



Bogotá, D.C., 5 de abril de 2021

Referencia: 14012011002
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación presentados contra el fallo de primera instancia de fecha 31 de marzo de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo de abordaje ocasionado entre el artefacto naval "DOÑA ADRIANA" con matrícula No. MC-04-068-AN, el remolcador "SAGA" con matrícula No. MC-04-029 y la motonave "WESTERHAVEN" de bandera Antigua y Barbuda, ocurrido el 14 de enero de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 14 de enero de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del abordaje entre el artefacto naval "DOÑA ADRIANA", el remolcador "SAGA" y la motonave "WESTERHAVEN", por tal razón, el día 15 de enero del mismo año, 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 31 de marzo de 2015, mediante el cual declaró responsable por el siniestro marítimo al señor LUIS EDUARDO CALDERON REDONDO, en condición de capitán del remolcador "SAGA" y solidariamente responsables por el pago de los daños a la sociedad INTERNATIONAL TUG S.A. – INTERTUG S.A. en condición de armador del citado remolcador y la sociedad TRANSBORDOS DEL CARIBE S.A., en condición de armador del artefacto naval "DOÑA ADRIANA". Asimismo, se abstuvo de fijar avalúo de daños con ocasión a lo ocurrido e imponer sanción por violación a normas de marina mercante.
3. El día 29 de abril de 2015, el abogado JORGE EDUARDO ESCOBAR SILEBI, en condición de apoderado de la sociedad TRANSBORDOS DEL CARIBE S.A., armador del artefacto naval "DOÑA ADRIANA", interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación.

4. El día 7 de mayo de 2015, el abogado CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, en condición de apoderado de la Sociedad INTERNATIONAL TUG S.A. – INTERTUG S.A., así como del capitán y tripulación del remolcador “SAGA”, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo proferido en primera instancia.
5. Posteriormente, el Capitán de Puerto de Santa Marta mediante providencia de fecha 4 de octubre 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 interpuestos 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 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

De los escritos de apelación presentados en contra del fallo de primera instancia, el Despacho se permite extraer lo siguiente:

- **JORGE EDUARDO ESCOBAR SILEBI – Apoderado de la Sociedad TRANSBORDOS DEL CARIBE S.A., armador del artefacto naval “DOÑA ADRIANA”**

“(…)”

En efecto, si bien dispone el artículo 1479 del Código de Comercio que: “Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán”, se discrepa de la aplicabilidad de la norma a la situación particular, por cuanto el capitán y único responsable de la ocurrencia del siniestro marítimo no se encontraba al servicio de TRANSBORDOS DEL CARIBE S.A. ni de la Grúa Doña Adriana, artefacto naval no propulsado que impactó la M/N Westerhaven, por culpa exclusiva de la maniobra realizada bajo el comando de LUIS EDUARDO CALDERON REDONDO capitán del remolcador SAGA cuyo armador es INTERTUG, empresa que se encontraba a cargo de remolcar la grúa DOÑA ADRIANA, razón por la cual la actividad peligrosa, se realizaba bajo el comando, gobierno, dirección, control, custodia y guarda exclusiva del remolcador

SAGA, nave que direcciona la maniobra y determina tanto la viada como el rumbo del artefacto naval no propulsado DOÑA ADRIANA. Es decir que para el caso, INTERTUG S.A. es el guardián de la actividad peligrosa así como también la empresa que detenta la guarda de la grúa Doña Adriana, así como la entidad patronal del Capitán del Remolcador, razón por la cual, acorde a la jurisprudencia colombiana, esta empresa es la única llamada a responder solidariamente con el Capitán del Remolcador, dado que se trata de un hecho exclusivo de un dependiente directo de INTERTUG S.A. cuyas decisiones determinaron el abordaje acaecido.

(...)

De lo anterior surge claro e indubitable que INTERTUG S.A. en su condición de Armador del Remolcador SAGA, así como el Capitán del mismo, son los únicos responsables del siniestro acaecido, toda vez que detentaban la tenencia, custodia, control, dirección y gobierno de la Grúa DOÑA ADRIANA según contrato de remolque. Actividad peligrosa cuyo guardián era la empresa INTERTUG S.A.

Así las cosas la Grúa Doña Adriana no estaba bajo el control, gobierno, dirección, guarda y custodia de su propietario y/o armador, por cuanto además, al estar amarrada al remolcador SAGA ni siquiera podía estar determinar su rumbo o considerar que se encontraba bajo la tenencia del propietario y/o armador, sino del remolcador SAGA nave de propiedad de INTERTUG S.A., que determinaba todos sus movimientos y en especial la viada, en razón al carácter de artefacto naval no propulsado de la Grúa Doña Adriana, la cual le fue puesto bajo su entera custodia en ejercicio del remolque contratado.

Por lo que causa inconformidad la tesis del Honorable Despacho de predicar la solidaridad en la ocurrencia del siniestro, con respecto a TRANSBORDOS DEL CARIBE S.A., empresa que no solo resulta afectada con el mismo, sino que también es ajena a las decisiones tomadas por INTERTUG S.A. y el Capitán del Remolcador SAGA, quienes detentaban la custodia y tenencia del artefacto naval no propulsado grúa DOÑA ADRIANA en razón a la actividad peligrosa de remolque contratada.

(...)

INCONGRUENCIA ENTRE LAS CIRCUNSTANCIAS FÁCTICAS, LOS APARTES CONSIDERATIVOS Y DISPOSITIVOS DE LA PROVIDENCIA RECURRIDA EN RELACIÓN CON LA APLICABILIDAD DE LAS TESIS DE LA SOLIDARIDAD ENTRE INTERTUG S.A. Y TRANSBORDOS DEL CARIBE S.A.

De la lectura de la providencia resulta claro que el hilo conductor de la misma, reconoce al capitán del remolcador como único responsable del ejercicio de la actividad peligrosa y de la maniobra defectuosa de zarpe que fuere realizada.



Identificador: syED F2ou WouLz ZKc6 ohzz UP3S nm8=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica.

Es decir que el fallo de manera acertada permite inferir que es el Capitán del Remolcador SAGA e INTERTUG S.A., quienes actúan como guardianes de la actividad peligrosa y por tanto serían los únicos responsables a quienes le correspondería el deber indemnizatorio.

(...)

Es claro que INTERTUG S.A. obró con toda la falta de responsabilidad y diligencia tanto en la designación del Capitán del remolcador como en la realización de la maniobra que se adelantó en contravención a lo recomendado por el Piloto Práctico y a lo acostumbrado con CARBOGRANELES S.A. empresa destinataria de la grúa quien ostentaba la condición de patronal de la tripulación de la misma, traicionando así INTERTUG S.A., la confianza de ésta y de TRANSBORDOS DEL CARIBE S.A.

(...)

Declaraciones estas que permiten indicar que la maniobra fue de exclusiva decisión del Capitán del Remolcador SAGA, quien ordenó desamarrar la grúa del muelle y tenerla así bajo su entera tenencia y custodia, en razón a los cabos que la ataban al remolcador especialmente, el cabo de remolque.

(...)

Así las cosas podemos concluir la incongruencia de la providencia recurrida en cuanto a que no obstante lo anterior, se haya considerado y dispuesto la responsabilidad solidaria del armador de la grúa DOÑA ADRIANA. Consideración equivocada que desatiende el hecho probado fehacientemente de que el artefacto naval se encontraba amarrado al remolcador SAGA el cual por tanto, ejercía la guarda de la actividad peligrosa y detentaba su tenencia, custodia, dirección, control, gobierno y comando; razón por la cual no es atribuible al armador de la grúa responsabilidad alguna, por cuanto su artefacto "es empujado" con la imprudente maniobra de zarpe realizada, "sin que pueda resistirse" hacia la motonave WESTERHAVEN, con la cual finalmente colisiona.

CONCLUSIÓN

Así las cosas y a manera de conclusión, tenemos que la norma aplicable al caso no es otra que la indicada en el código civil respecto a la responsabilidad por los dependientes, la cual aplica de manera exclusiva a INTERTUG S.A. con respecto al Capitán del Remolcador y no puede hacerse extensiva su aplicación a TRANSBORDOS DEL CARIBE S.A.

(...)" (Cursiva fuera del texto original)

- **CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA – Apoderado de la sociedad INTERNATIONAL TUG. S.A. – INTERTUG S.A. y del capitán y tripulación del remolcador “SAGA”**

(...)

Por tanto, del propio fallo se extraen las falencias del mismo, el cual está orientado más hacia la exculpación del piloto práctico y de la sociedad portuaria, a que a determinar las claras responsabilidades que asoman y se patentizan encabeza de esos dos sujetos -adicionales- involucrados. En otras palabras, el fallo se torna contraevidente, por cuanto no involucra responsabilidad a terceros distintos al capitán del R/R SAGA, pese a estar demostrados hechos promovidos y provenientes por tanto del señor piloto práctico como por la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta -SPRS-, hechos que llevaron a la ocurrencia del siniestro, hechos que no haberse concretado, no se hubiese llegado al abordaje que se investigó como tal en el siniestro.

(...)

Concluyéndose que por una vía se fue la parte motiva que debió sustentar la parte resolutive y por otra vía se fue esta última, al desdibujar, desfigurar, y desvanecer la secuencia honrosa y apegada a derecho, que emana del análisis de hechos y las pruebas.

(...)

En el evento que nos ocupa, consideramos que es de aplicación el tercer parámetro, según el cual, cuando exista falta común, la responsabilidad de cada uno de los intervinientes es proporcional a la gravedad de la falta que haya cometido, pero si dicha proporción no puede establecerse o si las faltas aparecen como equivalentes, la responsabilidad se comparte en partes iguales. Aunque la responsabilidad por los daños causados a la carga u otros bienes de terceros es proporcional a la falta cometida, los involucrados responderán solidariamente de los daños causados por muerte o heridas, salva la acción que pueda interponer quien haya pagado una parte superior a la que debe soportar en definitiva.

En lo pertinente la legislación colombiana prescribe que cada una de las naves o sujetos involucrados, es responsable en proporción a la gravedad de su culpa. En el evento en que no fuese posible determinar el grado de culpa de cada uno de los partícipes, la responsabilidad será asumida por partes iguales con independencia de los daños que haya sufrido cada uno de los involucrados. Esta figura, internacionalmente aceptada, es recogida por el artículo 1533 del Código de Comercio colombiano (...)

Como podemos apreciar, si la culpa no es exclusiva de uno de los capitanes o de los pilotos prácticos de las naves involucradas, se aplica el principio de



Identificador: syED FzoU WouLz ZKCG oHzZ UP3S m18=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento depende de la validez de la clave pública del emisor.

ambos o todos culpables -ello en relación con los buques-. En dichos eventos, de responsabilidad compartida o mancomunada, cada nave asume y soporta sus propios daños, pero responden solidariamente frente a los terceros afectados.

(...)

Lo anterior por cuanto el abordaje se tipifica cuando se hace caso omiso a las normas de marina mercante y sus reglamentos, cuando no se siguen o se transgredan internacionalmente aceptadas como sería el caso de las prescritas en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes de 1972; cuando se hierra en el cumplimiento de la ley de pilotos y; cuando el terminal marítimo se inclina más por el beneficio económico, es decir el lucro, que por la seguridad de la operación portuaria que debe brindar. Aunque reconocemos que en principio, la presencia del piloto práctico a bordo no exime de responsabilidad al capitán de la nave.

(...)

Ahora bien, en el caso que nos ocupa, el remolcador SAGA estaba en ejecución de un contrato de remolque transporte, consistente en el traslado de la barcaza "DOÑA ADRIANA". Y según la jurisprudencia nacional e internacional, para que concurra o se de la figura del abordaje, debe existir una total independencia entre las embarcaciones involucradas, lo que de contera significa que los daños causados entre el remolque -barcaza DOÑA ADRIANA- y el remolcador -SAGA-, no se ajustarían o encajarían dentro de la figura del abordaje, más cuando se parte del hecho que por su naturaleza, el abordaje descansa en principios civiles que orientan la responsabilidad extracontractual. Por tanto, quedarían excluidos los daños causados entre el remolcador SAGA y artefacto remolcado barcaza DOÑA ADRIANA, por cuanto los hipotéticos daños se entienden de naturaleza contractual, tipo de litigio que escapa de la competencia de la Autoridad Marítima – DIMAR -.

(...)

AQUÍ VIENE LA PRIMERA FALLA DEMOSTRADA Y PROBADA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR PARTE DEL PILOTO PRÁCTICO, EL HECHO DE NEGARSE A PRESTAR EL SERVICIO Y/O NO QUERER USAR UN REMOLCADOR DE APOYO PARA REALIZAR LA MANIOBRA A QUE ESTABA COMPROMETIDO, PARTIENDO DEL HECHO DE SER UN SERVICIO PÚBLICO.

De lo anterior resaltamos como lo refiere el artículo, que la prestación del servicio público marítimo y fluvial de practicaaje debe ser proveído de manera segura, continua y eficiente, a fin de garantizar la seguridad de la vida en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de las instalaciones portuarias, la protección del medio ambiente y el beneficio público de acuerdo con lo establecido en el ordenamiento legal pertinente. Ello a no dudar abre las

puertas para determinar la existencia de una responsabilidad en cabeza del prestador del servicio de la actividad marítima, es decir la empresa de practicaje. (...)

Si bien existió responsabilidad del capitán del R/R SAGA, ello no excusa de ninguna manera la responsabilidad de los demás involucrados Y LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA Y NO DE NINGUNA MANERA PUEDE COHONESTAR LAS DEMÁS VIOLACIONES QUE SE PATENTIZARON Y ESTÁN DEBIDAMENTE DEMOSTRADAS Y SOPORTADAS DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN QUE NOS OCUPA. Ello va en contravía de su obligación como ente de la administración y como juez natural del caso, ello atenta contra el principio constitucional de hacer cumplir y cumplir la ley y los reglamentos. Solicito por tanto sustentar porque no excuso igualmente de su responsabilidad al Capitán del R/R SAGA? O es que una culpa o responsabilidad excusa otra? A su turno en que se fundamenta para excusar a los demás intervinientes, buque, piloto práctico y sociedad portuaria.

Recuérdese además que el sugiere el uso de remolcadores al capitán es el propio piloto práctico y al piloto práctico cuasi obrante simplemente ni lo tuvo en cuenta.

(...)

6. Por último téngase en cuenta que la causa eficiente de siniestro no provino del capitán del remolcador SAGA, PESE A ORIGINAR ESTE ÚLTIMO LA CAUSA PRÓXIMA. Aquí se dio una concurrencia de causas de las cuales ya hemos dado cuenta. (...)" (Cursiva fuera del texto original)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo citado los principales argumentos expuestos en los recursos de apelación interpuestos por los apoderados, se observa que estos fueron allegados dentro del término legal establecido por el Decreto Ley 2324 de 1984. Así las cosas, procede el Despacho a resolver los referidos recursos de la siguiente manera:

- **JORGE EDUARDO ESCOBAR SILEBI – Apoderado del la Sociedad TRANSBORDOS DEL CARIBE S.A., armador del artefacto naval “DOÑA ADRIANA”**

Argumenta principalmente el recurso sobre lo determinado por la Capitanía de Puerto de Santa Marta respecto de la responsabilidad solidaria declarada en el pago de los daños y perjuicios sufridos por la motonave “WESTERHAVEN” como consecuencia del siniestro marítimo de abordaje.

Frente a este aspecto, el artículo 1478 del Código de Comercio desarrolla las obligaciones del armador, encontrándose entre ellas la de: “Responder civilmente



Identificador: syED F2oU WouZ ZK06 oHZZ UP3S nm8=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica.

por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación". De igual manera, el artículo 1479 que trata sobre la responsabilidad del armador por culpas del capitán, determina que: "Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán".

La anterior norma debe ser analizada en consonancia con lo delimitado por el Decreto 1079 de 2015¹, que en su artículo 2.2.3.1.2 establece como definición de artefacto naval, la siguiente:

"Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación; en el evento en que el artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte". (Cursiva, subrayado y negrilla fuera del texto original)

La disposición normativa en referencia resulta ser aplicable en el caso concreto, como quiera que la grúa flotante "DOÑA ADRIANA" se encuentra clasificada como un artefacto naval, tal y como puede ser corroborado en la matrícula No. MC-04-068-AN expedida por la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

De otro lado, es posible observar que cuando los artefactos navales sean destinados al transporte con el apoyo de una nave, deberá ser entendido como una misma unidad de transporte. Por tanto, la maniobra de remolque que ejecutó el capitán del remolcador "SAGA" para el transporte de la grúa flotante "DOÑA ADRIANA" hacia PRODECO, debía ser entendido como una misma unidad.

Referente a las consideraciones planteadas por el apelante sobre la incongruencia entre las circunstancias fácticas y la parte dispositiva de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, debe acotar el Despacho que la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual establecida en el fallo de primera instancia quedó expresamente fijada sobre el señor LUIS EDUARDO CALDERÓN REDONDO, en su condición de capitán del remolcador "SAGA", de acuerdo a los fundamentos legales establecidos en la norma comercial y las pruebas recaudadas en la investigación.

No obstante, el referido capitán como encargado de la maniobra, al detentar el mando, control y dirección del tren de remolque, hay lugar a declarar la responsabilidad solidaria en cuanto al pago de los daños y perjuicios ocasionados con motivo al siniestro marítimo de abordaje, de manera exclusiva sobre el armador de remolcador "SAGA", siendo esta la sociedad INTERNATIONAL TUG S.A. – INTERTUG S.A., de conformidad con las obligaciones que le asisten en su condición, en consonancia con la legislación comercial anteriormente señalada y el material probatorio obrante a la investigación.

¹ "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"

En ese sentido, considera el Despacho que le asiste razón al apelante sobre este último particular y como consecuencia de ello, se procederá a realizar la modificación del inciso segundo del artículo primero del fallo emitido en primera instancia.

- **CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA – Apoderado de la sociedad INTERNATIONAL TUG. S.A. y del capitán y tripulación del remolcador “SAGA”**

Refiere en primer lugar el apelante que debe aplicarse el parámetro en el que cuando exista causa común, los intervinientes deberán asumir la responsabilidad en proporción al daño y culpa. Frente a ello, este Despacho advierte que no es posible dar aplicación al parámetro propuesto, toda vez que se encuentra probada únicamente la responsabilidad del capitán del remolcador “SAGA” en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado.

Lo anterior, encuentra el correspondiente sustento en las pruebas recaudadas en la investigación, entre ellas, las declaraciones rendidas en el proceso donde fue posible colegir que el señor LUIS EDUARDO CALDERÓN REDONDO, como encargado del gobierno y dirección del tren de remolque – *confirmado por el remolcador y el artefacto naval* – decidió ejecutar la operación sin considerar significativas las razones por las que el piloto práctico consideró que las condiciones no eran seguras para realizar la maniobra.

Asimismo, como pruebas que dan cuenta de la evidente responsabilidad exclusiva del capitán del remolcador, se encuentra lo conceptuado por el perito JOSÉ VICENTE CARO GONZÁLEZ, en el que señaló que: *“la brisa reinante del momento de los hechos, hacía que se extremaran las medidas de seguridad y precaución, máxime cuando esta barcaza grúa, presentaba una gran superficie bélica”*.

Por consiguiente, en sus conclusiones, resaltó la experiencia y conducta desplegada por el capitán del remolcador “SAGA”, de la siguiente forma:

“(…) la experiencia de este capitán no era la adecuada por el poco tiempo que llevaba como capitán en este remolcador, sumándole a esto que el capitán del remolcador no atendió la asesoría del piloto que le indicaba que la maniobra estaba llena de riesgos y que no debía hacerse.

(…)

El capitán del remolcador según su declaración, no tiene experiencia en este tipo de maniobras y a pesar de ello, no atendió los consejos de una persona experta en este tipo de operaciones como es el piloto que se le asignó para su asesoramiento en esta operación, que era la de no realizar esta maniobra hasta que las condiciones mejoraran.” (Cursiva y subrayado fuera del texto original)

Así las cosas, para el Despacho no existen dudas frente a la responsabilidad exclusiva del capitán del remolcador "SAGA" como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave², y para el caso particular, del tren de remolque formado por su nave y la grúa flotante "DOÑA ADRIANA", como quiera que fue el responsable de ejecutar la operación de remolque sin valorar aquellas particularidades relacionadas con la ausencia de piloto práctico y las condiciones meteomarinas reinantes que ponían en riesgo la seguridad de la maniobra.

En ese sentido, no hay lugar a dar aplicación al parámetro planteado por el apelante, al no configurarse la pluralidad de intervinientes y ser el señor LUIS EDUARDO CALDERON REDONDO el único responsable en el siniestro marítimo investigado de conformidad con el material probatorio recaudado en la investigación.

De otro lado, indica el apoderado que la Autoridad Marítima carece de competencia para emitir fallo sobre el siniestro marítimo acaecido, toda vez que obedece a un conflicto de carácter contractual. En cuanto al presente planteamiento, concierne acotar que la Constitución Política en su artículo 116 contempla que: *"Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas."*

Posteriormente, el legislador extraordinario mediante la expedición del Decreto Ley 2324 de 1984, le atribuyó a la Dirección General Marítima la facultad para adelantar y fallar los accidentes o siniestros marítimos conforme a lo determinado en el numeral 27 del artículo 5.

La referida norma estipuló desde el artículo 25 y siguientes, el procedimiento por el cual se deberán adelantar las investigaciones jurisdiccionales por siniestros marítimos e indicando alguno de los tipos de siniestros marítimos como: 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.

Mediante concepto emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con radicado 1605 del 4 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 los mismos, señaló:

*"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***

² Código de Comercio. Artículo 1495.

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)

De esta manera, queda 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 en el marco de una investigación por siniestro marítimo, se restringen a las esferas de la responsabilidad civil de carácter extracontractual, sin inmiscuirse en aspectos de carácter privado.

Luego entonces para el caso que nos concierne, el fallo emitido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, refiere únicamente a la responsabilidad civil extracontractual que surgió de los daños y perjuicios que se ocasionaron a la motonave "WESTERHAVEN", como consecuencia del siniestro marítimo de abordaje generado por la unidad de remolque comandada por el capitán del remolcador "SAGA", y de ninguna manera, sobre aspectos relacionados con el contrato de remolque, que como bien apunta el apoderado en su escrito, corresponden a asuntos de la voluntad privada que escapan de la competencia de la Dirección General Marítima.

Por tal motivo, la decisión proferida por la Capitanía de Puerto de Santa Marta se encuentra dentro del marco de las facultades y competencias atribuidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, en lo que se refiere a las investigaciones por siniestros marítimos y sobre los aspectos que deben versar los fallos emitidos en tal función jurisdiccional.



Identificador: syED F2oU WouZ ZK06 ohzz UP3S nm8=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se preserva en su totalidad por el uso de la firma electrónica avanzada.

De otro lado, en relación a los argumentos concernientes al piloto práctico, su intervención en el siniestro marítimo investigado, así como de la transgresión de lo dispuesto en la Ley 658 de 2001, es oportuno precisar en primera medida que la citada norma regula la actividad del practicaje marítimo y fluvial, cuyo control corresponde a la Autoridad Marítima Nacional (DIMAR).

Partiendo de ello, los pilotos prácticos son definidos por la citada Ley como aquella:

“(...) persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques (...)” (Cursiva fuera del texto original)

De igual manera, el artículo 14 de la misma norma, desarrolla como función que le corresponde al piloto práctico, la de: *“(...) asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando del mismo”*.

No obstante, el artículo 15 *ibídem* que dispone las obligaciones de los pilotos prácticos, en su numeral 1, preceptúa que estos deben:

“Desarrollar la actividad marítima de practicaje en la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto que le autorice la Autoridad Marítima Nacional, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio marino.” (Cursiva y subrayado fuera del texto original)

Ahora, el Decreto 1466 de 2004 que reglamentó la Ley de practicaje, definió el servicio de practicaje como:

“(...) el conjunto de actividades de asesoría al Capitán de un buque, debidas al experto conocimiento de las particularidades locales y cualquier clase de maniobra con embarcaciones, en las aguas restringidas de un puerto o área marítima y fluvial de practicaje, con el fin de asegurar unos niveles óptimos en la gestión de los riesgos involucrados de la navegación restringida incluyendo la necesidad de un juicio independiente de las presiones comerciales inherentes al transporte marítimo y así asegurar la protección de vidas, bienes y medio ambiente.” (Cursiva y subrayado fuera del texto original)

De las disposiciones normativas referenciadas, se puede extraer que los pilotos prácticos como personas expertas en el conocimiento de las condiciones particulares de una jurisdicción, son aquellas que prestan su asesoría a los capitanes de naves con el objeto principal optimizar los riesgos relacionados con la navegación, garantizando la seguridad, en aras de proteger la vida humana en el mar, el buque, las instalaciones portuarias y el medio marino.

Ahora bien, respecto de la cancelación de la maniobra realizada por parte del piloto práctico LUIS GUILLERMO TORRES MERCADO, es de mencionar que la Ley 658 de 2001, contempla esta posibilidad en su artículo 15, numeral 2, literal C, al precisar que en caso de cancelación de la maniobra, el práctico deberá informar por escrito de manera oportuna y detallada a la Capitanía de Puerto las causales que fundamenten su decisión.

De igual manera, el artículo 16 de la Ley en cita, desarrolla lo concerniente al informe de cancelación, preceptuando que cuando el piloto cancele la maniobra, deberá dejar constancia escrita en la Capitanía de Puerto y en la agencia marítima sobre los antecedentes y causas, disponiendo como plazo para ello, ocho (08) horas siguientes a la toma de su decisión.

Sobre este asunto, es de mencionar que a folio 140 del expediente, obra el Reporte de Maniobras y Servicios de Practicaje (PILREP) con referencia FT-GC-06 de fecha 14 de enero de 2011 suscrito por el piloto práctico LUIS GUILLERMO TORRES MERCADO, en el que consignó en la casilla de observaciones, lo siguiente: *"Cancelación de maniobra. Por considerar que las circunstancias no se daban para realizar una maniobra segura"*.

Así las cosas, resulta claro que la norma faculta al práctico para realizar la cancelación de una maniobra, debiendo informar y fundamentar su decisión ante la Autoridad Marítima. Lo anterior, sin perder de vista que aunque ciertamente sea un servicio público como dispone la Ley, los pilotos prácticos deben propender bajo toda circunstancia por la seguridad integral de la maniobra bajo su asesoría.

De tal manera, en el caso que nos ocupa, si el piloto práctico consideró que las circunstancias no eran adecuadas para la ejecución segura de la maniobra, la norma que regula su actividad lo facultaba para tomar tal determinación, siendo la más acertada conforme a los dictámenes periciales y distintas pruebas allegadas al expediente.

Frente a la aludida intervención del práctico en la maniobra y que de ello debería derivar su responsabilidad en el siniestro marítimo, conforme ha sido determinado con antelación, este no dirigió la maniobra debido a la cancelación de la misma. Ahora, una vez iniciada la maniobra sin el práctico a bordo del remolcador, el capitán contactó al piloto por radio pidiéndole recomendaciones sobre la ejecución de la maniobra y por lo que este le respondió de acuerdo a sus consideraciones.

Acerca de esto se pronunció el perito JOSÉ VICENTE CARO GONZÁLEZ en su experticia al señalar que:

"El piloto práctico para dar su asesoría debe estar a bordo del buque pero en el caso que nos compete, el piloto (...) ya se había desembarcado y cancelado esta maniobra, el capitán del remolcador tenía pleno conocimiento de esto cuando decidió zarpar, por tal motivo, el piloto no tenía ninguna"



Identificador: syED F2oU WouJz ZKc6 oHzz UFS5 mt6-

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por el código QR.

responsabilidad operativa en el desarrollo de la maniobra” (Cursiva fuera del texto original)

De tal forma, la comunicación que estos sostuvieron sobre los aspectos relacionados con la maniobra no se puede interpretar como un servicio de practicaje prestado por el señor LUIS GUILLERMO TORRES MERCADO, como quiera que no se encontraba a bordo del remolcador, por lo que no tenía la misma visibilidad que el capitán, sumado a que ya había cancelado la maniobra por las razones anteriormente indicadas, y adicionalmente, no obra prueba fehaciente en el material probatorio allegado a la investigación que demuestre que lo indicado por éste causó el siniestro marítimo.

De otra parte, tampoco advierte el Despacho incidencia alguna en la generación del siniestro marítimo por parte de la Sociedad Portuaria de Santa Marta en cuanto al atraque del buque “WESTERHAVEN”, al valorar que en el dictamen pericial rendido por el señor JOSÉ VICENTE CARO GONZÁLEZ, determinó que:

“A pesar de estar la popa del WESTERHAVEN en una posición la cual excedía los límites de atraque de los buques en el muelle 1, esta no constituía un obstáculo para el zarpe de la grúa en el muelle 2, ya que el zarpe de estos muelles se hace en forma vertical a ellos” (Cursiva fuera del texto original)

Adicionalmente, es de resaltar que el capitán del remolcador “SAGA” tenía conocimiento previo de la ubicación en la que se encontraba atracada la motonave “WESTERHAVEN”, por lo que era un aspecto a todas luces previsible y un elemento que debía considerar para el desarrollo seguro de la maniobra.

De las pruebas recaudadas tampoco avizora el Despacho negligencia alguna por parte del Coordinador de Operaciones Portuarias del terminal de Santa Marta, debido a que no omitió sus funciones en lo que respecta al apoyo que debía brindar al capitán del remolcador durante la maniobra.

Por último, apunta el recurso de apelación a que existe incongruencia entre la parte considerativa y la parte resolutive del fallo impugnado. No obstante, la presente Instancia estima que en la providencia proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, específicamente en el acápite de “análisis probatorio”, se realiza una relación y resumen de todas las pruebas arribadas a la investigación dentro de la cual se encuentran los dictámenes rendidos por los peritos designados.

Ahora bien, la relación probatoria hecha por el fallador de primera instancia en su providencia, no puede coartar la libertad del juez sobre la valoración de las pruebas para la emisión de sentencia, toda vez que de acuerdo a lo contemplado en el Código General del Proceso, las pruebas deben ser apreciadas en conjunto, de acuerdo a las reglas de la sana crítica, en el que el juez razonadamente expondrá el mérito que le asigne a cada prueba³.

³ Código General del Proceso. Artículo 176.

Dicho esto, una vez abordado el acápite de pruebas, procedió a referirse sobre la jurisdicción y competencia que posee el Capitán de Puerto para pronunciarse sobre el siniestro marítimo, y posteriormente, expuso sus consideraciones donde analizó la normatividad aplicable y seguidamente desarrolló lo concerniente al caso concreto, en el que examinó de manera particular lo sucedido el día de los hechos, lo cual derivó en el estudio de las responsabilidades de cada uno de los posibles intervinientes, ultimando en la decisión sobre la responsabilidad del siniestro marítimo, concretada en la parte resolutive del fallo. De ahí que este Despacho no encuentre motivos para concluir que el fallo de primera instancia es incongruente.

En definitiva, considerando que los argumentos planteados por el apoderado del capitán, tripulación y armador del remolcador "SAGA", no ofrecen el sustento necesario que permita acceder a sus pretensiones, el Despacho no modificará la responsabilidad civil decretada por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero del fallo de fecha 31 de marzo de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de la presente providencia, el cual quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje, ocurrido el día 14 de enero de 2011, al señor LUIS EDUARDO CALDERON REDONDO identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.052.073.060 expedida en el Carmen de Bolívar, en condición de capitán del remolcador "SAGA" con matrícula No. MC-04-029.

En consecuencia de lo anterior, declarar solidariamente responsable por el pago de los daños y perjuicios ocasionados con motivo del siniestro marítimo de abordaje a la sociedad INTERNATIONAL TUG S.A. – INTERTUG S.A. en condición de armador del remolcador "SAGA", con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente fallo"

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo de fecha 31 de marzo de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente la presente decisión al abogado JORGE EDUARDO ESCOBAR SILEBI en condición de apoderado de la sociedad TRANSBORDOS DEL CARIBE S.A., al abogado CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA en condición de apoderado de la sociedad INTERNATIONAL TUG. S.A., del capitán y tripulación del remolcador "SAGA" y demás partes, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.



Identificador: syED P2oU W0Lz ZK06 oHzz UP9S nm8-

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por el código QR.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para el cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º.- 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.



Vicealmirante JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL
Director General Marítimo

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el uso de la firma electrónica avanzada. Identificador: syED F2oU W0uZ ZK06 oHzz UP3S nm8=