

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 SEP 2017

Referencia: 14012013020
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 30 de septiembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje en el que se vieron involucrados la M/N "CAPE GENESIS" de bandera panameña, el R/R "KALLPA" y el A/N "TS-128", ambos de bandera colombiana, ocurrido en el área del Puerto Drummond el 20 de octubre de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante Carta de Protesta suscrita por el señor BOHOLST BOUVIER CABAUG, Capitán de la M/N "CAPE GENESIS", la Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del presunto siniestro de abordaje entre la citada embarcación, el R/R "KALLPA" y el A/N "TS-128".
2. Conforme a los anteriores hechos, el 28 de octubre de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán y el Agente Marítimo INTERSHIP AGENCY S.A.S. de la M/N "CAPE GENESIS", contra el Capitán y el Armador SAAM REMOLCADORES COLOMBIA S.A.S del R/R "KALLPA", y así mismo contra el Propietario y Armador TRANSPORT SERVICES LLC del A/N "TS-128" por el siniestro marítimo de abordaje, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia el 30 de septiembre de 2014, a través del cual exoneró de responsabilidad al señor LUIS FEDERICO CABALLERO RODRIGUEZ, en calidad de Capitán del R/R "KALLPA", y a la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, en calidad de Propietario y Armador del A/N "TS-128", por el siniestro marítimo de abordaje ocurrido el 20 de octubre de 2013.

Así mismo, declaró que no hubo violación a las normas de marina mercante por parte del Capitán del R/R "KALLPA".

De igual forma, se abstuvo de fijar el avalúo de los daños.

261

1/20

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

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

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

ANÁLISIS TÉCNICO

No se realizó dictamen o informe pericial, sin embargo, se procederá con la revisión de las pruebas obrantes en el expediente y especial de las declaraciones rendidas, con el fin de establecer las circunstancias de modo, tiempo y lugar en los que se generó el siniestro marítimo de abordaje.

De acuerdo con la Carta de Protesta rendida por el Capitán de la M/N "CAPE GENESIS", señor BOHOLST BOUVIER CABAUG, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) Esto se hace constar que yo, Capt. Bouvier, Capitán del MV Cape Génesis, en nombre de mis propietarios, declaro la Terminal de Carbón PUERTO DRUMMOND plenamente responsable por todas las pérdidas, daños, retrasos, gastos y pérdidas consecuenciales, incluidos los gastos que puedan incurrir por mis propietarios, debido al incidente que causó daños al costado de la nave, la cual fue golpeada por la Barcaza de carga, la cual durante la maniobra de acoderamiento a la grúa flotante golpeó el costado del buque del lado de babor, alrededor de las 0430lt, el día 20 de octubre de 2013.

Aunque la tripulación estaba gritando y señalando, al Remolcador que estaba empujando la barcaza, lamentablemente no pudo detenerse antes de entrar en contacto con el lado de la nave. (...)" Cursiva fuera de texto

En el escrito dirigido por la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, en calidad de Propietario y Armador del A/N "TS-128", al Capitán de la M/N "CAPE GENESIS", se resalta lo siguiente con relación a lo ocurrido:

"(...) Transport Services, reconoce que ciertos daños se ocasionaron a la MV CAPE GENESIS a las 04:30 el día 20 de octubre de 2013, durante las operaciones de cargue en PUERTO DRUMMOND durante el cambio de Barcazas (vacío-lleño) la Barcaza TS 128 golpeó el costado de babor de la motonave con el borde de la esquina de la Barcaza causando daños de la siguiente manera:

Los daños de la sección media en el casco del tanque de lastre No. 8, rayado del casco, abolladuras de unos 120 cm longitud de unos 50 cm de largo y 30 mm de profundidad sobre el marco 67. (...)

102

(...) *Transport Services* notifica por la presente que después de haber acordado con el Capitán sobre éste daño, el cual no representa cualquier condición insegura (sección media del tanque de lastre No. 8 rayado del casco de aproximadamente 120 cm abolladuras altura de unos 50 cm de longitud y 30 mm de profunda sobre el marco 67) y será reparado en el próximo llamado a PUERTO DRUMMOND con el mismo criterio definitivo para su completa reparación para el Capitán y satisfacciones de la Clase. (...)" Cursiva fuera de texto

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, éste Despacho considera oportuno puntualizar sobre ciertos aspectos procedimentales, dentro de los cuales se destaca la competencia que tiene la Autoridad Marítima para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, de conformidad con el artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 que establece:

"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 involucrados 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. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto." Cursiva fuera de texto

En lo que respecta a los siniestros marítimos, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, los enumera de la siguiente manera:

- " a) El naufragio*
- b) El encallamiento*
- c) El abordaje*
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas*
- e) La arribada forzosa*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y*
- g) Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"* Cursiva y subrayado fuera de texto

Se precisa que, el legislador consignó en la ley el término abordaje, que de acuerdo con la doctrina se puede definir como el choque directo y violento entre buques, acaecido en los espacios acuáticos, con un resultado dañoso. Se define también como el impacto estructural entre dos buques o un objeto flotante o fijo, como un iceberg.

Teniendo como referencia estos conceptos, establecidos por la legislación marítima colombiana, es importante tener en cuenta lo dicho en la continuación de la primera audiencia del 11 de marzo de 2014, por parte del señor LUIS FEDERICO CABALLERO RODRIGUEZ, Capitán del R/R "KALLPA", quien manifestó con respecto a los hechos ocurridos el 20 de octubre de 2013:

"Se recibe la Barcaza 128 el Remolcador El Cid para transportarla al área de descargue al buque en mención, ya en el área se procede a realizar la maniobra de aproximación a la Grúa SIWORTY I, el supervisor de la grúa ordena ubicar la barcaza proa con proa de la grúa, quedando la posición del costado de babor de la barcaza con la grúa, al hacer aproximación me deriva la barcaza hacia popa

del buque haciendo una función de pivote con la proa de la grúa, la cual va cayendo hacia el costado del buque haciendo contacto con la proa de la barcaza." Cursiva fuera de texto

En la declaración dada por el señor JUAN CARLOS LÓPEZ GONZÁLEZ, Representante Legal de la Sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, en calidad de Propietario y Armador del A/N "TS-128", señaló lo siguiente con relación al acuerdo de pago por los perjuicios causados con ocasión del siniestro de abordaje:

"Efectivamente mi representada Transport Services LLC que es la propietaria de la Barcaza TS-128 celebró o acordó con el Capitán de la motonave Cape Genesis un acuerdo en el sentido que la próxima vez que esa motonave venga a Puerto Drummond se procederá efectuar la reparación permanente y completa a satisfacción del Capitán y de la casa clasificadora Lloyds Register el cual consta en los documentos suscritos por las partes el 20 de octubre de 2013, (...) De otro lado, también no sobra mencionar que mi apoderado Drummond y Saam acordaron que el costo de estas reparaciones sería asumido por Saam Remolcadores Colombia S.A.S., como consta en el acta de terminación de contrato celebrado entre dicha empresa y Drummond Ltda. (...)" Cursiva fuera de texto

En la declaración dada por el señor RICARDO HOSMAN CANIZALEZ, Representante Legal de SAAM REMOLCADORES COLOMBIA S.A.S., manifestó con relación al acuerdo de pago derivado de los daños ocasionados con el siniestro:

"Sí, hay un acta entre las dos compañías Drummond y Saam en la cual se acuerdan las responsabilidades económicas de ésta novedad." Cursiva fuera de texto

Con fundamento en las anteriores declaraciones y de conformidad con la Carta de Protesta presentada, se concluye que el 20 de octubre de 2013 en desarrollo de una maniobra de cargue de carbón en el Puerto Drummond, mientras el R/R "KALLPA" al mando del Capitán LUIS FEDERICO CABALLERO RODRIGUEZ, dirigía el A/N "TS-128" al área de descargue de la M/N "CAPE GENESIS", la proa de la barcaza golpeó con el buque, causándole daños menores al mismo, configurándose así el siniestro marítimo de abordaje.

Es claro que la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, en la cual se presume la responsabilidad de quien despliega ciertas acciones que por su naturaleza generan riesgo sobre terceros o sobre los bienes bajo su custodia, por lo que no basta con demostrar la debida diligencia o el correcto desempeño en el desarrollo de sus funciones, ya que se le exige que demuestre la ocurrencia de una causa extraña que rompa el nexo causal.

En cuanto al concepto de actividad peligrosa, la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado en Sentencia del 13 de septiembre de 2001, expediente 12487, se refirió de la siguiente manera:

"Una actividad es peligrosa cuando rompe el equilibrio existente, colocando a las personas ante el peligro inminente de recibir lesión en su persona o en sus bienes. La inminencia de un peligro que aborda la capacidad de prevención o resistencia común de los seres humanos, son las características determinantes para definir las actividades peligrosas."

pgj

No debe perderse de vista que el peligro es un concepto indeterminado y, por lo tanto, solo puede ser establecido por el juez en atención a las circunstancias particulares del caso concreto, responsabilidad en que se puede incurrir por parte de la administración con ocasión de la conducción de vehículos y de los accidentes por ellos causados. (...) " Cursiva y subrayado fuera de texto

La responsabilidad en materia marítima está establecida en función de la actividad que se desarrolla, la cual es considerada como riesgosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso. Por este motivo, la persona que desarrolla la actividad peligrosa debe manejarse con la mayor prudencia, teniendo en cuenta las recomendaciones dadas, la normatividad especializada, con el objetivo de garantizar la seguridad de la actividad marítima, de la vida humana en el mar y del medio ambiente marítimo.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el Capitán del R/R "KALLPA", señor LUIS FEDERICO CABALLERO RODRIGUEZ, agente responsable de la navegación marítima como actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien tenía el control y gobierno del remolcador, encargado de acercar la Barcaza TS-128 a la M/N "CAPE GENESIS" para el descargue del carbón, de la cual sólo le es dable exonerarse por intervención de uno de los siguientes eventos:

- a) Caso fortuito o fuerza mayor
- b) El hecho de un tercero
- c) Culpa exclusiva de la víctima

Con el material probatorio recaudado, más allá de establecer que el hecho que generó el siniestro de abordaje se configuró por fuerza mayor, como lo sustentó el Capitán de Puerto de Santa Marta en primera instancia, observa el Despacho que no obra en el expediente ni en las declaraciones, ningún elemento que asegure que la conducta técnica o náutica del Capitán del R/R "KALLPA" fue negligente, deliberadamente contraria a las reglas de la navegación o que pudiesen llevar a determinar que el incidente ocurrió por un descuido en desarrollo de la maniobra.

Se concluye entonces que al no haberse realizado un dictamen pericial, que hubiese permitido llegar a las causas del siniestro desde un punto de vista técnico, teniendo en cuenta que el Remolcador contaba con todos sus certificados de seguridad en orden, el siniestro puede atribuirse a un hecho imprevisible que generó el contacto entre el A/N "TS-128" y la M/N "CAPE GENESIS", por lo que el señor LUIS FEDERICO CABALLERO RODRIGUEZ, en calidad de Capitán del R/R "KALLPA", no tuvo responsabilidad alguna en la ocurrencia del accidente, y a su favor vale la pena destacar que al evidenciar la situación, sostuvo la caída de la barcaza hacia el casco del buque, impidiendo que se generara un daño mayor, demostrando así diligencia en su actuar.

Como quiera que el Capitán de Puerto de Santa Marta consideró que no existió violación a las normas de la Marina Mercante por parte del Capitán, y no existiendo mérito en ésta instancia de acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, éste Despacho confirmará lo establecido al respecto en el fallo de primera instancia.

Ahora bien, es claro que en la decisión de primera instancia, el Capitán de Puerto de Santa Marta no realizó el avalúo de los daños teniendo en cuenta que no se acreditó el monto de las averías presentadas en la M/N "CAPE GENESIS", como consecuencia del siniestro marítimo de abordaje en el que se vio involucrado el R/R "KALLPA" y el A/N "TS-128", en desarrollo de una maniobra de

cargue de carbón en el Puerto Drummond, asunto que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo del 30 de septiembre de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

ARTICULO 2°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor al señor LUIS FEDERICO CABALLERO RODRÍGUEZ identificado con cédula de ciudadanía No. 16.473.904 expedida en Buenaventura, en calidad de Capitán del R/R "KALLPA" y al Representante Legal de SAAM REMOLCADORES COLOMBIA S.A.S. como Propietario del R/R "KALLPA", por intermedio de su apoderado, el Abogado ALEJANDRO ORTÍZ VEGA identificado con cédula de ciudadanía No. 85.448.022 expedida en Santa Marta, al Representante Legal de la empresa INTERSHIP AGENCY S.A.S., en calidad de Agencia Marítima de la M/N "CAPE GENESIS" y al Representante Legal de la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, en calidad de Propietario y Armador del A/N "TS-128", por intermedio de su apoderado, el Abogado DARWIS JOSÉ ORTÍZ GIL identificado con cédula de ciudadanía No. 12.594.222 expedida en Plato (Magdalena), 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase, 26 SEP 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo