones civiles que contraiga la nave en razón a la conducta desplegada por el capitán y su tripulación, de acuerdo al numeral 2 del artículo 1478 que establece que el armador debe *“Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación”*, por lo que dicha solidaridad legal adicionalmente a los daños causados, también se predica respecto al pago de las obligaciones pecuniarias impuestas al capitán del remolcador “SALVADOR” en la sentencia de primera instancia.

Pese a que se confirmará la responsabilidad solidaria del armador se percata el Despacho de un error en la digitación del número de identificación tributaria de la sociedad OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS S.A.S., por lo que procederá a modificar el artículo cuarto del fallo de primera instancia en tal sentido.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero del fallo de fecha 28 de diciembre 2012 aclarado mediante auto de fecha 20 de agosto de 2013 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme a la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo del daño causado a la infraestructura marítima correspondiente al Emisario Submarino, al señor JORGE ENRIQUE GÓMEZ BOBADILLA identificado con cédula de ciudadanía número 73072878 de Cartagena en calidad de capitán del remolcador “SALVADOR” y al consorcio EDT MARINE CONSTRUCTION CARTAGENA OUTFALL, identificado con NIT. 900.249.170-9, representada legalmente por el señor MICHAEL PELEG identificado con pasaporte número 10903180 o quien haga sus veces, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

PARÁGRAFO. Declarar solidariamente responsable a la sociedad OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS identificada con NIT. 806.005.346-1 por los daños ocasionados por el capitán del remolcador “SALVADOR” como consecuencia del siniestro marítimo anteriormente mencionado.”

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el artículo tercero del fallo de fecha 28 de diciembre 2012 aclarado mediante auto de fecha 20 de agosto de 2013 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme a la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

“Declarar responsable por violación a las normas de marina mercante al señor JORGE ENRIQUE GÓMEZ BOBADILLA identificado con cédula de ciudadanía No. 73072878 de Cartagena, quien ostenta la calidad de Capitán del remolcador “SALVADOR”, por las razones expuestas en la parte considerativa del presente fallo de primera instancia. En consecuencia se le impone sanción consistente en multa correspondiente a ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes equivalentes a CUARENTA Y CINCO

MILLONES TRECIENTOS TREINTA SEIS MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE (\$45.336.000), valor que equivale a su vez a 1,740.412299896349 Unidades de Valor Tributario - UVT.

PARÁGRAFO. La multa de que trata el artículo anterior deberá ser cancelada a favor de la Dirección General Marítima identificada con NIT. 830.027.904-1 en la cuenta corriente No. 188-000031-27 de nombre MDN-DIMAR RECAUDO MULTAS del banco Bancolombia, una vez quede ejecutoriado el presente proveído.”

ARTÍCULO 3º.- MODIFICAR el artículo cuarto del fallo de fecha 28 de diciembre 2012 aclarado mediante auto de fecha 20 de agosto de 2013 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme a la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

“Declarar solidariamente responsable a la sociedad OPERACIONES TÉCNICAS MARINAS identificada con NIT.806005346-1 en calidad de armador y propietario del remolcador “SALVADOR”, respecto a la cancelación de la multa indicada en el artículo anterior con ocasión a la violación a las normas de marina mercante, conforme los considerandos del presente fallo de primera instancia.”

ARTÍCULO 4º.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de fecha 28 de diciembre de 2012 aclarado mediante auto de fecha 20 de agosto de 2013 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 5º.- NOTIFICAR personalmente la presente providencia a los señores JORGE ENRIQUE GÓMEZ BOBADILLA en condición de capitán del remolcador “SALVADOR”, RODRIGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES en condición de Apoderado de O.T.M. S.A.S. y del capitán del remolcador “SALVADOR”, ALVARO OMEL DIAGO GARCÍA como apoderado de EDT MARINE CONSTRUCTION, FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO en condición de apoderado del remolcador “HERCULES”, CARIME PUELLO GUTIÉRREZ en condición de apoderada de HALCROW GROUP LIMITED, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena para el cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7º.- Contra la presente providencia no procede recurso.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,


Vicealmirante **JOHN FABIO GIRALDO GALLO**
Director General Marítimo (E)