

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

27 JUN 2018

Referencia: 15012012028

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado JUDEX MOISES ABRAHAM BENAVIDES, en calidad de apoderado del Armador de la nave "INTERGOOD IX" (ANTES PANABUNKER DIEZ), en contra de la decisión de primera instancia del 30 de junio de 2015 proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "INTERGOOD IX" (ANTES PANABUNKER DIEZ) de bandera Panameña y "PANAMANIAN GLORY" de bandera Colombiana, ocurrido el 26 de septiembre de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante comunicación del señor JAIME HERRERA OROZCO, Capitán de la nave "PANAMANIAN GLORY", el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de "colisión" por parte la de motonave "PANABUNKER DIEZ" en el muelle de Ferroalquimar, el día 26 de septiembre de 2012, razón por la cual el día 1 de octubre de 2012 decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena el día 30 de junio de 2015 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable a la empresa C.I INTERNATIONAL FUELS LTDA, en calidad de Propietario de la nave "PANABUNKER DIEZ" y exoneró de responsabilidad al Capitán, Armador, Propietario, Agente Marítimo de la nave "PANAMANIAN GLORY" por la ocurrencia del siniestro marítimo de colisión.

Radicado 15012012028

Así mismo, impuso una multa de cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes, suma que asciende a tres millones doscientos veintiuno setecientos cincuenta pesos m/cte (3. 221.750) a la empresa C.I INTERNATIONAL FUELS LTDA en calidad de Propietario de la nave "PANABUNKER DIEZ" por violación a normas de Marina Mercante.

3. El día 21 de agosto de 2015, el doctor JUDEX MOISES ABRAHAM BENAVIDES, en calidad de apoderado del armador de la nave "INTERGOOD IX" (ANTES PANABUNKER DIEZ) presentó recurso de reposición y en subsidio de apelación contra la decisión de primera instancia proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.
4. El 3 de noviembre de 2016, el Capitán de Puerto de Cartagena, resolvió el recurso de reposición confirmando en su integridad la decisión de primera instancia proferida el 30 de junio de 2015, y concedió el recurso de apelación ante la Dirección General Marítima.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, ésta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación en las investigaciones 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito Marítimo en Ingeniería Naval NELSON TRONCOSO NIEVES, en su informe rendido el 8 de enero de 2015, (folios 98 al 101), se extrae lo siguiente:

- Realizó la descripción de las características de las naves "PANAMANIAN GLORY" y "PANABUNKER DIEZ".
- *"No se observó a la hora de la maniobra de transferencia de dársena del BT PANABUNKER DIEZ, que tuviese Piloto Practico abordo, ni tampoco izada la bandera distintiva del mismo. (Bandera hotel)"*
- *"Se observa que no hubo coordinaciones para el cambio de dársena por parte del BT PANABUNKER DIEZ, con el Capitán JAIME HERRERA OROZCO del BT PANAMANIAN GLORY"*

- *"Se observa para el día de la colisión y de acuerdo al informe meteomarinero suministrado por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH), buen estado del tiempo con vientos de 5 a 10 nudos, y temperaturas de 26°C a 33°C."*
- *"De acuerdo con las declaraciones del Capitán del BT PANAMIANIAN GLORY, este no observo remolcador alguno para el cambio de dársena por parte del BT PANABUNKER DIEZ."*
- *"Se observan los daños en la borda del costado de estribor del BT PANAMIANIAN GLORY, ocasionados por el contacto del costado de babor del BT PANABUNKER DIEZ, dando marcha atrás para proceder a la dársena de ASTIVIK"*

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el doctor JUDEX MOISES ABRAHAM BENAVIDES, en calidad de apoderado del Armador de la nave "INTERGOOD IX" (ANTES PANABUNKER DIEZ), este Despacho se permite extraer lo siguiente:

- El recurrente manifiesta que el motivo que originó el siniestro marítimo se trató las circunstancias de tiempo y modo que afectó el desarrollo de la operación, por consiguiente, solicita que se exonere de responsabilidad a la empresa C.I INTERNATIONAL FUELS en calidad de Propietario de la nave "INTERGOOD IV ANTES PANABUNKER DIEZ"

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de desarrollar los argumentos expuestos por parte del apelante, el Despacho considera pertinente hacer claridad en el tipo de siniestro que se presentó entre las naves "INTERGOOD IX" (ANTES PANABUNKER DIEZ) y "PANAMIAN GLORY" el día 26 de septiembre de 2012.

Cabe señalar que dicho siniestro fue declarado en fallo de primera instancia como "colisión", por ello se hace necesario que el Despacho especifique que se trata del siniestro de abordaje, tal y como está consagrado en el Decreto Ley 2324 de 1984 el literal c del artículo 26. Por lo tanto, la expresión "colisión" fue utilizada erróneamente en primera instancia, en la medida de que no se encuentra catalogada como un tipo de siniestro marítimo y que de igual forma no se encuentra contemplada en la normatividad, se procederá a precisar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

Ahora bien, antes de analizar los argumentos incoados por el recurrente es necesario realizar el siguiente análisis, respecto de la ocurrencia y configuración del siniestro marítimo de naufragio, así:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que se consideran accidentes o

siniestros marítimos:

"Los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

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 naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

(...) "(Cursiva fuera de texto).

Conforme a lo anterior, este Despacho entra a resolver el argumento incoado por el apoderado en el recurso de apelación de la siguiente manera:

- En primer lugar, es preciso mencionar que obra como prueba dentro del expediente que la empresa C.I INTERNATINONAL FUELS en calidad de Propietario y/o Armador de la nave "INTERGOOD IX ANTES PANABUNKER DIEZ" cancelaron a favor de la Agencia Marítima ALTAMAR LTDA en calidad de Agente Marítimo de la nave "PANAMIAN GLORY" la suma de un millón ciento sesenta y cuatro mil trescientos cinco pesos y sesenta centavos (1.174.305.60) por concepto de reparación por los daños sufridos de la motonave afectada (folio 28).

De lo anterior se puede inferir que, se aceptó la responsabilidad por los daños causados producto de la maniobra de desatraque de la nave "INTERGOOD IX (ANTES PANABUNKER DIEZ)".

Por otro lado, el recurrente manifestó que el motivo para la ocurrencia del siniestro fueron las condiciones de tiempo y modo al momento de realizar la maniobra, sin embargo no existe prueba en el expediente que conste ello.

Así mismo, se observa que para el día de la ocurrencia de los hechos de acuerdo al informe meteomarino suministrado por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH), había buen estado del tiempo con vientos de 5 a 10 nudos, y temperaturas de 26°C a 33°C (folio 50 al 52).

- En segundo lugar, es preciso aclarar que para que la nave "INTERGOOD IX ANTES PANABUNKER DIEZ" transgredió las normas de Marina Mercante, en cuanto que para que se realizara la maniobra de desatraque del muelle Ferroalquimar era necesario y

obligatorio el uso de Piloto Práctico acorde a las especificaciones técnicas propias de la nave conforme al artículo 4 de la Ley 658 de 2001, la cual reza lo siguiente:

"(...)

CAPITULO III
Del practicaaje marítimo y fluvial

Artículo 4°. Practicaaje marítimo y fluvial obligatorio y facultativo. La actividad marítima y fluvial de practicaaje es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto (T.R.B.), que realizan maniobras o navegación de practicaaje.

Es facultativa la actividad marítima o fluvial para los buques de guerra y auxiliares de la Armada Nacional y cuando el buque de bandera nacional o extranjera esté atracado y deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del muelle o cuando el Capitán del buque de bandera nacional tenga permiso especial para entrada y salida de puerto, de acuerdo con el permiso de operación expedido por la Autoridad Marítima Nacional.
(...) (Cursiva y subraya fuera del texto)

Por lo anterior, es evidente que se transgredieron las normas de Marina Mercante y hubo una falta de planeación por parte del Capitán, Propietario y/o Armador y Agente Marítimo de la nave "INTERGOOD IX (ANTES PANABUNKER DIEZ)", dado que no tomaron las medidas de seguridad propias de la maniobra de desatraque, entre esas comunicarse con la otra nave, en este caso, "PANAMIAN GLORY", tener la asistencia de un Piloto Práctico, entre otras. Tengamos en cuenta que la nave no avisó a para la autorización de la maniobra y por el contrario ejerció la maniobra, colocando en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar.

- En cuanto al avalúo de daños se tiene que, la compañía C.I INTERNATIONAL FUELS el día 17 de noviembre de 2012, realizó el pago por los daños causados a la motonave "PANAMIAN GLORY", los cuales ascendieron a un millón ciento setenta y cuatro mil trescientos cinco pesos con sesenta centavos moneda corriente (1.174.135.60)

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 30 de junio de 2015, proferida por el Capitán de puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR responsable a la empresa C.I INTERNATIONAL FUELS LTDA identificada con el Nit No. 802.024.011-4 en calidad de propietario de la motonave PANABUNKER DIEZ por el siniestro marítimo "abordaje" entre las motonaves "INTERGOOD IX"(ANTES PANABUNKER DIEZ) y "PANAMANIAN GLORY"

Radicado 15012012028

ocurrido el 26 de septiembre de 2012, de conformidad con la parte considerativa de la presente decisión."

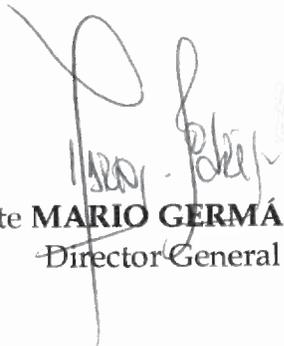
ARTÍCULO 2º. CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 30 de junio de 2015, proferida por el Capitán de puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión a los señores JAIME HERRERA OROZCO en condición de Capitán de la nave "PANAMANIAN GLORY", RUFO ESTEBAN MUÑETON RUIZ Representante Legal de ALTAMAR LTDA o a quien haga sus veces, CESAR ENRIQUE FERNANDEZ Representante Legal de CALIPSO DEL PACIFICO S.A.S o quien haga sus veces, la Doctora MARLYN DEL CARMEN AGRESOTT PAEZ apoderada de la empresa FERROALQUIMAR y al señor JAIME ALBERTO OCHOA MUÑOZ Representante Legal de la empresa C.I INTERNATIONAL FUELS LTDA; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984

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

ARTÍCULO 5º.- REMITIR al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.


27 JUN 2018
Vicealmirante **MARIO GERMÁN RODRÍGUEZ VIERA**
Director General Marítimo