

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



1412

Bogotá, D.C., 1 de diciembre de 2020

Referencia: 14012013007
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado en contra del fallo de primera instancia de fecha 30 de diciembre de 2016, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "FSL NEW YORK" de bandera de Singapur y "SANTA HELENA" de bandera de Panamá, ocurrido el 22 de abril de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del abordaje entre las motonaves "FSL NEW YORK" y "SANTA HELENA", por tal razón, el día 22 de abril de 2013, 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 realización de 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 Santa Marta profirió fallo de primera instancia el 30 de diciembre de 2016, mediante el cual declaró civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje a los señores ROBERT IULIAN STANESCU y JOSE LUIS LARA PARRA, en sus condiciones de capitán y piloto práctico de la motonave "FSL NEW YORK", respectivamente.

Asimismo, no declaró responsabilidad por violación a normas de Marina Mercante y se abstuvo de fijar avalúo de los daños con motivo de los hechos acontecidos.

3. El día 27 de enero de 2017, el abogado ALFREDO RICARDO POLO QUINTANA, apoderado del señor JOSE LUIS LARA PARRA, en condición de piloto práctico a bordo de la motonave "FSL NEW YORK", interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo proferido en primera instancia.
4. En consecuencia de todo lo anterior, el Capitán de Puerto de Santa Marta mediante providencia de fecha 27 de septiembre de 2019, resolvió el recurso de reposición interpuesto, confirmando integralmente el fallo proferido en primera instancia y concediendo el recurso de apelación interpuesto ante esta Dirección General.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116º 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.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por abogado ALFREDO RICARDO POLO QUINTANA, como apoderado del piloto práctico a bordo de la motonave "FSL NEW YORK", el Despacho se permite extraer lo siguiente:

(...)

2. Motivos de inconformidad

2.1 En (sic) fallo se sustenta en prueba nula

El fallo sustenta su decisión apoyándose en un dictamen pericial que inculpa a mi representado, pero que no tuvo la oportunidad de controvertirlo. En efecto, en el trámite de la investigación jurisdiccional su despacho ordenó la práctica de un dictamen pericial que fuera elaborado por el señor CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA, perito marítimo en navegación y cubierta, y rendido en audiencia pública el 28 de noviembre de 2016, según lo previsto en el artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984 (...)

La significación que reviste el haber subrayado el aparte del artículo citado consiste en destacar que la norma especial consagra, como derecho de las partes, la facultad de pedir aclaraciones o formular objeciones, y esto obedece al principio fundamental de contradicción establecido en los ordenamientos normativos, en la doctrina y la jurisprudencia.

(...)

La materialización de ese deber de representación se hace en ejercicio del derecho de postulación, por conducto y con asistencia de los apoderados de las partes en tanto ellas, por regla general, no están facultadas para litigar en causa propia, sino que deben estar asistidas de un profesional con la formación y experiencia necesaria para que cuenten con una adecuada defensa técnica.

En el presente asunto, la audiencia pública de rendición del dictamen se adelantó el 28 de noviembre de 2016 a pesar de la inasistencia de la apoderada del Piloto Práctico inculpado en la presente investigación jurisdiccional. Con ello, a la parte que ahora represento, se le conculcó el derecho a la defensa y, consecuentemente, el debido proceso judicial, al negársele la posibilidad de solicitar aclaraciones o formular

objeciones, toda vez que si bien el señor JOSE LUIS LARA asistió a la audiencia, no ocurrió lo mismo con su apoderada, única legalmente investiga, en ejercicio del poder para litigar, de las facultades necesarias para pedir aclaraciones y formular objeciones al dictamen pericial. Coherente con ello y en punto de la precisión conceptual debemos recordar que la única audiencia que puede "celebrarse con las personas que concurren" es la Primera Audiencia por expresa disposición del artículo 37, numeral 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, no ocurre lo mismo con respecto a las demás audiencias que se adelanten en desarrollo de la investigación jurisdiccional en tanto la norma especial solo previó esa posibilidad para la primera audiencia y no para las ulteriores a esta.

(...)

2.2. El análisis técnico del fallo se sustenta en un dictamen pericial que reviste serias deficiencias para determinar la responsabilidad del piloto práctico

Los dictámenes periciales son documentos que reflejan la investigación, anotaciones y conclusiones minuciosas llevadas a cabo por experto. Para asuntos como del que se ocupa la presente investigación jurisdiccional, con dicha prueba se pretende que el perito a partir de los hechos que le son puestos bajo su conocimiento realice todas las gestiones, averiguaciones, indagaciones, consultas y demás estudios que le permitan establecer la veracidad de los hechos y las causas de siniestro.

En el presente asunto tenemos que el perito se apoya en la información del plano de los muelles de la sociedad portuaria de Santa Marta para relacionar sus medidas y en la información vertida por los declarantes ante el proceso para sacar sus conclusiones, pero no se ocupa de estudiar, analizar y pronunciarse, en lo relevante a la conducta del piloto práctico (...)

En consecuencia, el dictamen pericial resulta técnica y científicamente insuficiente para brindar claridad que del mismo se espera en orden a determinar las causas reales del siniestro.

2.3 Las pruebas testimoniales arribadas al proceso carecen de aptitud demostrativa de responsabilidad del piloto práctico

Las declaraciones y testimonios rendidos en el curso de la investigación jurisdiccional dan cuenta de la ocurrencia del hecho pero no tienen elementos que permitan establecer la causa real del accidente y, consecuentemente, tampoco para demostrar la responsabilidad en cabeza de un agente específico. (...)

En consecuencia, la causa del siniestro no fue la asesoría, acción u omisión del piloto práctico se derivó de un hecho ajeno a él o a su voluntad y que debió conocerse a partir de un estudio científico y técnico profundo del que debía haberse ocupado el perito designado, consultando, por ejemplo, las tablas que determinan de acuerdo a la velocidad de avance la distancia a recorrer para detener el buque de acuerdo a la potencia aplicada en la máquina, información que obligatoriamente tienen todas las motonaves como la FSL NEW YORK, y que el perito debió consultar para adoptar sus conclusiones, más aún teniendo en cuenta que lo razonablemente esperado es que, reitero, una motonave de las especificaciones técnicas de la FSL NEW YORK, avanzando a una velocidad de 0,8 nudos e iniciando la aplicación de marcha atrás con 100 metros de distancia hacia la motonave SANTA HELENA, debió detenerse, lo



que no ocurrió por causa ajena a la voluntad del piloto y que debía indagarse bien frente al cumplimiento de las instrucciones por parte de la tripulación de la motonave FSL NEW YORK o bien frente al comportamiento de la máquina de la motonave.. (...)" (Cursiva fuera del texto original)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo citado los principales argumentos expuestos en el recurso de apelación interpuesto por el apoderado del piloto práctico, se observa que este fue allegado dentro del término legal establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984. Así las cosas, procede el Despacho a resolver el referido recurso de la siguiente manera:

Refiere el primer argumento expuesto por el representante judicial del piloto práctico que el fallo emitido por el Capitán de Puerto de Santa Marta se fundó en una prueba nula, siendo esta el dictamen pericial debido a que no tuvo la oportunidad de controvertirlo.

Al respecto, se observa que en virtud del auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo, se designó al señor CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA como perito designado para rendir informe pericial en torno a los hechos acaecidos, peritaje que fue radicado el día 3 de agosto de 2016, obrante a folios 207 a 228 del expediente.

En consideración a lo anterior, mediante auto de fecha 18 de octubre de 2016, el Capitán de Puerto de Santa Marta fijó el día 28 de noviembre de 2016 para la celebración de la audiencia que tenía como objeto dar traslado a las partes del dictamen pericial rendido en el proceso, el cual fue notificado por estado fijado el día 25 de octubre de 2016, a su vez enviado por correo electrónico a las partes y sus apoderados.

En tal sentido, fue celebrada la audiencia en la fecha estipulada, dando traslado a las partes del dictamen, y a su vez, siendo sustentado por el señor CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Sobre este particular, es posible apreciar que el señor JORGE LUIS LARA PARRA asistió a la referida audiencia sin la presencia de su apoderada. No obstante lo anterior, como fue posible observar en el anterior análisis, la Capitanía de Puerto notificó por estado el auto que fijaba la audiencia, comunicando adicionalmente por correo electrónico a la apoderada del momento del piloto práctico, siendo esta la señora LIANE SAUMET MENDINUETA, lo que es posible corroborar a folio 233.

Sin embargo, se pudo cotejar que la apoderada del práctico no allegó solicitud alguna de aplazamiento de audiencia donde justificara por razones de fuerza mayor o caso fortuito su inasistencia, considerando que se le había notificado y comunicado sobre el día y hora de la realización de la diligencia.

Lo sucedido da cuenta de un acto de negligencia por parte de la representante judicial de aquel momento del señor JORGE LUIS LARA PARRA, lo que no puede ser empleado como fundamento para alegar una falta al debido proceso por parte del Capitán de Puerto y por consiguiente solicitar la nulidad en la prueba pericial recaudada, dado que conforme se ha estudiado, no se evidencia violación alguna a las reglas procesales que revisten las investigaciones jurisdiccionales por siniestros marítimos.

De otra parte, en cuanto al argumento referente a que el análisis técnico del fallo se sustenta en un dictamen pericial que reviste deficiencias para determinar la responsabilidad del piloto práctico y que las pruebas testimoniales arribadas al proceso carecen de aptitud demostrativa de la responsabilidad declarada; concierne a este Despacho acotar que de acuerdo al artículo 226 del Código General del Proceso: *“La prueba pericial es procedente para verificar hechos que interesen al proceso y requieran especiales conocimientos científicos, técnicos o artísticos”*.

Posteriormente el artículo 232 de la misma norma establece que en la apreciación del dictamen:

“El juez apreciará el dictamen de acuerdo con las reglas de la sana crítica, teniendo en cuenta la solidez, claridad, exhaustividad, precisión y calidad de sus fundamentos, la idoneidad del perito y su comportamiento en la audiencia, y las demás pruebas que obren en el proceso.” (Cursiva fuera del texto original)

Conforme lo señalado, es claro que el juez deberá apreciar el dictamen bajo las reglas de la sana crítica, no siendo la única prueba que deberá tener en cuenta, si no que deberá analizarla en conjunto con las demás que obren en la investigación.

Asimismo, conviene hacer referencia a lo dispuesto en la norma ibídem, en su artículo 176 que establece sobre la apreciación de las pruebas, lo siguiente:

“Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.

El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba.” (Cursiva fuera del texto original)

Al respecto de la sana crítica y la valoración de la prueba, la Corte Suprema de Justicia en reciente pronunciamiento ha indicado que:

“Una vez asignado el mérito individual a cada prueba, se procede a su análisis conjunto mediante el contraste de la información suministrada por cada una de ellas, de suerte que sirvan de base para la construcción de hipótesis con gran probabilidad, es decir sin contradicciones, con alto poder explicativo y concordantes con el contexto experiencial.

(...)

La valoración racional de las pruebas de acuerdo con las reglas de la sana crítica, en suma, trasciende las reglas estrictamente procesales porque la obligación legal de motivar razonadamente las decisiones no se satisface con el simple cumplimiento de las formalidades, sino que los instrumentos legales son un medio para alcanzar la verdad de los hechos que interesan al proceso, y esta función sólo se materializa mediante procesos lógicos, epistemológicos, semánticos y hermenéuticos que no están ni pueden estar completamente reglados por ser extrajurídicos y pertenecer a

«un plano bien distinto al del tecnicismo dogmático tan querido por los exégetas de las reglas procesales ordinarias¹». ² (Cursiva fuera del texto original)

Así las cosas, para arribar a conclusiones certeras sobre las responsabilidades en el siniestro marítimo de abordaje, corresponde al Despacho analizar de manera conjunta el acervo probatorio obrante al proceso, de acuerdo a las reglas de la sana crítica que le permitan obtener un espectro amplio sobre los hechos relevantes que interesan a la investigación.

Por consiguiente, para el caso en concreto, evidencia este Despacho que el dictamen pericial rendido por el señor CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA no es el único medio probatorio que ofrece sustento para declarar la responsabilidad en cabeza del piloto práctico.

Sobre el particular, se encuentra que mediante la declaración rendida en audiencia por parte del señor ROBERT IULIAN STANESCU, indicó que:

“(...) durante este tiempo observé que el piloto estaba actuando correctamente, y no observé ninguna irregularidad en sus acciones, sus ordenes eran claras y yo las seguí y en ningún momento observé irregularidad en sus acciones, sus órdenes eran claras y yo las seguí y en ningún momento dudé de sus instrucciones, no tenía razón para desconfiar, justo en el último momento cuando nuestro buque estaba a quince metros del otro buque pude apreciar algo no andaba correctamente y comencé a dudar en ese instante, pero era demasiado tarde para reaccionar, y tomar el mando de la nave.” (Cursiva fuera del texto original)

De igual forma, obra la declaración rendida por el piloto práctico en el que se refirió a lo sucedido, señalando que:

“(...) A las 03:32 el buque se desplazaba con máquina más despacio avante, y a una velocidad de 4 nudos aproximadamente, en ese momento se ordena para la máquina para ir reduciendo la velocidad como efectivamente ocurrió, sin embargo a las 03:35R se colocó la máquina mas despacio hacía atrás, para ir reduciendo aún mas la velocidad, y a las 03:37R se colocó otra vez despacio, todas estas instrucciones recomendadas por mi y autorizadas por el comandante del buque, en vista de la proximidad al muelle de atraque y la disminución de distancia a la motonave “SANTA HELENA” que se encontraba en el muelle 4, justamente por la proa del buque FSL NEW YORK, a las 03:38R se colocó medias atrás e inmediatamente toda máquina atrás, a la vez que se estaba tirando el cabo esprít al muelle, ese fue el único momento que se me mostró y rápidamente me dijo, que inexplicablemente el buque no estaba reduciendo la velocidad como esperábamos y estábamos avanzando a una velocidad de 0.8 nudos avante, y en ese momento siendo las 03:39R la proa del mototanque FSL NEW YORK golpeó en la popa del costado de babor de la motonave SANTA HELENA (...)” (Cursiva, subrayado y negrilla fuera del texto original)

Con posterioridad dentro de la misma declaración, indicó sobre la falla acontecida de la siguiente manera: *“Lo único que pudimos observar el capitán y yo es que ocurrió de*

¹ Michele TARUFFO, La motivación de la sentencia civil. Madrid: Trotta, 2011. p. 20.

² Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, Sentencia SC-91932017 (11001310303920110010801), M.P. Ariel Salazar Ramírez, Mar.29/17.

manera anormal fue que la potencia de la máquina no fue suficiente para detener el avance del buque, no hubo falla."

De las citadas pruebas es posible colegir que sin lugar a dudas existió un error en la ejecución de la maniobra, toda vez que de acuerdo a las declaraciones rendidas y la información de ubicación y distancias suministrada por parte del Coordinador de Operaciones de la Sociedad Portuaria, la motonave "SANTA HELENA" se encontraba correctamente atracada en el muelle No. 4 del terminal marítimo.

Aunado a lo indicado, a pesar de que se evidencia una concertación y clara comunicación entre los implicados en la maniobra, en los últimos instantes de esta, cuando el buque se estaba aproximando a la zona donde se encontraba atracada la motonave "SANTA HELENA", tanto el capitán como el piloto práctico denotaron algo extraño relacionado con la velocidad, como quiera que esta no estaba disminuyendo, sin embargo, ya era suficientemente tarde para contrarrestar la viada del buque.

Adicionalmente, las declaraciones brindan información suficiente para determinar que la labor del capitán del remolcador "ATLAS" no tuvo repercusión negativa en la ejecución de la maniobra. Al respecto, el señor ROBERT IULIAN STANESCO en su condición de capitán de la motonave "FSL NEW YORK", señaló: *"En mi opinión los remolcadores obedecen estrictamente las instrucciones del piloto (...)"*

De igual forma, el mismo piloto práctico sobre las órdenes dadas al capitán del remolcador "ATLAS", dijo que: *"No incumplió ninguna orden, acató las instrucciones o las ordenes de empujar el buque perpendicularmente que junto con la hélice de proa empujando hacia estribor acercaban el buque para quedar finalmente atracado."*

Es de recordar que con motivo a lo establecido en la definición de piloto práctico que señala la Ley 658 de 2001, este se reputa experto en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de una jurisdicción específica, por lo que conforme a tales competencias, debe prestar su asesoría a los capitanes que de acuerdo al arqueo de los buques les sea obligatorio.

De tal suerte que el señor JORGE LUIS LARA PARRA en su condición de experto, le correspondía tener en cuenta aspectos tales como la velocidad y el tiempo de respuesta de las máquinas del buque "FSL NEW YORK", para no poner en riesgo la seguridad de las naves que se encontraban en la zona de maniobra, lo que no sucedió y se vio materializado en el siniestro marítimo de abordaje con la motonave "SANTA HELENA", que como ha sido debidamente demostrado, se encontraba correctamente atracada en el muelle No. 4 de la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

Por último, es de mencionar que aunque el apelante en su recurso afirma que las pruebas obrantes en el proceso no sustentan la responsabilidad de su representado en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado, tampoco argumenta cuales son las razones que sostienen la exoneración de responsabilidad de este. Por los citados motivos, esta Instancia considera no acceder a la petición esbozada en el recurso de apelación impetrado en contra del fallo de primera instancia emitido por el Capitán de Puerto de Santa Marta y lo confirmará en todas sus partes.

Por último, concierne indicar al Despacho que el Capitán de Puerto de Santa Marta se abstuvo de fijar avalúo de daños como consecuencia del siniestro marítimo investigado por cuanto no obró prueba que permitiera determinarlos. No obstante, de conformidad con



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza al estar firmado digitalmente con el certificado electrónico de la entidad emisionaria. Para más información consulte el sitio web de la entidad emisionaria.

lo dispuesto en el artículo 283 del Código General del Proceso, el cual dispone lo referente a la condena en concreto, las partes podrán promover incidente de liquidación de perjuicios de acuerdo a las reglas allí dispuestas.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo de fecha 30 de diciembre de 2016, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente la presente decisión al abogado ALFREDO RICARDO POLO QUINTANA, apoderado del señor JOSE LUIS LARA PARRA, al señor JOSE LUIS LARA PARRA, en condición de piloto práctico a bordo de la motonave "FSL NEW YORK", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para el cumplimiento de lo resuelto.

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

Notifíquese y cúmplase.



Contralmirante JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL
Director General Marítimo