

123

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 11 OCT 2019

Referencia: 13012017007

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo- Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 30 de abril de 2018, por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por siniestro marítimo de la motonave "TEMPLARIO I" de bandera Panameña, con patente de navegación No. 31813-06-B, por los hechos ocurridos el día 23 de septiembre de 2017, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta allegada por vía electrónica a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, por parte del señor CARLOS ENRIQUE REAL CASTAÑEDA, en calidad de Capitán de la motonave "TEMPLARIO I" y del Marino JOSÉ EDUARDO GALLARDO CAMACHO, la misma tuvo conocimiento del hecho ocurrido el día 23 de septiembre de 2017, cuando realizando operación de descargue de atún por popa y en maniobra de cargue de sal por proa, una izada de sal impactó el disparador remoto de la estación fija de CO-2 (Destinado para extinción de incendios en el área de máquinas), provocando el descargue de 16 botellas de CO-2.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 26 de septiembre de 2017, el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de la motonave "TEMPLARIO I", ordenando 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. El día 30 de abril de 2018, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"(...) DECLARAR que no se configuró siniestro marítimo, al respecto de los hechos que se configuraron con el deslingue de la grúa de popa de la embarcación denominada TEMPLARIO I (...)" (cursiva fuera de texto).

"DECLARAR que no se comprobaron daños a la embarcación como consecuencia del suceso marítimo que se configuró con el deslingue de la grúa de popa de la embarcación denominada TEMPLARIO I (...)" (cursiva fuera de texto).

"DECLARAR que en consecuencia no se configuró responsabilidad civil de los sujetos vinculados a la presente investigación, conforme a lo dispuesto en la parte motiva de la presente (...)" (cursiva fuera del texto).

"DECLARAR que no existió violación a las normas de Marina Mercante (...)" (cursiva fuera del texto).

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, ésta 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Barranquilla para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Barranquilla, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (II) Del avalúo de los daños, (III) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (IV) De las conclusiones.

I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos particularmente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por el otro, son sin expresar duda alguna elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional,

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

"Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– 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 y subraya fuera de texto).

Según protesta que obra a folio 1 del expediente, se evidencia el 23 de septiembre de 2017, la motonave "TEMPLARIO I" se encontraba realizando operaciones de descargue de atún por popa y en maniobra de cargue de sal por proa, cuando la grúa con una izada de sal impactó el disparador remoto de la estación fija de CO-2 (Destinado para extinción de incendios en el área de máquinas), provocando el descargue de 16 botellas de CO-2 disparado hacia el parque de pesca de la motonave, en donde se encontraban laborando aproximadamente 30 personas.

Como consecuencia de lo anterior, resultaron 4 personas heridas y otras con sintomatología de asfixie. Según las pruebas que obran en el expediente ninguna acudió al llamado que se le realizó por parte de la Capitanía.

Teniendo en cuenta lo anterior, por parte del Despacho se considera pertinente estudiar la definición de cada tipo de siniestro señalado en el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984 con el fin de establecer si en la presente investigación se configuró alguno de los mencionados con antelación.

En virtud de ello, el numeral a.), del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, consagra "el naufragio" como un siniestro marítimo. Entiéndase como naufragio: "el caso de un buque

de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: "Dejar un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)".

*destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas*² (cursiva fuera de texto).

Respecto al literal b.), del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, se tiene por **encallamiento** *"Dar la embarcación en fondo duro o entre piedras, quedando inmóvil en ellos"* (cursiva fuera de texto).

Seguidamente, se tiene como **abordaje** lo señalado como *"contacto material entre dos o más buques. Teniendo en cuenta la universalidad de cosas comprendidas en la expresión buque, no solo será abordaje la colisión de un casco contra otro, sino también el choque de un buque contra la cadena del ancla de otro"* (cursiva fuera de texto).

En cuanto al siniestro marítimo de **arribada forzosa**, el Código de Comercio Colombiano prevé en su artículo 1540, lo siguiente:

"ARTÍCULO 1540. ARRIBADA FORZOSA LEGITIMA O ILEGITIMA. *Liámese arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe*" (cursiva fuera de texto).

En ese mismo sentido, el artículo 1541 del Código de Comercio Colombiano señala la clasificación de arribada forzosa;

ARTÍCULO 1541. CALIFICACIÓN DE ARRIBADA FORZOSA. *La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolor o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la capitania de puerto investigará y calificará los hechos.* (Cursiva y negrilla fuera del texto original)

En consideración al literal d.), del artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, la Real Academia Española define;

*Incendio "Fuego grande que destruye lo que no debería quemarse"*⁵
Explosión "liberación brusca de energía que produce un incremento rápido de la presión, con desprendimiento de calor, luz y gases, y va acompañada de estruendo y rotura violenta del cuerpo que la contiene"

Por otro lado, el artículo 1 del Decreto 1875 de 1979 prevé como contaminación marina lo siguiente;

"Artículo 1o "Se entiende por contaminación marina, la introducción por el hombre, directa o indirecta de sustancias o energía en el medio marino cuando produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluso la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad

²Cita: FARIÑA, Francisco. "Derecho Marítimo Comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pág. 302.

³ Glosario Marítimo – Portal DIMAR

⁴ Curso de derecho de la navegación – Luis Beltrán Montiel –Pág. 397

⁵ Diccionario de la Real Academia Española - <https://dle.rae.es/?id=LDTnqlg>

125

del agua del mar y menoscabo de los lugares de esparcimiento" (cursiva fuera de texto).

Se entiende por contaminante, toda sustancia que por su naturaleza y/o concentración sea susceptible de causar degradación del medio marino.

Se entiende por daños por contaminación, las pérdidas o perjuicios causados por los efectos y consecuencias señalados anteriormente e incluyen los costos de las medidas preventivas y las pérdidas o perjuicios causados por tales medidas preventivas.

Se entiende por siniestro para los efectos del presente Decreto, todo acontecimiento o serie de acontecimientos, cuyo origen sea el mismo que cause daños por contaminación" (cursiva fuera del texto).

Conforme a estas definiciones, este Despacho concluye que la operación realizada por la motonave "TEMPLARIO I", es decir las operaciones de atún por popa y en maniobra de cargue de sal por proa, cuando la grúa con una izada de sal impactó el disparador remoto de la estación fija de CO-2 (Destinado para extinción de incendios en el área de máquinas), provocando el descargue de 16 botellas de CO-2, no encuadra en ninguna de las definiciones de siniestros mencionadas anteriormente. Además, se comprobó que el hecho ocurrido el 23 de septiembre de 2017 no causó daños o averías a la nave, a las instalaciones portuarias ni a las personas involucradas en el hecho.

De acuerdo a lo anterior, este Despacho encuentra que no se configuró ningún tipo de siniestro marítimo.

II. Del avalúo de los daños

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que no se configuró el siniestro marítimo de la motonave "TEMPLARIO I" el día 23 de septiembre de 2017.

III. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante

Se encuentra que el Capitán de Puerto de Barranquilla no advirtió infracción alguna a las normas de Marina Mercante, razón por la cual se abstuvo de imponer medidas sancionatorias de las que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984.

No obstante, es competencia de este Despacho, manifestar que no hay lugar a imponer sanción por infracción a las normas de Marina Mercante, toda vez que no se comprobó la violación de normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "TEMPLARIO I".

IV. De las conclusiones

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 23 de septiembre de 2017, no se configuran los requisitos o elementos requeridos para declarar que existió siniestro marítimo. Por lo tanto no se le puede imputar algún tipo de responsabilidad civil a los investigados. Razón por la cual se acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando la decisión.

proferida en primera instancia el día 30 abril de 2018 por el Capitán de Puerto de Barranquilla.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE:

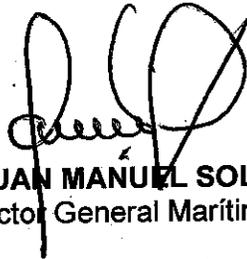
ARTICULO 1°.CONFIRMAR en su integridad el fallo proferido el día 30 de abril de 2018 por el Capitán de Puerto Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el contenido de la presente decisión al **CARLOS ENRIQUE REAL CASTAÑEDA**, en calidad de Capitán de la motonave "TEMPLARIO I"; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

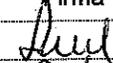
ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Barranquilla, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia

Notifíquese y cúmplase. 11 OCT 2019



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**
Director General Marítimo

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Laura Campo	Asesor Jurídico	
Revisó	Luz Mery Zamora	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante Mesa Técnica	
Aprobó	TN Neyl Perez	Coordinador Grupo Legal	