

Siniestro Marítimo: ruptura del cable submarino de fibra óptica de Telecom

Luz Angela Marín Gómez

Trabajo de Grado para optar al título de Magister en Derecho con énfasis en Derecho
Empresarial

Director del Trabajo de Grado:

Fernando Gandini

Universidad ICESI

Facultad de Derecho y Ciencias Sociales

Santiago de Cali, Julio de 2013

RESUMEN

El presente ensayo estudia el régimen de responsabilidad civil extracontractual aplicable a las actividades marítimas; las normas legales nacionales e internacionales y los avances jurisprudenciales sobre la facultad excepcional otorgada a la autoridad marítima -DIMAR-, para administrar justicia en casos de accidentes o siniestros marítimos. Lo anterior, aplicable a un caso real, ocurrido en la bahía de Santa Marta (Colombia), que ocasionó potenciales daños a la empresa Telecom, como consecuencia de la ruptura del cable submarino de fibra óptica; de otra parte, se presentará un análisis de los supuestos de derecho para la resolución del conflicto y sus eximentes o atenuantes de responsabilidad, como parte de los retos a los que se enfrentaría el juzgador en caso de que hubiera tenido que fallar de fondo el litigio, las conclusiones y recomendaciones.

Palabras Clave: responsabilidad civil extracontractual, actividad peligrosa, causales de exoneración de responsabilidad, siniestro marítimo, autoridad marítima, jurisdicción en accidentes marítimos.

TABLA DE CONTENIDO

I. Siniestro Marítimo en la Bahía de Santa Marta	
1.1.Hechos.....	4
1.2. Investigación Capitanía de Puerto de Santa Marta.....	5
1.4 Contrato de transacción.....	14
II. Capitanía de Puerto	
2.1 La doble funcionalidad de la Capitanía de Puerto bajo el marco del Decreto Ley 2324/84.....	15
2.2 Resolución No. A 849 (20) OMI.....	17
III. Supuestos de derecho para la resolución del caso	
3.1. Régimen de Responsabilidad y factores de imputación.....	18
3.2. Eximentes de Responsabilidad Civil Extracontractual.....	23
IV. Conclusiones	28
V. Recomendaciones	29
VI. Anexo “Fallo Capitanía de Puerto”	32
VII. Guía del Profesor	43
VIII. Bibliografía	44

I. Siniestro Marítimo en la Bahía de Santa Marta

1.1. Hechos

Los hechos que dieron lugar al caso objeto de estudio, ocurrieron el día 10 de agosto de 2006, en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta, cuando el remolcador SANDY CAPE de bandera de San Vicente & Las Granadinas agenciado por su Agencia Marítima, fue autorizado por la Capitanía de puerto⁵ para realizar la maniobra de fondeo⁶. Dicha operación, fue ejecutada por dos Pilotos Prácticos:⁷ designados por la empresa de pilotos BAUPRÉS LTDA, expertos profesionales en las maniobras de fondeo en la Bahía de Santa Marta, realizaron la operación de fondeo y se tomaron alrededor de dos horas, entre las 10:30 a.m. horas y las 12:30 p.m. Una vez verificaron que el remolcador quedara debidamente fondeado, los Pilotos Prácticos se retiraron del área de fondeo, previa autorización del Capitán de Puerto.

⁵ La Capitanía de Puerto pertenece a la estructura de la autoridad marítima colombiana, como una dependencia de la Dirección General Marítima y Portuaria. El numeral 7 del artículo 3° del Decreto 5057 de 2009, consagra dentro de sus funciones: *“Autorizar el arribo, zarpe y fondeo de naves, otorgar la libre plática y verificar el cumplimiento de las condiciones técnicas de las mismas.”*

⁶ Numeral 16 del artículo 2 de la Ley 658 de 2001, define la acción de fondear así: *“Dejar caer al agua el ancla con su correspondiente cadena, cable o cabo entalingado para que aquélla agarre en el fondo y el buque quede sujeto a la misma.”*

⁷ Definido en el numeral 27 del artículo 2 de la Ley 658 de 2001, en los siguientes términos: *“Piloto Practico. Es la 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, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente”*. La actividad de practicaje marítimo y fluvial es obligatorio para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas toneladas de registro bruto (T.R.B.), que realizan maniobras o navegación de practicaje.

A las 15:00 horas, el capitán del puerto, advierte las fuertes ráfagas de viento, que causaron el desplazamiento involuntario del remolcador hacia la costa, y con el fin de evitar un posible encallamiento⁸, daños y/o contaminación ambiental, ordenó la preparación de la máquina para salir del área de fondeo y alejarse de las rocas de la costa.

El 11 de agosto de 2006, la empresa Colombia Telecomunicaciones S.A. ESP (en adelante TELECOM), envió un comunicado a la Capitanía de Puerto de Santa Marta alegando que el cable submarino de fibra óptica ubicada en la Bahía de Santa Marta, sufrió graves daños, causando la interrupción de tráfico de comunicaciones, lo que significó para la empresa, graves perjuicios. En atención a la queja presentada por TELECOM, la Capitanía de puerto, procedió a abrir investigación por el siniestro marítimo “daños materiales graves” bajo el Expediente N° 073 de 2006.⁹

1.2 Investigación Capitanía de Puerto de Santa Marta

La Capitanía de Puerto de Santa Marta, tuvo conocimiento del hecho, debido al escrito presentado por la Gerente Legal Contencioso Financiera de TELECOM, quien solicitó la apertura de la investigación fundamentado su petición en que la motonave Sandy Cape, el día 10 de agosto de 2006, aproximadamente a las 11:00 am, a causa de la operación de fondeo en el Puerto de Santa Marta, área donde se encontraba tendido el cable de fibra óptica que opera la autora, causó daños graves con ocasión de la ruptura de dicho cable, causando un corte y la consecuente interrupción del tráfico, lo que generó graves perjuicios para la empresa.

⁸ Encallamiento es la acción y efecto de encallar, que en los términos del diccionario de la Real Academia Española en materia de embarcación, se refiere a dar en arena o piedra, quedando en ellas sin movimiento.

⁹ El 11 de agosto de 2006, Colombia Telecomunicaciones S.A. ESP a través de su Gerente Legal Contencioso Financiera presentó escrito mediante el cual interpuso una queja contra el propietario/armador de la motonave Sandy Cape por los perjuicios causados como consecuencia del corte del cable de fibra óptica que opera Telecom.

Como consecuencia de este hecho, la entidad con auto fechado 17 de agosto de 2006, abrió la investigación bajo el procedimiento del Decreto 2324 de 1984 relacionado en los artículos 26, 27 y subsiguientes y la Resolución No. A.849 (20) OMI, vinculando al capitán y armador del Sandy Cape, a su agente marítimo, a la empresa de practicaje y los pilotos prácticos designados, con el objeto de establecer las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que sucedieron los hechos, culpa y responsabilidad de los involucrados en el hecho, los daños y avalúo de los mismos, así como determinar si hubo responsabilidad administrativa por violación a las normas o reglamentos que rigen la Legislación Marítima Colombiana. Igualmente ordeno la recepción de los documentos de las embarcaciones, de la tripulación y empresas y demás pruebas conducentes.

En virtud del artículo 35 y siguientes del Decreto 2324 de 1984, el 18 de agosto de 2006, se celebró la primera audiencia dentro de la investigación adelantada por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el despacho practico las pruebas y diligencias decretadas, de las cuales resalto las siguientes pruebas documentales¹⁰ presentadas por TELECOM, a saber:

- | | |
|--|-----------------|
| • Costo Buque Cablero | USD 918.880 |
| • Materiales consumibles en la operación | 75.000 |
| • Instrumentación requerida | 1.510 |
| • Transporte consumibles Barranquilla
Santa Marta- Barranquilla | 2.776 |
| • Desplazamiento y asistencia Personal Técnico | 3.250 |
| • Total | 1.001.416 |
| • Total Afectación LDI | USD 348.672.145 |
- Documento denominado Falla en Red Troncal de fibra óptica con descripción de daños y pérdidas por falla en el servicio por valor de \$2.439.803.425 pesos.

¹⁰ Fallo Primera Instancia de agosto ocho (08) de 2011 Investigación Jurisdiccional por el siniestro marítimo “Daños Materiales Graves” ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N SANDY CAPE matricula 7903 de bandera St. Vicent, agenciada por su Agencia Marítima, hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Martha. Pág. 1 y 2.

- Relación de las fallas ocasionadas entre el 10 y 12 de agosto indicando valores de pérdidas de \$566.025.600 pesos.
- Relación de hechos sobre la reparación del cable submarino de comunicaciones.

En consecuencia, el autor estimó como daños materiales la suma de Dos Millones Quinientos Mil Dólares Americanos (USD\$2.500.000.00).

El Capitán de Puerto, en observancia a los artículos 37 numeral 7 y 72 del Decreto 2324 de 1984¹¹, fijó la garantía en la suma de Dos Millones Quinientos Mil Dólares Americanos (USD\$2.500.000.00) a ser otorgada por el Remolcador Sandy Cape previamente a obtener la autorización de zarpe. La decisión adoptada por la Capitanía de Puerto fue notificada el mismo 18 de agosto de 2006 en estrados, sin que las partes interpusieran recurso alguno, quedando en firme el monto y la naturaleza de la garantía que debía otorgarse por lo que el armador del remolcador por intermedio de su Club de P&I¹² presentó la garantía requerida, la cual fue aprobada por el Director General Marítimo de Colombia.

Las pruebas documentales aportadas en el proceso, por parte del presunto responsable que representaba a la MOTONAVE SANDY CAPE¹³, las siguientes:

¹¹ Numeral 7 artículo 37 del Decreto 2324 de 1984, manifiesta: *“De inmediato procederá además a fijar el monto de la garantía que las partes deben otorgar según sea el caso y especialmente para los buques o naves que se an parte de la investigación a los cuales sólo se les autorizará el zarpe cuando hayan constituido garantía suficiente para responder por los daños y costas del juicio, como más adelante se expresa.”*

Artículo 72 del Decreto 2324 de 1984, establece: *“A los buques, naves o artefactos navales cuyos capitanes, oficiales o tripulantes se encuentren sometidos al proceso de investigación por accidentes o siniestros marítimos, no se les autorizará el zarpe a menos que hayan constituido garantías suficientes, a satisfacción de la Capitanía de Puerto respectiva, para responder por los eventuales daños, perjuicios, multas y costas del proceso y siempre que los oficiales o tripulantes requeridos para el esclarecimientos de los hechos hayan asistido a las respectivas diligencias o se hayan desembarcado y puesto a las órdenes del Capitán de Puerto.”*

¹² Club P&I: Asociación o Club de Protección e Indemnización.

¹³ Ibid. 9. Pag. 2

- Fotocopia acta de visita No. CP4-734-I fechado agosto 10 de 2006
- Fotocopia estado de hechos correspondiente al día 10 de agosto de 2006
- Fotocopia dos (02) reporte de Maniobras y Servicios de Practicaje –PILREP- suscrito por cada uno de los pilotos prácticos.
- Fotocopia carta de navegación británica No. 2267, carta oficial graficada con la maniobra, coordenadas de navegación y sitio de fondeo.
- Fotocopia aviso de arribo
- Fotocopia SHIP´S PARTICULARS
- Fotocopia Lista de Tripulantes
- Fotocopia listado últimos puertos, no reporta novedad
- Fotocopia Générale Verklaring
- Fotocopia certificado de registro
- Fotocopia certificado de línea internacional de carga
- Copia simple contrato de transacción suscrito por un lado por el representante legal de TELECOM, y los apoderados del R/R Sandy Cape de bandera San Vicente & Las Granadinas debidamente facultados para celebrar y suscribir el contrato de transacción.

Los documentos aportados por la empresa de practica BAUPRES LTDA¹⁴, las siguientes:

- Fotocopia licencia de explotación comercial No. 029 de la empresa de practica.
- Fotocopia licencia No. 19362419 piloto del práctico.
- Fotocopia licencia No. 73076542 del piloto práctico Segunda.

¹⁴ Ibíd. 9. Pág. 2

En la etapa probatoria, se destaca de las declaraciones presentadas, la rendida por el capitán del remolcador Sandy Cape¹⁵ quien manifestó que el remolcador fue fondeado junto con la barcaza al considerarlo adecuado en el evento que se requiera un movimiento imprevisto, el piloto practicante estuvo a bordo durante la operación, y hasta las 14:45 horas todo permanecía en calma, con vientos de 3 a 4 nudos de velocidad, persistiendo la posición inicial de fondeo, pero a las 15:00 horas el GPS registro movimientos, indicando ráfagas de aproximadamente 25 nudos, por lo que se dio la orden de preparar anclas y encender máquinas, primero encendieron una de las máquinas y a los cinco minutos la otra, encargándose del timón y haciendo maniobra hacia adelante, a fin de evitar colisionar con la barcaza, asimismo el contra maestre izo el ancla, quedando contra el viento, para manejar la situación y evitar el encallamiento o la colisión, luego liberaron el ancla y navegaron hacia la estación de pilotos práctico, en donde desembarcó parte de su personal de la barcaza para el remolcador y después navegó cinco millas moviéndose entre el curso 040 y 220 porque no tenía fondo para tirar anclas. Pese a lo anterior, la maniobra se hizo tarde, ya que el viento los alcanzó a arrastrar un poco al área de la playa. En dicho acto, la maniobra se hizo con dos pilotos a bordo, uno en radar y otro lo acompañaba, comunicándose entre sí por radio para dirigir la maniobra, quienes acordaron que el piloto observaba y el capitán hacía la maniobra, actividad terminada con siete grilletes, con viento en calma y en buenas condiciones.

El piloto practico del R/R Sandy Cape, el, estuvo a bordo como piloto practico asesor del piloto práctico maestro porque el R/R Sandy Cape sería fondeado en conjunto con la barcaza Amt Trader y sobrepasaba las 10.000 toneladas de registro bruto, de su declaración se evidencia principalmente que por sugerencia del capitán, la operación de fondeo se hizo con ancla de estribor pese a la recomendación de los pilotos de usar el ancla de babor, bajo el argumento de que estaba habilitada con 10 grilletes y contaba con su sistema en optimas condiciones. Asimismo, el piloto quien hizo las veces de asistente a

¹⁵ Ibíd. 9. Pág. 2

bordo, manifestó que el capitán del remolcador, coordinó la maniobra de fondeo en una sola unidad por considerarla segura porque el ancla y las cadenas del remolcador soportaban el peso de la barcaza, que para la escogencia del área de fondeo consideraron el largo del remolcador y la barcaza y las distancias entre los dos, que era de aproximadamente 240 metros, la posición y la profundidad que fue determinada en 50 metros, fue aceptada por el capitán, quien recomendó usar el ancla de estribor por estar en mejores condiciones y que era preferible hacer el fondeo arriándola con el molinete, por lo que sugirió la asistencia del R/R ATLAS para el viraje hacia el costado de babor para evitar que la barcaza se valla encima del remolcador y golpearlo al momento de orientar la proa del remolcador en dirección del viento.

De la declaración presentada por el Ingeniero de Telecom, manifestó que el cable de fibra óptica tendido en la ciudad de Santa Marta desde 1995, con una longitud aproximada de 4.000 kilómetros, que enlaza la red principal entre ciudades del país y redes secundarias de TELECOM, el tramo dañado corresponde al enlace entre Santa Marta y Barranquilla, red por la cual viajan todas las comunicaciones del país incluyendo todos los servicios que TELECOM le proporciona a otras compañías, dicha red nacional se enlaza con la red intencional de cables submarinos, y es la única empresa en su momento que ofrecía servicios de larga distancia.

De la prueba pericial decretada, mediante auto del 17 de agosto de 2006, se designaron dos peritos: un perito marítimo en Navegación y Cubierta, categoría A y perito marítimo en Ingeniería Naval categoría A, a fin de que presentaran informes sobre los hechos, daños y avalúo de los mismos, que fue completado con auto fechado 25 de agosto de 2006, quienes presentaron su informe pericial el cuatro (04) de septiembre de 2006 y el informe de complementación el 20 de mayo de 2007, que en virtud del artículo 238 del Código de Procedimiento Civil, los apoderados de las partes involucradas: capitán, tripulación y armador del R/R SANDY CAPE, y el apoderado del Agente Marítimo, por una parte, y el

apoderado de TELECOM por otra parte. El informe pericial presentado por los peritos designados, concluye en los siguientes términos:

“(…) después del análisis de la maniobra de fondeo del R/R SANDY CAPE en conjunto con la B/Z AM TRADER, de los equipos utilizados y en general los pormenores de la misma, que la maniobra de fue ejecutada en condiciones normales, obedeciendo un patrón de seguridad, cumpliendo las normas marítimas nacionales e internacionales, quedando debidamente fondeado, pero el Capitán de la M/N SANDY CAPE una vez terminada la maniobra de fondeo, quedaba en maniobra restringida que ameritaba extremar medidas de seguridad, tanto de personal permanente en el puente de gobierno, guardia al ancla y personal en la sala de máquinas, con consignas especiales para maniobra en forma rápida y segura, en caso de presentarse algún evento durante su fondeo en la bahía de Santa Marta. Que debió tener acciones previstas como mantener un piloto practico a bordo durante su permanencia en el puerto y el apoyo permanente de remolcadores, para ser utilizados en caso de emergencia.”
(subrayado fuera de texto original).

Los peritos estimaron los costos por reparaciones del cable de fibra óptica, operación del buque cablero TYCO RESPONDER, logística para desplazamiento de materiales, y servicios de asistencia de personal técnico por la suma de US \$264.611,66.

Una vez cerrada la etapa instructiva, se corrió traslado a las partes para que presentaran dentro del término legal, los alegatos de conclusión, quienes solicitaron a la Capitanía, que se aceptara el acuerdo de transacción celebrado entre los armadores y agentes del remolcador Sandy Cape por una parte, y TELECOM por la otra, quienes declararon resarcidos los daños y perjuicios causados con ocasión del siniestro marítimo, y por lo anterior, manifiestan no tener interés con respecto a los resultados de la investigación. Los apoderados de la motonave, igualmente señalaron que el 23 de marzo de 2011 habían

firmado un documento de transacción en el que acordaban que pagarían a TELECOM el valor de US \$278.000 dentro de los cinco días siguientes a la firma del documento, quedando a paz y salvo por cualquier concepto que se genere de la investigación, poniendo fin al litigio, haciendo transito a cosa juzgada, sin reconocer responsabilidades, y que fue aceptado mediante auto de fecha abril 13 de 2011 en el proceso adelantado por los mismos hechos ante el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Barranquilla y en ese sentido, respecto de los perjuicios cuyo reconocimiento pretendía el proceso ante la Capitanía, solicita que por sustracción de materia se abstenga el fallo de un pronunciamiento respecto sobre el punto de responsabilidades y reparación de daños.

Asimismo, los apoderados de la motonave Sandy Cape, reiteran en los alegatos, que la conducta del Capitán y su tripulación está desprovista de culpabilidad, al realizar la maniobra con autorización previa y con el cumplimiento de los requisitos de seguridad, manifestando que al configurarse la excepción propuesta de fuerza mayor o caso fortuito conforme lo establece el artículo 1 de la ley 95 de 1890 que subrogó el artículo 64 del Código Civil, presupuestos acogidos por la Jurisprudencia nacional, como “inimputabilidad, imprevisibilidad e irresistibilidad” que en términos de la Corte Suprema de Justicia indica que para el lecho se repute como fortuito, es necesario que no se encuentre relación alguna de causa efecto con la conducta culpable del deudor, y es así como se desconfigura la imputabilidad de responsabilidad, al quedar demostrado su eximente, por ser un hecho irresistible de la naturaleza, representado por grandes ráfagas de viento, el capitán y su tripulación supero las medidas de seguridad razonablemente adoptadas durante la maniobra de fondeo y la diligencia y buen gobierno del capitán del remolcador.

En la parte considerativa del fallo, el despacho establece que en virtud de las sentencias proferidas por el Consejo de Estado, la Capitanía de Puerto, en atención a su ejercicio excepcional de función jurisdiccional, está facultado para iniciar investigaciones y establecer responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos, por lo que sus decisiones son de carácter jurisdiccional, dictados en un juicio de policía de carácter

civil¹⁶, quedando el Consejo de Estado restringido a proferir pronunciamientos de merito, bajo la interpretación del artículo 82 inciso 3 del C.C.A¹⁷ dado de que dichos actos están sustraídos del control jurisdiccional.

Respecto a la imputación de responsabilidad, el despacho establece que se cumplen los presupuestos para abstenerse de proferir un pronunciamiento de fondo, sobre culpabilidad y responsabilidad de los involucrados y acepta la transacción sobre los daños causados, y por ende, se abstiene de declarar el avalúo de los mismos.

Sobre la posible violación de la legislación marítima Colombiana, la Capitanía menciona que en razón a que transcurrieron cinco años, se perdió la facultad sancionatoria¹⁸, por el fenecimiento del derecho de acción.

Otras Acciones Legales interpuestas por TELECOM

TELECOM, radico ante el Juzgado Séptimo Civil del Circuito de Barranquilla, una solicitud de embargo preventivo del remolcador SANDY CAPE; el despacho, procedió a expedir los oficios de embargo y secuestro del remolcador, y confirió un plazo de sesenta días al peticionante, para que radicara la demanda para decidir de fondo el litigio.

¹⁶ Al respecto, la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, dirimió la contradicción referente al carácter de juicio civil policivo, al indicar que la autoridad marítima ejerce una verdadera función de administración de justicia para los casos señalados en la ley, y sus fallos cumplen las mismas características propias de una sentencia judicial, por lo que no puede entenderse que es un fallo a manera de juicio policivo civil.

¹⁷ El artículo 82 Inciso 3° del C.C.A. derogado por artículo 309 de la Ley 1437 de 2011, establecía: La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo no juzga las decisiones proferidas en juicios de policía regulados especialmente por la ley.

¹⁸ El artículo 38 del C.C.A. establece un plazo de tres años contados a partir de la ocurrencia del hecho para ejercer el poder sancionador.

El día 22 de agosto de 2006, TELECOM, radicó ante la Capitanía de Puerto de Santa Marta el oficio No. 833 de fecha 18 de agosto de 2006, expedido por la Secretaría del Juzgado Séptimo Civil del Circuito de Barranquilla mediante el cual se decretaba el embargo preventivo del remolcador Sandy Cape.

El 25 de agosto de 2006 los apoderados de las partes aportaron memorial dirigido al Juzgado Séptimo Civil del Circuito de Barranquilla en el que se anexaba carta de crédito bancaria suscrito conjuntamente por los apoderados de TELECOM y de la agencia marítima del remolcador Sandy Cape, expedida por el Banco ABN AMRO BANK (Colombia) S.A., por un valor de Un Millón Ochocientos Mil Dólares Americanos (USD\$1.800.000,00).

TELECOM, de manera simultánea solicitó ante cada entidad, una garantía que amparaba los mismos presuntos perjuicios, ambas garantías - es decir la aprobada por la Capitanía de Puerto de Santa Marta y la aprobada por el Juzgado Séptimo Civil del Circuito de Barranquilla - se mantuvieron vigentes.

Posteriormente, el autor presentó demanda de responsabilidad civil extracontractual en contra del armador del remolcador Sandy Cape y de manera solidaria contra su agente marítimo, en cuantía superior a los Tres Mil Millones De Pesos Mcte (\$3.000.000.000). A la mencionada demanda le correspondió por reparto el Juzgado Tercero (3º) Civil del Circuito de Barranquilla, bajo el número de expediente 2006 – 282. El agente marítimo del remolcador Sandy Cape, presentó la contestación de la demanda, proponiendo excepciones de merito y negando responsabilidad en los hechos que dieron origen a la demanda.

1.3. Contrato de Transacción

En virtud de lo anterior, el 16 de noviembre de 2010, las partes celebraron acuerdo de transacción, en el que el armador del remolcador Sandy Cape se comprometió a pagar a favor de TELECOM la suma de Doscientos Dieciocho Mil Dólares (US\$218.000,00) como

indemnización por los perjuicios causados al cable de fibra óptica de su propiedad, y TELECOM por otra parte, se comprometió a eximir de toda responsabilidad civil extracontractual al remolcador, el armador, su agente marítimo y todas sus compañías asociadas y filiadadas, desistiendo de cualquier reclamación judicial, extrajudicial y administrativa, comprometiéndose a que una vez recibiera el pago acordado, debía informar al Juzgado de conocimiento y la Capitanía de Puerto de Santa Marta, sobre el acuerdo de transacción celebrado entre las partes, desistiendo de los mismos y solicitando la terminación del proceso y la investigación. Por otra parte, se comprometió a solicitar conjuntamente con el apoderado del armador del Remolcador Sandy Cape la reducción del monto de la Carta de Garantía expedida por el Club de P&I del remolcador, teniendo como parámetro para la reducción del monto de la garantía la cuantía inicialmente reclamada por TELECOM de DOS MILLONES QUINIENTOS MIL DOLARES AMERICANOS (USD2.500.000.00) y excluir a TELECOM como beneficiaria de la Carta de Garantía.

II. La doble funcionalidad de la Capitanía de Puerto bajo el marco del Decreto Ley 2324/84

Con base en el artículo 116 de la Constitución Política, la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas, con la limitación de adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos, es así como el artículo 4 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece que:

“la Dirección General Marítima y Portuaria es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, en los términos que señala este Decreto y los reglamentos que se expidan para su cumplimiento y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país”

La estructura interna de la DIMAR, está consagrada en el artículo 1 del Decreto 5057 de 2009, y ubica a la Capitanía de Puerto como una dependencia. El artículo 48 del citado

Decreto 2324 de 1984¹⁹, determina por una parte la función jurisdiccional otorgada a la Autoridad Marítima, quien en su calidad de juez determina la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y ponen fin a las controversias de carácter privado mediante sentencia, por otra parte, le asigna la función administrativa para sancionar al infractor y garantizar la aplicación de la ley.

Frente al alcance jurisdiccional de la autoridad marítima, han sido muchos los pronunciamientos del Consejo de Estado, de los cuales no se evidencia una decisión uniforme sino que la materia ha sido objeto de fallos contradictorios.

La Sentencia C-212 de 1994 de la Corte Constitucional, establece que la capitanía de puerto y la DIMAR realizan una función eminentemente de carácter jurisdiccional, cuando investigan y fallan en accidentes o siniestros marítimos, que a pesar de ser una autoridad administrativa, tienen dicha facultad excepcional a la luz del artículo 116 Constitucional.

El Consejo de Estado en sentencia del 20 de marzo de 1996, expediente No. 207, declaró la nulidad de todo lo actuado, bajo la tesis que todo acto proferido por la autoridad administrativa son de naturaleza jurisdiccional a manera de un juicio civil policivo, por lo tanto no son enjuiciables ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo.

Esta sentencia resulto contradictoria, al determinar en las conclusiones que la actuación judicial de la autoridad marítima es “a la manera de un juicio civil policivo”, situación que había sido dirimida en la sentencia de la Corte Constitucional C-212 de 1994.

¹⁹ Artículo 48. **Contenido de los fallos.** Los fallos serán motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas. **(Nota: La Corte Constitucional declaró la exequibilidad de este artículo en la Sentencia C-212 del 28 de abril de 1994).**

En sentencia del Consejo de Estado, del 1 de noviembre de 2007, Consejero Ponente Camilo Arciniegas Andrade, sostiene que los pronunciamientos que profiere la DIMAR en las investigaciones por accidentes y siniestros marítimos, se despliega una actividad eminentemente jurisdiccional y no administrativa, que tiene fuerza vinculante y características propias de una sentencia judicial que pone fin al proceso, ya que la actividad jurisdiccional se distingue por solucionar intereses concretos de terceros y la administrativa por satisfacer intereses propios de la administración. Asimismo, el fallo, establece la responsabilidad de los involucrados y declara el derecho entre los particulares, de tal forma que no es correcto calificarlo como fallos dictados en juicio policivo civil.

Se refiere al artículo 82 del C.C.A., que restringe a la jurisdicción de lo contencioso administrativo para juzgar decisiones en juicios policivos, para aclarar que los pronunciamientos de la autoridad marítima son sentencias judiciales y no juicios policivos, quedan sujetos al control de la jurisdicción contencioso administrativa.

La Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, establece que El Capitán de Puerto en primera instancia y el Director Marítimo en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida en que la Constitución permite un ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales, asimismo, indica que la autoridad marítima deberá analizar en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima y sancionar por este hecho, en cuyo caso, ejercería una función administrativa.

2.2. Resolución No. A 849 (20) OMI:

La citada norma aprueba el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobada el 27 de noviembre de 1997 por la Organización Marítima Internacional, que tiene como objeto promover un enfoque común en la investigación de siniestros y sucesos marítimos, así como fomentar la colaboración entre Estados para

determinar qué factores contribuyen y dan lugar a tales siniestros; a fin de establecer medidas correctivas y mejorar la seguridad de la gente de mar y de los pasajeros como la protección del medio marino. Para dicho fin, es necesario el respeto mutuo de las normas y practicas nacionales a través de la cooperación de los Estados abanderados, mediante la aplicación de un enfoque común para la investigación y notificación de los siniestros marítimos.

La investigación es de carácter marítimo sin pretender desconocer posibles investigaciones que se puedan adelantar por autoridades de carácter civil, penal y/o administrativo, cuyo propósito es establecer las circunstancias del siniestro, definir las causas y formular las pertinentes recomendaciones sobre seguridad, que en teoría no pretende determinar responsabilidad ni culpa, la autoridad no debe abstenerse de abiertamente de dar a conocer las causas para evitar inferirse culpa o responsabilidad.

La precitada norma insta a los Estados de abanderamiento a que investiguen todos los siniestros graves y muy graves que sufran sus buques. Cuando ocurra un siniestro, los Estados de abanderamiento y ribereños, en reconocimiento de las obligaciones de dicho Estado para con sus ciudadanos y del estado jurídico del mar territorial con ocasión a lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, debiendo decidir por acuerdo mutuo qué Estado debe asumir la función de investigador principal.

III. SUPUESTOS DE DERECHO PARA LA RESOLUCIÓN DEL CASO

De no haberse presentado un acuerdo de transacción entre las partes, el Capitán de Puerto encargado, en virtud de las facultades excepcionales para administrar justicia, hubiera tenido que fallar de fondo el litigio y declarar la responsabilidad de los involucrados, tasar la indemnización y si es del caso, fijar las sanciones al infractor por incumplimiento de la legislación marítima.

El daño causado a la víctima, es el hecho generador de la responsabilidad civil, y la naturaleza del hecho es la que determina el tipo de responsabilidad que se configura, es

así como se puede afirmar que *“el daño contractual deriva de la violación de una obligación específica preexistente, mientras que el daño extracontractual simplemente se deriva de la violación de la genérica obligación del neminem laedere. Así, se ha escrito que recae en el campo de la responsabilidad extracontractual cuando el contenido ilícito viola la norma general que prohíbe penetrar en la esfera jurídica del otro...”*²⁰ en ese sentido, el hecho que genera el tipo de responsabilidad extracontractual, se deriva del incumplimiento del deber genérico de no intervenir en el derecho de los otros. De otro lado, se presenta la culpa como un elemento generador de responsabilidad, para lo cual, será determinada, dependiendo el sistema de responsabilidad aplicable al caso, que podrá ser subjetivo u objetivo.

El perjuicio es uno de los elementos constitutivos de la responsabilidad civil, tal como lo afirman los Hnos. Mazeaud-Tund al indicar que *“En efecto, ese requisito aparece integrando la esencia de las responsabilidad civil. Puesto que se trata de reparar, hace falta desde luego que exista algo que reparar”*²¹ dicho lo anterior, la responsabilidad civil surge como una obligación de indemnizar basada en la existencia de un perjuicio.

Ahora bien, los daños indemnizables consisten en los patrimoniales conformado por el daño emergente y lucro cesante, definidos en el artículo 1614 del Código Civil Colombiano, y los extrapatrimoniales. Javier Tamayo los distingue en los siguientes términos:

“Así planteadas las cosas, los daños se dividen en patrimoniales o extrapatrimoniales. Los patrimoniales, llamados también materiales, afectan bienes económicos de la víctima,

²⁰ DE CUPIS Adriano, El Daño Teoría General de la Responsabilidad Civil – Traducción de la segunda edición por Angel Martínez Sarrión – Bosch Casa Editorial Barcelona 1975, pagina 137.

²¹ MAZEAUD HENRI Y LEÓN Y TUNC ANDRÉ, Tratado Teórico y Práctico de la Responsabilidad Civil Delictual y Contractual – Traducción de la quinta edición por Luis Alcalá-Zamora Tomo Primero Volumen I – Página 1 Ediciones Jurídicas Europa-América, Buenos Aires 1961, pagina 293.

mientras que los extrapatrimoniales se derivan de atentados contra bienes sin valor pecuniario, pero igualmente protegidos por la Constitución y las leyes²²”

A pesar de que el citado artículo, se encuentra ubicado en el Libro Cuarto del Código Civil, que trata los efectos de las obligaciones, esta clasificación de los daños indemnizables, es aplicable tanto para la responsabilidad civil contractual como extracontractual, con ocasión a que el fin consiste en reparar el daño sufrido por la víctima, para lo cual debe indemnizarse la pérdida sufrida como la ganancia perdida o dejada de percibir, para ambos tipos de responsabilidad.

En virtud de lo anterior, y al hacer el estudio del caso, es necesario revisar los elementos que conforman la responsabilidad civil, tales como: el hecho, el daño y su nexo causal.

Una vez se hayan analizado los elementos que constituyen la responsabilidad civil, el juzgador se enfrenta a un nuevo reto y es establecer el régimen de responsabilidad aplicable al caso, que podría ser objetiva o subjetiva.

3.1.1. EL HECHO

Los hechos ocurridos deben ser analizados para deducir si tuvieron incidencia con los perjuicios causados a la víctima, y a su vez, verificar si los demandados responden civil y extracontractualmente.

El Armador es guardián de la nave y de la actividad peligrosa que se realice con ella, y de acuerdo a los artículos 1478 y 1481 del C. de Co²³, responde de los daños que en

²² TAMAYO JARAMILLO Javier, De la Responsabilidad Civil – De los Perjuicios y su Indemnización – Segunda reimpresión de la primera edición – Tomo II Editorial Temis 1996. Página 116.

²³ El Artículo 1478 del C. de Co, establece: Son obligaciones del armador: 1. Pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave en ejercicio de sus atribuciones legales; 2. Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación, y 3. Cumplir los contratos lícitos que la agencia marítima o el capitán celebre en beneficio de la nave o de la expedición.

desarrollo de ésta se ocasionen, el capitán del buque es quien tiene el gobierno y la dirección del mismo y los pilotos prácticos ejercen con el capitán una actividad conjunta en la maniobra de conducción del buque, en las operaciones de arribo, amarre, desamarre y fondeo de la nave.

Respecto del Capitán de la Motonave, al examinar las pruebas practicadas, queda demostrado que el capitán era quien conducía el buque, y su responsabilidad surge del “hecho propio, imputable a título de culpa, como jefe superior de la nave”. Del estudio de las declaraciones rendidas y el informe del perito, se evidencia una falla por parte del Capitán, por una parte, al no atender la recomendación dada por los pilotos prácticos, de realizar la operación de fondeo con el ancla de babor, que en su lugar fue realizada con el ancla de estribor, bajo el argumento de que estaba habilitada con 10 grilletes y contaba con su sistema en óptimas condiciones y que era preferible hacer el fondeo arriándola con el molinete, por otra parte, el informe pericial indica que a pesar de realizar la operación de fondeo en condiciones normales y con el cumplimiento de las normas de seguridad nacionales e internacionales, manifiesta que: (...) *pero el Capitán de la M/N SANDY CAPE una vez terminada la maniobra de fondeo, quedaba en maniobra restringida que ameritaba extremar medidas de seguridad, tanto de personal permanente en el puente de gobierno,*

El Artículo 1481 del C. de Co, contempla lo siguiente: El armador, propietario o no de la nave, sólo responderá hasta por el valor de ésta, sus accesorios y el flete, en el cumplimiento de las obligaciones siguientes: 1. De las indemnizaciones debidas a terceros por daños o pérdidas causados durante la navegación o en puerto por culpa del capitán, de la tripulación, del práctico o de cualquiera otra persona al servicio de la nave; 2. De las indemnizaciones debidas por daños causados al cargamento que se entregue al capitán para su transporte, o a los bienes que se encuentren a bordo; 3. De las demás obligaciones derivadas de los conocimientos de embarque o contrato de fletamento; 4. De las indemnizaciones debidas por las culpas náuticas en la ejecución de un contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el ordinal 1o. del artículo 1609; 5. De la obligación de extraer los restos de una nave naufraga y de las obligaciones vinculadas a aquélla; 6. De las remuneraciones de asistencia y salvamento; 7. De la contribución que corresponda a su nave en virtud de un acto de avería común, y 8. De las obligaciones contraídas fuera del puerto de matrícula por la agencia marítima o el capitán, merced a sus poderes legales para atender las necesidades de su nave o a la continuación del viaje, siempre que aquéllas no provengan de insuficiencia o defecto del equipo o del aprovisionamiento al comienzo del viaje. Parágrafo.- Para los efectos de este artículo se entenderán como accesorios los indicados en el artículo 1562.

guardia al ancla y personal en la sala de máquinas, con consignas especiales para maniobra en forma rápida y segura, en caso de presentarse algún evento durante su fondeo en la bahía de Santa Marta. Que debió tener acciones previstas como mantener un piloto practico a bordo durante su permanencia en el puerto y el apoyo permanente de remolcadores, para ser utilizados en caso de emergencia”.

Ahora bien, la falta al deber de cuidado por parte del Capitán, puede ser relevado dependiendo el régimen de responsabilidad acogido, teniendo en cuenta que la responsabilidad extracontractual objetiva por actividad peligrosa, con su sola ocurrencia lleva a presumir la culpa en quien ejerce la actividad y a la víctima le basta probar que el daño tuvo su causa en tal actividad, es así como la jurisprudencia ha reiterado que en este tipo de responsabilidad, no se basa en la culpabilidad, sino en el carácter riesgoso o peligroso que representan esas actividades hacen responsables al agente, obligándolo a resarcir los daños causados.

Sobre este factor de imputación, cabría como causales de exoneración si se prueba la intención de un elemento extraño que de manera alguna le pueda ser imputable: hecho o culpa de la víctima, hecho o culpa de un tercero, fuerza mayor o caso fortuito.

Para acogernos al régimen de responsabilidad objetiva por actividades peligrosas, es necesario que los hechos que dieron lugar al litigio, hayan causado el daño en ejercicio de una actividad peligrosa, que de acuerdo a la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, la navegación marítima es una actividad peligrosa.

A pesar de la posición generalmente aceptada por las altas cortes, sobre la responsabilidad objetiva en las actividades peligrosas, el pronunciamiento reciente de la Sala Civil de la Corte Suprema, insiste en que la responsabilidad no se origina en el riesgo ni en el daño, sino en la “presunción rotunda” de que el agente generador del daño, obró con malicia, negligencia, desatención o incuria, en otras palabras, con la imprevisión de que trata la culpa.

La base de su interpretación proviene del análisis del artículo 2356 del Código Civil, la cual todo daño que puede imputarse a malicia o negligencia de otra persona debe ser reparado por esta. Asimismo la Corte manifiesta que si la intención del legislador hubiera sido dejar por fuera la culpa, seguramente hecho las precisiones correspondientes.

En virtud de lo anterior, la culpa presunta que se predica de quien ejecuta la actividad riesgosa es diferente de la culpa probada, en la que el agente generador del daño puede librarse de su responsabilidad demostrando que obró sin imprevisión.

3.1.2. EL DAÑO

Es un elemento constitutivo de responsabilidad civil, entendido como la lesión, detrimento o menoscabo de un derecho o interés, que en nuestro caso, corresponde a la ruptura del cable de fibra óptica de TELECOM, lo que ocasiono unos daños materiales, provenientes de los costos en la reparación de dicho cable y las pérdidas económicas por la falla en la prestación del servicio en el tráfico de comunicaciones. Para que haya lugar a la reparación, es necesario que quede debidamente demostrado la existencia de los perjuicios.

La estimación de los daños fue presentada por el demandante en el escrito radicado en la Capitanía de Puerto de la Bahía de Santa Marta, en todo caso, el despacho deberá valorar las pruebas y el dictamen del perito quien hizo una estimación de los costos de reparación del cable, por un valor irrisorio al indicado por TELECOM.

3.1.3. NEXO CAUSAL

Corresponde a la relación o vinculo de causalidad entre el hecho realizado por el agente y el daño sufrido por la víctima, que deberá ser estudiada por el fallador, como un elemento fundamental para declarar la existencia de responsabilidad civil extracontractual y condenar el pago de los perjuicios probados en el proceso.

3.2. EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD

El demandado o agente generador del daño, en virtud del factor de imputación de responsabilidad, se presentan unas causales de exoneración, las siguientes: Fuerza mayor o caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima y por hecho de un tercero. El caso de estudio, el juzgador deberá examinar los siguientes eximentes de responsabilidad:

3.2.1. FUERZA MAYOR y/o CASO FORTUITO

Con ocasión a los hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2006, el remolcador Sandy Cape realizó maniobra de fondeo en la bahía de Santa Marta, autorizada por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para dicha operación se dispuso dos (2) expertos pilotos prácticos en el área de fondeo del mencionado puerto.

La actividad de Practicaje Marítimo y Fluvial es obligatoria conforme lo contempla el CAPITULO III, artículo 4º de la Ley 658 de 2001 que establece:

“ARTÍCULO 4o. PRACTICAJE MARÍTIMO Y FLUVIAL OBLIGATORIO Y FACULTATIVO. La actividad marítima y fluvial de practicaje 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 practicaje (...)”

Asimismo, el artículo 2 de la ley 658 de 2001 define la figura del Piloto Práctico como:

“(...)la 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, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente” (Énfasis añadido).

Los Pilotos Prácticos, realizaron la operación de fondeo con la autorización de la Capitanía de Puerto y, previamente a su retiro del área de fondeo, verificaron por espacio de más de una (1) hora que la Motonave se encontraba correcta y debidamente fondeada.

La operación de fondeo se llevó a cabo entre las 10:30 a.m. horas y las 12:30p.m. horas del día 10 de Agosto de 2006, cuando los Pilotos Prácticos se retiraron del área de fondeo autorizada por el Capitán de Puerto.

Hacia las 15:00 horas el Capitán del remolcador advierte la presencia de fortísimas ráfagas de viento que empujaron el remolcador hacia la costa, razón por la cual ordenó preparar la máquina para salir del área de fondeo y alejarse de las rocas de la costa para evitar un posible encallamiento y contaminación del medio marino.

La hipótesis sobre la cual el demandante se fundamenta, contiene los presupuestos que configuran la excepción propuesta de FUERZA MAYOR y/o CASO FORTUITO conforme lo establece el artículo 1º de la Ley 95 de 1890 que subrogó el artículo 64 del Código Civil, y que los define como: "... el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos (sic) de autoridad ejercidos por funcionario público, etc."

Los presupuestos a los que se refiere la norma han sido desarrollados ampliamente por la Jurisprudencia (Corte Suprema de Justicia, Casación Civil, Sentencia de noviembre 13 de 1962, citada en la Obra Jurídica de Legis - Código Civil número interno [0268]) y que son:

- Inimputabilidad: Se define como la ausencia de una conducta culpable, precedente o concomitante del hecho, por parte de quien alega la fuerza mayor o caso fortuito.

- Imprevisibilidad: Se refiere cuando el hecho o suceso escapa a las previsiones normales. Conducta prudente adoptada por quien alega la fuerza mayor o caso fortuito. Imposibilidad de prever el hecho.
- Irresistibilidad: Radica que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara.

Concluye la Corte que para que “el hecho se repute como fortuito, es menester entonces, que en él no se encuentre relación alguna de causa a efecto con la conducta culpable del deudor”.

Las ráfagas de viento en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta, corresponde a un hecho de la naturaleza que configura el segundo presupuesto de la excepción propuesta: La Imprevisibilidad. La fuerza de los fuertes vientos ocasiono el desplazamiento del remolcador desde área de fondeo hacia la costa, lo que conllevó al encallamiento del mismo. Este hecho imprevisible e irresistible de la naturaleza, superó las medidas de seguridad razonablemente adoptadas durante la maniobra de fondeo y la diligencia y buen gobierno del Capitán del remolcador, quien permaneció todo el tiempo alerta, al cuidado y vigilancia de su nave.

El inminente encallamiento obligó al Capitán del remolcador a salir del área de fondeo para ubicarse en mar abierto, puesto que no había forma de permanecer en el área de fondeo y resistir la fuerza del viento.

3.2.2. CULPA DE LA DEMANDANTE Ó “CULPA DE LA VÍCTIMA”

De acuerdo a las declaraciones rendidas por los representantes de la entidad demandante y al escrito de reclamación presentado, el mencionado Cable de Fibra Óptica se encuentra señalado “*desde muchos años atrás*” en la *Carta Náutica* elaborada por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas de la Armada Nacional y en “*la Carta del Almirantazgo Británico, al parecer usada por el Capitán y los pilotos prácticos que le auxiliaron en la maniobra de fondeo*”.

Dadas las circunstancias como condiciones del suelo marino, corrientes marinas y submarinas, sismos o terremotos, tránsito de embarcaciones, actividad de pesca entre otras causas, inciden en que la posición de un cable submarino de fibra óptica varíe o cambie en relación con la graficación que del mismo haga la autoridad marítima.

Es así como en fecha 10 de julio de 2007, la Capitanía de Puerto de Santa Marta abrió una segunda investigación por presuntos daños al *cable submarino de fibra óptica*, vinculando a dicha investigación al Capitán y tripulación del remolcador OCEAN R.

Con las pruebas recaudadas y disponibles hasta ahora en dicha investigación, si se logra demostrar que el cable tiene una posición diferente a la graficada en la Carta Náutica que elabora el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas de la Armada Nacional, correspondería a un hecho que tendrá mucha incidencia en las operaciones de fondeo y en general de la navegación en la Bahía de Santa Marta. La demandante, no ha indicado si ha efectuado verificaciones sobre la posición y revisiones al estado actual del cable, y si ha reportado dichos cambios.

Significa lo anterior que la demandante ha comprometido su responsabilidad por no informar y actualizar de forma permanente a la autoridad marítima sobre la posición y coordenadas exactas o reales en que se encuentra ubicado el tendido del cable submarino de fibra óptica.

La Carta Náutica es la guía que deben utilizar los Capitanes y tripulaciones de las motonaves nacionales y extranjeras, para las operaciones de arribo o zarpe de las embarcaciones en el Puerto de Santa Marta, por lo que una información sin actualizar o incompleta expone seriamente a las embarcaciones y a la propia demandante, a peligros o daños como los que en esta demanda dice haber sufrido.

En caso en que se configure alguna de las excepciones propuestas eximentes de responsabilidad y quede demostrado los supuestos facticos en los que se sustenta, el armador y/o propietario de la motonave Sandy Cape y su agente marítimo, al igual que su

capitán, tripulación, entre otros, no serán responsables por los perjuicios que haya sufrido la demandante, en virtud, de su conducta negligente y culposa que fue el causante del daño sufrido por ella misma.

IV. CONCLUSIONES

En el caso objeto de estudio, no hubo una sentencia judicial que resolviera de fondo el litigio y decretara la existencia de responsabilidad civil o ausencia de la misma, de los implicados, por mediar un acuerdo de transacción previamente celebrado por las partes.

Si la situación hubiera sido otra, y la Capitanía de Puerto hubiera tenido que fallar de fondo, se hubiera enfrentado a unos retos que implicaban decretar la existencia de responsabilidad y tasar la indemnización a pagar. Los posibles escenarios del fallo, serían los siguientes:

- Bajo el régimen de responsabilidad civil extracontractual objetiva por actividades peligrosas, al quedar confirmado los elementos constitutivos de responsabilidad, declarara la responsabilidad del agente generador del daño, bajo los supuestos en que funda la responsabilidad objetiva, que establece que por el solo carácter riesgoso de la actividad peligrosa, hacen responsables al agente, obligándolo a resarcir los daños causados. En este presupuesto, no se tiene en cuenta la culpabilidad del agente.
Por lo anterior, por el solo hecho de que la actividad marítima es considerada por la jurisprudencia como actividad peligrosa, el agente deberá responder por los daños causados.
- Si el juzgador se acoge al nuevo pronunciamiento de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, la base de la imputación de responsabilidad es bajo el régimen de responsabilidad civil extracontractual subjetiva por actividades

peligrosas, que se origina en la “presunción rotunda” de que el agente obró con malicia, negligencia, desatención o incuria, es decir, con la imprevisión propia de la culpa; el juez al valorar las declaraciones rendidas por los pilotos prácticos y el dictamen pericial, podría decretar negligencia y falta de cuidado por parte del Capitán de la motonave, y en ese sentido declarar la responsabilidad de quienes lo representan.

- Otro posible escenario, sería en el caso que se diera por demostrada alguna de las excepciones propuestas por el demandado, tales como: fuerza mayor y/o caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima, que constituyen un eximente de responsabilidad y el demandado quedaría liberado de su responsabilidad.

V. RECOMENDACIONES

La ausencia de una jurisdicción especializada que se dedique al conocimiento de reclamaciones de indemnizaciones por perjuicios materiales como consecuencia de daños ocasionados por siniestros marítimos²⁴, dificulta el acceso a una administración de justicia rápida y oportuna, que permita resolver el litigio de manera eficiente, ajustado a las normas nacionales e internacionales. Sobre la materia, el legislador colombiano ha previsto que la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR) sea la Autoridad Marítima Nacional encargada de ejecutar la política del gobierno en materia marítima, que tiene por objeto la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades marítimas²⁵, al igual que la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país²⁶.

²⁴ La Resolución No. A 849 (20) OMI, artículo 4° numeral 6° define el siniestro marítimo como evento generado como resultado de daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas.

²⁵ Numeral 3° Artículo 2° de la Ley 658 de 2001, define las actividades marítimas como aquellas que se efectúan en las aguas marítimas jurisdiccionales colombianas incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo; en los sistemas marinos y viomarinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental (lecho y subsuelo marinos), aguas suprayacentes, litorales, incluyendo playas, terrenos de bajamar, bancos, cayos,

La política marítima a través del Decreto 2324 de 1984, reorganiza la primera autoridad en las actividades marítimas, revistiéndola de facultades para administrar justicia en todo lo atinente con el derecho marítimo, en primera instancia por la Capitanía de Puerto respectiva y en segunda instancia por el Director General Marítimo de la Dirección General Marítimo²⁷ –DIMAR- a quien se les confiere una doble función: jurisdiccional y administrativa, por una parte imponen sanciones administrativas y pecuniarias a los infractores de las normas que rigen la actividad marítima, y por otra parte, tienen a su

islas, morros, acantilados y en general en todas las instalaciones y estructuras donde se efectúe embarque y desembarque de pasajeros.

²⁶ Artículo 1° del Decreto 2324 de 1984, así mismo, en el artículo 5° numeral 27, consagra lo siguiente: “Adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de Marina Mercante, por siniestros marítimos, por violación a las normas de reserva de carga, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la jurisdicción de la Dirección General Marítima y Portuaria, **por la violación de otras normas que regulan las actividades marítimas** e imponer las sanciones correspondientes.” (negrilla fuera de texto)

²⁷ Consagrado en el artículo 25 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984. El artículo 35 ibídem, establece que las autoridades marítimas conocen de oficio o mediante potestad presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda. En sentencia de la Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil del 26 de Octubre de 2010, la Corte señala que en atención a la Ley Estatutaria de la Administración en su artículo 8° determina la posibilidad que frente a sentencias o decisiones definitivas en asuntos judiciales que dicten las autoridades administrativas, siempre procedan recursos ante los órganos de la Rama Jurisdiccional, pero sometidos a los términos y condiciones que fije el legislador y al no haber ninguna ley u ordenamiento que le regule cuales recursos sea ordinarios o extraordinarios caben frente a las mencionadas decisiones de la DIMAR, ni el órgano judicial al que debe presentarse, la Corte rechaza de plano las impugnaciones extraordinarias que se formulen contra el fallo de segunda instancia proferido por el Director General Marítimo, por no tener ni jurisdicción ni competencia para hacerlo, al no existir una norma que le atribuya tal prerrogativa. Asimismo, tampoco es viable conocer de dichas impugnaciones, por vía de interpretación del artículo 25 numeral 2° del Código de Procedimiento Civil, bajo el entendido que la competencia funcional de la sala es de índole residual, ya que le están asignadas todas las revisiones que no estén atribuidas a los Tribunales Superiores, con ocasión a la ausencia de regulación legal que así lo disponga. Además que la procedencia o no de recursos contra determinada sentencia o decisión definitiva en asuntos judiciales adoptadas por la autoridad administrativa no puede extenderse por vía de la analogía, debido a que es una facultad que le corresponde al legislador en desarrollo a sus funciones que la Constitución le reconoce en el artículo 150, numeral 1° y 2°, que desarrolla y pone en práctica la cláusula general de competencia, que en pocas palabras consiste en el deber del legislador de regular en su totalidad los procedimientos judiciales y administrativos.

cargo fallar de fondo las demandas interpuestas por las víctimas que hayan sufrido daños materiales con ocasión a un siniestro marítimo; en el ejercicio de esta función se presentan dificultades para fijar el monto de la penalidad o indemnización a pagar a cargo del infractor y en otros casos, la autoridad marítima no falla sobre asuntos de responsabilidad civil extracontractual, obligando a la víctima a acudir a la justicia ordinaria.

La falta de una jurisdicción especializada es una de las causas que conllevan a la dispersión y la complejidad en la solución de conflictos en la actividad marítima en Colombia, pese a nuestra activa participación en el comercio internacional, al contar con puertos marítimos en el mar Caribe y en el Océano Pacífico, con alto nivel de actividad marítima, no hemos seguido la tendencia internacional de modernización en el derecho marítimo, estamos estancados con procedimientos ambiguos y anticuados, que impiden un mayor dinamismo, regidos por normas comunes, que no generan seguridad para las entidades privadas nacionales e internacionales, que se dedican a la actividad marítima, al no brindar seguridad jurídica, de la existencia de una jurisdicción especializada, donde el juez de conocimiento, sea un juez marítimo, con la experticia para fallar de fondo y tasar la penalidad.

La jurisdicción de la autoridad marítima, ha sido objeto de confusión sin contar con claridad sobre sus capacidades y competencias sobre su naturaleza o alcance administrativo, policivo o jurisdiccional de las investigaciones que adelanta, situación que en reiteradas ocasiones ha sido sometida a consideración del Consejo de Estado, que sin darnos luz y claridad en el tema, sus fallos en el tema no son unificados. El número de accidentalidad y siniestros marítimos es bastante alto por lo que justifican la existencia de una jurisdicción marítima especializada en la materia, a fin de que exista mayor seguridad jurídica y claridad sobre su alcance y competencias.

VI. ANEXO

FALLO CAPITANIA DE PUERTO

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL-DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA,
CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.-**

Santa Marta, agosto ocho (08) de dos mil once (2011).

VISTOS:

Procede este Despacho a proferir fallo en primera instancia, como en derecho lo compete de conformidad a lo dispuesto en el Decreto 2324 de 1.984, en la investigación que se adelanta por el sinistro marítimo "DAÑOS MATERIALES GRAVES" ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N "SANDY CAPE" matrícula 7903 de bandera St.Vincent, agenciada por la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda., hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2.006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta.

HECHOS:

Tuvo conocimiento el Despacho mediante escrito de agosto 11 de 2006 suscrito por la señora NOHORA BEATRIZ TORRES TRIANA, Gerente Legal Contencioso Financiera de Colombia Telecomunicaciones S.A. ESP que la M/N SANDY CAPE cuyo propietario/armador First Baltic Shipmanagement A.S Sandy Cape, Agenciado por la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda el día 10 de agosto de 2006 aproximadamente a las 11:00 horas de la mañana, realizó operaciones de fondeo en el Puerto de Santa Marta, área en la que se encontraba tendido el cable submarino de FO, que opera Colombia Telecomunicaciones S.A, ocasionándole un corte y la consecuente interrupción del tráfico y con ello grandes perjuicios para su empresa. Con base en esta información, con auto de fecha agosto diecisiete (17) de dos mil seis (2.006) se abrió la investigación bajo el procedimiento del Decreto 2324/84 establecido en sus artículos 26, 27 y subsiguientes y Resolución No. A. 849 (20) OMI, vinculando al Capitán y armador del R/R SANDY CAPE, a la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda a la empresa de practicaje BAUPRÉS LTDA y a los pilotos prácticos JAIRO GALINDO BARAHONA Y JOSÉ LUIS LARA PARRA, con el fin de establecer las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se sucedieron los hechos, la culpa y responsabilidad de los involucrados, daños y avalúo de los mismos y administrativamente determinar si hubo violación a las normas o reglamentos que rigen la Legislación Marítima Colombiana, ordenando las declaraciones de los involucrados acompañados de apoderado de conformidad a lo estipulado en los capítulos IV y V título VI del libro primero del Código de procedimiento Civil, y parágrafo del artículo 38 del Decreto 2324 de 1.984. Igualmente se ordeno la recepción de los documentos de las embarcaciones, de la tripulación y empresas y demás pruebas conducentes.

RESULTANDOS:

Una vez abierta la investigación, de conformidad con lo establecido en los artículos 35 y siguientes del Decreto 2324 de 1.984, se convocó a la primera audiencia practicando las pruebas y diligencia decretadas, de las cuales cabe resaltar lo siguiente:

DOCUMENTALES:

COLOMBIA TELECOMUNICACIONES S.A. ESP:

- Escrito de fecha agosto 11 de 2006 por medio del cual informa la ocurrencia de los hechos y solicita la apertura de la investigación.
- Certificado de Existencia y Representación Legal o Inscripción de documentos.
- Escrito de estimado de costos por ruptura total del Festón Nacional "Cable submarino trayecto Santa Marta-Barraquilla" que contiene.

Continuación caso primera instancia de agosto ocho (08) de 2011 investigación Jurisdiccional por el siniestro marítimo "DAÑOS MATERIALES GRAVES" ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N SANDY CAPE matricula 7903 de bandera St. Vincent, agenciada por la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda., hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2.006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta.

- Costo Buque Cablero USD 918.880
- Materiales consumibles en la operación 75.000
- Instrumentación requerida 1.510
- Transporte consumibles Barranquilla
- Santa Marta-Barranquilla 2.776
- Desplazamiento y asistencia Personal Técnico 3.250
- TOTAL: 1.001.416
- TOTAL AFECTACIÓN LDI USD 348.672.145.
- Documento denominando Falla en Red Troncal de fibra óptica con descripción de daños y pérdidas por falla en el servicio por valor de \$2.439.803.425 pesos.
- Relación de las fallas ocasionadas entre el 10 y 12 de agosto indicando valores por pérdidas de \$ 566.025.600 pesos.
- Relación de hechos sobre la reparación del cable submarino de comunicaciones.

M/N SANDY CAPE

- Fotocopia acta de visita No. CP4-734-I de fecha agosto 10 de 2006.
- Fotocopia estado de hechos correspondiente a día 10 de agosto de 2006.
- Fotocopia dos (02) reporte de Maniobras y Servicios de Practicaje -PILREP- suscrito por cada uno de los pilotos prácticos.
- Fotocopia carta de navegación británica No. 2267, carta oficial graficada con la maniobra, coordenadas de navegación y sitio de fondeo.
- Fotocopia aviso de arribo
- fotocopia SHIP'S PARTICULARS
- Fotocopia Lista de Tripulantes
- fotocopia listado últimos puertos, no reporta novedad.
- Fotocopia Générale Verklaring,
- Fotocopia certificado de registro.
- Fotocopia certificado de línea internacional de carga.
- Copia simple contrato de transacción suscrito por un lado COLOMBIA TELECOMUNICACIONES S.A ESP, representado por NOHORA TORRES TRIANA, en su condición de Representante Legal y sus apoderados JUAN GUILLERMO HINCAPIE MOLINA y FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO y por el otro HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA apoderado especial de LBLH COLOMBIA LTDA agente marítimo del R/R SANDY CAPE de bandera San Vincent & las Granadinas debidamente facultado para celebrar y suscribir el contrato de transacción.

EMPRESA DE PRACTICAJE BAUPRÉS LTDA :

- Fotocopia Licencia de explotación comercial No. 029 de la empresa de practicaje
- Fotocopia licencia No. 19362419 piloto del práctico Maestro JOSÉ LUIS LARA PARRA.
- Fotocopia licencia No.73076542 del piloto práctico Segunda JAIRO GALINDO BARAHONA.

DECLARACIONES:

HENDRIK NAGTEGAAL, Capitán R/R SANDY CAPE: Que fondearon el remolcador SANDY CAPE junto con la barcaza por considerarlo adecuado en caso de requerir un movimiento imprevisto, que con piloto a bordo, decidieron llegar a un área segura, todo en calma, buen tiempo, que a las 14:45 horas todavía permanecía el tiempo en calma, con vientos de 3 a 4 nudos de velocidad y continuaba en la posición inicial de fondeo. Que a las 15:00 horas el GPS registraba movimientos, observando ráfagas de aproximadamente

Continuación Fallo primera instancia de agosto ocho (08) de 2011 investigación Jurisdiccional por el siniestro marítimo "DANOS MATERIALES GRAVES" ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N SANDY CAPE matrícula 7903 de bandera St. Vincent, agenciada por la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda., hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta.

25 nudos y ordenó preparar anclas encender máquinas, alcanzando a ser arrastrados un poco al área de la playa por el viento, que inicialmente encendieron una de las máquinas y a los cinco minutos la otra y se encargo del timón y maniobro hacia delante, para evitar colisionar con la barcaza, mientras el contra maestre izaba el ancla, quedando contra el viento, para superar la situación y evitar el encallamiento o la colisión que podría generarle el rompimiento de los tanques de combustible y posteriormente liberaron el ancla y navegaron hacia la estación de pilotos práctico, en donde desembarcó parte de su personal de la barcaza para el remolcador y después navego cinco millas aproximadamente mar adentro con su tripulación completa, buscando seguridad moviéndose entre el curso 040 y 220 por que no tenían fondo para tirar anclas. Que la maniobra la hicieron con dos pilotos a bordo, uno en el radar y otro a su lado, que se comunicaban entre sí por radio para dirigir la maniobra previo acuerdo de que el piloto observaba y el como capitán haría la maniobra, que terminaron la maniobra de fondeo con siete (07) grilletes, con viento en calma y todo en buenas condiciones.

SALVATORE CAÑETE primer oficial de la R/R SANDY CAPE: Que para la maniobra de fondeo el Capitán le informó que anclarían con siete grilletes en el agua, después de eso recortó el cable de remolque y aseguro el winche del remolque quedando todo asegurado e informó al capitán que el ancla había quedado bien agarrada en el fondo. Que a las 13:30 horas se encontraba en cubierta bajando el bote de trabajo para recuperar de la barcaza los equipos de navegación y a las 14:30 horas el viento comenzó a soplar y todavía permanecían en posición y pasados aproximadamente 15 minutos el capitán le informó que estaban garreando, escuchó que se encendió un motor e informó al contra maestre que izara el ancla de proa y escucho que el capitán estaba maniobrando y que estaban izando el ancla y se posicionó en el winche de remolque para esperar instrucciones y como a los dos minutos salieron del área de fondeo.

JAIRO GALINDO BARAHONA, Piloto Práctico del R/R SANDY CAPE: Que estuvo a bordo como piloto práctico asesor del Piloto Práctico maestro JOSÉ LUIS LARA porque el R/R SANDY CAPE sería fondeado en conjunto con la barcaza AMT TRADER y sobrepasaba las 10.000 toneladas de registro bruto. Que su función era la toma de marcaciones, enfilaciones, y diferentes actividades que se desarrollan durante la maniobra. Que inicialmente el Piloto Lara se había quedado en la lancha y el coordino con el capitán del R/R SANDY CAPE el desacople del remolcador porque la información era que el fondeo sería individual para cada equipo, pero el capitán le informó que no habría desacople, que el fondeo sería en conjunto porque la barcaza no tendría personal a bordo para el desarrollo de la maniobra y el piloto Lara se embarca y coordina con el Capitán la maniobra previo análisis de los equipos, capacidad del remolcador y calado de la barcaza (2 metros de calado) e indicación del capitán que esa maniobra ya la habían realizado. Que el Piloto Lara le indicó que enfilara para la zona de fondeo y la velocidad era aproximadamente de dos (2) nudos. Que estando próximos al punto de fondeo, ordenado por el piloto LARA mínimo tres (3) y medio de punta cuerna, el piloto ordenó al remolcador un viraje a babor con el objetivo de dirigir la proa de la motonave hacia el morro grande para poder controlar la posición de caída del ancla teniendo en cuenta que tenían vientos nor-noreste que los hacia derivar hacia la costa y en el momento en que logra la enfilación hacia el morro grande, el piloto Lara ordenó el fondeo y se fondeó el ancla de estribor, sondearon con el capitán y obtuvieron una profundidad de 50 metros y con el radar tomo la posición con referencia a punta cuerno y San Fernando a 0.34 millas de punta Cuerno y 0.43 millas de Punta Cuerno a San Fernando y el piloto Lara hizo lo mismo con la lectura del GPS habiendo transcurrido tan sólo 2 minutos desde la posición de fondeo del remolcador con 7 grilletes en el agua por sugerencia del capitán quien manifestó era suficiente para que no garreara y con el ancla de estribor pese a la recomendación de los pilotos de usar el ancla de babor, bajo el argumento de que estaba habilitada con 10 grilletes y contaba con su sistema en optimas condiciones. Que el fondeo fue a las 11.15 horas quedando la barcaza unos 20 metros popa del remolcador, con el

Continuación Fallo primera instancia de agosto ocho (08) de 2011 Investigación Jurisdiccional por el siniestro marítimo "DAÑOS MATERIALES GRAVES" ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N SANDY CAPE matrícula 7903 de bandera St. St. Vincent, agenciada por la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda., hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta.

equipo de remolque dentro del agua, con seno aproximado de 10 metros, y se desembarcaron a las 12:00 horas después de esperar 45 minutos a verificar el agarre del ancla y la posición segura del remolcador. Que a las 14:58 horas el Capitán del Sandy Cape hace un llamado indicando que se encuentra en maniobra de zarpe, recogiendo ancla porque el viento se había incrementado.

JOSÉ LUIS LARA PARRA Piloto Práctico R/R SANDY CAPE: Que inicialmente la maniobra estaba programada para fondeo independiente como dos unidades flotantes o atraque a muelle, para ser embarcado el taladro THE 156 y para ellos fueron asignados dos pilotos prácticos uno maestro por las características de la barcaza y uno de segunda por las características del Remolcador y posteriormente el capitán del R/R SANDY CAPE informó al piloto práctico JAIRO GALINDO que la maniobra se haría en una sola unidad remolcador y barcaza porque a bordo de la barcaza no hay personal que energice los generadores y demás equipos, maniobra que por su tonelaje que superaba los 10.000 TRB requería de un piloto práctico de primera categoría como mínimo, quedando el piloto JAIRO GALINDO a bordo sólo como asistente. Que antes del inicio de la maniobra fueron hechas las coordinaciones con el capitán del remolcador y el puerto sobre los detalles de la maniobra, sitio de fondeo, equipos, limitaciones, que el capitán del R/R SANDY CAPE coordinó la maniobra de fondeo en una sola unidad por considerarla segura porque el ancla y las cadenas del remolcador soportaban el peso de la barcaza. Que para la escogencia del área de fondeo consideraron el largo del remolcador y la barcaza y las distancias entre los dos, que era de aproximadamente 240 metros, y con apoyo de la carta 2267 estimaron una distancia segura de fondeo con relación al sitio de fondeo del taladro THE 156 y la M/N MORILLO verificando que al momento de bormear el R/R SANDY CAPE con la barcaza, mantuviera una distancia segura sin riesgo de colisión con las unidades en fondeo, pero con una profundidad segura donde el ancla pudiera soportar mejor su posición, que fue determinada en 50 metros, posición que fue aceptada por el Capitán quien recomienda usar el ancla de estribor por estar en mejores condiciones y que prefiere hacer el fondeo arriándola con el molinete, por lo que sugirió la asistencia del R/R ATLAS para el viraje hacia el costado de babor para evitar que la barcaza se valla encima del remolcador y golpearlo al momento de orientar la proa del remolcador en dirección del viento. Que al verificar la posición escogida para el fondeo, con base en las marcaciones y distancias en el radar y la posición geográfica en el GPS proceden al fondeo, arriando el ancla y la cadena con el molinete, quedando el buque fondeado con 7 grilletes de cadena, verificando que el ancla había echado cabeza, rectificaron la posición y desembarcan a las 12:00 horas.

NÉSTOR EDUARDO RAMÍREZ CÁRDENAS, Ingeniero de Telecom S.A.E.S.P: Que el cable de fibra óptica tendido en la ciudad de Santa Marta desde el año de 1.995, con una longitud aproximada de 4.000 kilómetros, y enlaza la red principal entre ciudades del país y redes secundarias de TELECOM. Que el tramo dañado corresponde al enlace entre Santa Marta y Barranquilla, red por la cual viajan todas las comunicaciones del país incluyendo todos los servicios que TELECOM le proporciona a otras compañías. Que la red nacional de Telecom se enlaza con la red intencional de cables submarinos, siendo la única empresa en su momento que ofrecía servicios de larga distancia.

PRUEBA PERICIAL:

Mediante auto de fecha agosto diecisiete (17) de dos mil seis (2006), fueron designados como peritos a los señores **JULIO ENRIQUE VARGAS GÓMEZ** perito marítimo en Navegación y Cubierta, categoría A y **MIGUEL VELOZA ARIAS**, perito marítimo en Ingeniería Naval categoría A, para que conceptuaran sobre los hechos, daños y avalúo de los daños, que fue complementado con auto de fecha agosto 25 de 2006, quienes rindieron su informe pericial el cuatro (04) de septiembre de dos mil seis (2006), y el 20 de mayo de 2007 el informe de complementación, del cual se corrió traslado a las partes, dejando

Continuación Fallo primera instancia de agosto ocho (08) de 2011 investigación Jurisdiccional por el siniestro marítimo "DAÑOS MATERIALES GRAVES" ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N SANDY CAPE matrícula 7903 de bandera St. Vincent, agenciada por la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda., hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta.

constancia que procedía la objeción por error grave, la aclaración o la complementación y que la objeción deberá concretarse a los aspectos técnicos del dictamen, fundamentada en el artículo 238 del Código de Procedimiento Civil, y dentro del término los Doctores Hernán Ricardo Rojas Peña, apoderado del Capitán, tripulación y armador del R/R SANDY CAPE y el Doctor Jimmy Jeffrey Forero Páez, apoderado de Euro Latina Shipping & Chartering Ltda., y el doctor FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO apoderado de TELECOM, objetan el dictamen pericial, informe del cual cabe resaltar:

ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS:

Que la M/N SANDY CAPE arribó y fondeó en el puerto de Santa Marta, con el remolque de la barcaza AMT TRADER dando cumplimiento a los procedimientos establecidos en su Sistema de Gestión de Seguridad, estuvo asistido por piloto práctico y remolcador, y realizó una maniobra de fondeo normal, con siete grilletes con el ancla de estribor es decir tres veces la profundidad del área que era de 50 metros aproximadamente.

CONDUCTA TÉCNICA Y NÁUTICA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS.

Que la motonave SANDY CAPE contaba con todos los elementos de navegación en cantidad y condiciones de operación requeridos para una maniobra de fondeo segura, la posición de fondeo final normal, encontrándose el Capitán de la M/N SANDY CAPE en el puente de gobierno, verificando las órdenes que impartía el Piloto Práctico encargado de la asistencia de la maniobra. Que las guardias asignadas correspondían a las ordenadas en el certificado mínimo de tripulación para el personal de cubierta y de máquinas. Que la maniobra se desarrollo en condiciones normales de vientos y corrientes sin pronóstico de cambios que pudieran evidenciarse en el momento de la maniobra. Que sólo con posterioridad al fondeo de la M/N SANDY CAPE, se presentaban los cambios en la velocidad del viento, que obligaron la maniobra requerida para reposicionar el buque.

Que la posición del Capitán de la M/N SANDY CAPE a bordo le permitió dar órdenes inmediatas para poner el buque en posición fuera de peligro pero en el lapso en que garreó, que transcurrió en el arranque de la máquina principal, la catenaria del ancla de estribor y/o el ancla que se encontraba en el lecho marino rozó con el cable de fibra óptica ocasionando una fricción fuerte con el lecho marino y los grilletes, hasta lograr una torsión no permisible para este cable hasta perder sus condiciones técnicas, concluyendo la pérdida de información total.

Que dicha información fue soportada con el informe pericial de la M/N TYCO RESPONDER, la minuta de guardia de la Estación de Control Tráfico Marítimo de Santa Marta, en la que se evidencia el garreo de la M/N SANDY CAPE el día 10 de agosto de 2006 a las 14.55 horas y en la declaración del Capitán de la M/N SANDY CAPE. Evidencias que muestran que la M/N SANDY CAPE durante el garreo ocasionado por cambios bruscos de la velocidad del viento, el buque, con la catenaria de la cadena del ancla de estribor, rozó el cable de fibra óptica.

Concluyen los peritos, después del análisis de la maniobra de fondeo del R/R SANDY CAPE en conjunto con la B/Z AM TRADER, de los equipos utilizados y en general los pormenores de la misma, que la maniobra de fue ejecutada en condiciones normales, obedeciendo un patrón de seguridad, cumpliendo las normas marítimas nacionales e internacionales, quedando debidamente fondeado, pero el Capitán de la M/N SANDY CAPE una vez terminada la maniobra de fondeo, quedaba en maniobra restringida que ameritaba extremar medidas de seguridad, tanto de personal permanente en el puente de gobierno, guardia al ancla y personal en la sala de

Continuación Fallo primera instancia de agosto ocho (08) de 2011 investigación Jurisdiccional por el siniestro marítimo "DAÑOS MATERIALES GRAVES" ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N SANDY CAPE matrícula 7903 de bandera St. Vincent, agenciada por la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda., hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta.

máquinas, con consignas especiales para maniobra en forma rápida y segura, en caso de presentarse algún evento durante su fondeo en la bahía de Santa Marta. Que debió tener acciones previstas como mantener un piloto práctico a bordo durante su permanencia en el puerto y el apoyo permanente de remolcadores, para ser utilizados en caso de emergencia.

DAÑOS Y AVALÚO DE LOS DAÑOS.

- Costos por reparaciones del cable de fibra óptica, operación del buque Cablero TYCO RESPONDER, logística para desplazamiento de materiales, y servicios de asistencia de personal técnico.

US 264.611,66

Cerrada la etapa instructiva se corrió traslado a las partes para que aleguen de conclusión, presentándose dentro del término los Alegatos de las partes de los cuales cabe resaltar:

Doctor FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO apoderado de Colombia Telecomunicaciones S.A E.S.P pide al despacho acepte el acuerdo transaccional con los armadores y agentes del remolcador SANDY CAPE, acuerdo en el que su representada COLOMBIANA DE TELECOMUNICACIONES S.A. ESP se declara resarcida de los daños y perjuicios que le fueron causados con ocasión del siniestro marítimo. Que en virtud de dicho acuerdo declara la pérdida de interés con respecto a los resultados de la investigación.

Doctor HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA y JIMY JEFFEREY FORERO PÁEZ:

Sobre la Reparación de los daños indican que obra en la investigación una reclamación de Colombia Telecomunicaciones por daños materiales por valor de Dos Millones Quinientos Mil (USD 2.500.000) de dólares.

Que los armadores del Remolcador SANDY CAPE de bandera San Vincent y la empresa Colombiana de Telecomunicaciones S.A. ESP en su condición de propietario del cable submarino firmaron el 23 de marzo de 2011 documento de transacción en el cual consta que los armadores de la M/N SANDY CAPE pagarán a Colombiana de Telecomunicaciones S.A. ESP, el valor de USD 278.000 dentro de los cinco días siguientes a la firma del documento, considerando a paz y salvo por cualquier concepto que se genere de la investigación incluido el desistimiento de Colombia Telecomunicaciones S.A. ESP sobre cualquier reclamación judicial y extrajudicial o administrativa en contra de INTERNATIONAL TRANSPORT CONTRACTORS MANAGEMENT B.V, SANDY CAPE LTDA, ITC SHIPS HOLDING B.V., FIRST BALTIC SHIPMANAGEMENT, LBH COLOMBIA LTDA, del R/R SANDY CAPE de su armador, de sus compañías asociadas y afiliadas, agentes, capitanes, oficiales, empleados, motonaves, subcontratistas, fletadores, administradores, aseguradores, terceros intervinientes en las actividades de transporte y demás actividades relacionadas y otros interesados, de toda responsabilidad contractual y/o extracontractual que pueda derivarse en su contra por los perjuicios directos o indirectos, conocidos o no, o cualquier otro daño causado a COLOMBIA TELECOMUNICACIONES S.A. ESP, en su calidad de propietario y operador del cable de fibra óptica localizado en la bahía de Santa Marta objeto de investigación.

Que la transacción busca poner fin al litigio, hace tránsito a cosa juzgada, pero no reconoce responsabilidades, que fue presentado y acogido mediante auto de fecha abril 13 de 2011, en el proceso que por los mismos hechos cursaba en el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Barranquilla y decreta la terminación del proceso instaurado por COLOMBIA TELECOMUNICACIONES S.A. ESP respecto de los presuntos perjuicios cuyo

Continuación Fallo primera instancia de agosto ocho (08) de 2011 investigación Jurisdiccional por el siniestro marítimo "DAÑOS MATERIALES GRAVES" ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N SANDY CAPE matrícula 7903 de bandera St. St. Vincent, agenciada por la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda., hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta.

reconocimiento pretendía el proceso ante la Capitanía y solicita que por sustracción de materia se abstenga el fallo de un pronunciamiento respecto sobre el punto de responsabilidades y reparación de daños.

Sobre la responsabilidad derivada del siniestro alegan que la maniobra de fondeo cumplió con los requisitos de seguridad marítima establecidos para la misma, fue asistida por dos pilotos expertos en la materia y fue concluida sin novedad, entre la 10:30 y 12:30 horas del 10 de agosto de 2006 y posteriormente a las 15:00 horas el capitán del R/R SANDY CAPE advierte la presencia de fuertísimas ráfagas de viento que empujaron el remolcador hacia la costa, ordenando lo necesario para salir del área de fondeo y alejarse de las rocas de la costa para evitar un posible encallamiento y contaminación del medio marino.

Que sus representados no son responsables por los hechos por configurarse la excepción propuesta de fuerza mayor o caso fortuito conforme lo establece el artículo 1 de la ley 95 de 1.890 que subrogó el artículo 64 del Código Civil y que los define como: "...el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos (sic) de autoridad ejercidos por funcionario público etc."

Que los presupuestos de la citada norma han sido acogidos por la Jurisprudencia, (Corte Suprema de Justicia, Casación Civil, Sentencia de noviembre 13 de 1.962, como Inimputabilidad, imprevisibilidad e irresistible y concluye la Corte que para que "el hecho se repunte como fortuito, es menester entonces, que él no se encuentre relación alguna de causa efecto con la conducta culpable del deudor".

Que la conducta del Capitán del R/R SANDY CAPE y su tripulación está desprovista de culpabilidad, al desarrollar la maniobra previa autorización y con el lleno de los requisitos de seguridad y permaneció alerta todo el tiempo que permaneció en fondeo, lo que le permitió tres horas después de fondeo tomar una acción rápida y eficaz cuando las ráfagas de viento lo empujaron hacia la costa. Que el hecho irresistible de la naturaleza, representado por las grandes ráfagas de viento, supero las medidas de seguridad razonablemente adoptadas durante la maniobra de fondeo y la diligencia y buen gobierno del capitán del remolcador

CONSIDERANDOS:

Practicadas todas las diligencias ordenadas se procede a fallar en primera instancia de conformidad con el Artículo 35 del Decreto 2324/84 conforme quedó descrito en los hechos de este proveído una vez estudiado y analizado el acervo probatorio recopilado en esta etapa estableciendo lo siguiente según los principios de la sana crítica:

Que de acuerdo a lo recaudado la investigación se inicio y adelanto por el "siniestro marítimo DAÑOS MATERIALES GRAVE" ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N SANDY CAPE matrícula 7903 de bandera St. St. Vincent, agenciada por la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda., hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2.006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta.

La investigación se adelantó siguiendo los lineamientos establecidos en el Decreto 2324/84 bajo el procedimiento establecido para determinar la calidad de responsable entre otros y hacer el avalúo de daños de acuerdo a su naturaleza de carácter JURISDICCIONAL asignado a las decisiones que tome esta Capitanía de Puerto en materia de siniestros marítimos, posición acogida por el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por 1a Sección Primera, expediente No. 5844, que expresó:

Continuación Fallo primera instancia de agosto ocho (08) de 2011 investigación Jurisdiccional por el siniestro marítimo "DAÑOS MATERIALES GRAVES" ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N SANDY CAPE matrícula 7903 de bandera St. Vincent, agenciada por la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda., hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta.

"Cuando los Funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos (arts. 17 y 35 del Decreto 2324/84); actúan como lo hace un juez para determinar la autoría del hecho; no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado; imputando la responsabilidad del siniestro a quien le correspondiere y por esa razón sus actos en tal sentido se consideran jurisdiccionales; dictados en un juicio de policía de naturaleza civil.

En esta oportunidad la Sala reitera el criterio que ha adoptado la Corporación en torno de la naturaleza jurisdiccional de las decisiones emanadas por las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima; a través de las cuales establece responsabilidad por accidentes y naufragios marítimos, como las aquí cuestionadas y en razón de ello se abstendrá de proferir pronunciamiento de mérito, por falta de jurisdicción, habida cuenta de que tales actos están sustraídos del control jurisdiccional, según las voces del artículo 82; inciso 30, del C.C.A." (Cursiva y negrilla fuera de texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma Corporación como las siguientes: Auto de 12 de febrero de 1990. Expediente núm. 227, Actor: SERMAR Ltda, Consejero ponente doctor Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990. Expediente núm. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero ponente Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto de 14 de marzo de 1990. Expediente núm. 521, Consejero ponente: doctor Samuel Buitrago Hurtado; y auto de 9 de mayo de 1996, Expediente 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero ponente doctor Libardo Rodríguez Rodríguez.

En ese sentido, la Constitución Política en su artículo 116, expresa lo siguiente:

"Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. Sin embargo no les será permitido adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos". (Cursiva y negrilla fuera de texto).

Con base en lo anterior la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en consulta. No. 1605 del 4 de noviembre de 2004; expone lo siguiente:

"- El Capitán de Puerto; en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió 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 este hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervienen en el accidente o tiene su tutela jurídica (armador, propietario, etc).

(...)

En concepto de esta Sala, el artículo 48 -Decreto Ley 2324 de 1984- tiene dos partes claramente diferenciadas: la primera, hace referencia a la función jurisdiccionales 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.

(...)

-Bajo estos presupuestos, las providencias sobre responsabilidad civil

Continuación Fallo primera instancia de agosto ocho (08) de 2011 investigación Jurisdiccional por el siniestro marítimo "DAÑOS MATERIALES GRAVES" ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N SANDY CAPE matrícula 7903 de bandera St. St. VINCENT, agenciada por la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda., hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta.

extracontractual que se emitan por la Autoridad Marítima sobre siniestros o accidentes marítimos, son extrañas al control de la jurisdicción contencioso administrativo, en la medida en que son sentencias proferidas en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el legislador a una autoridad administrativa.

(...)

En este orden de ideas, es jurídicamente válido concluir que las providencias proferidas sobre estos asuntos, en opinión de la Sala prestan mérito ejecutivo respecto de los perjuicios causados por el siniestro, dada su naturaleza judicial, aunque la norma vigente no lo mencione expresamente. Igualmente, hacen tránsito a cosa juzgada.

La DIMAR al decidir sobre la responsabilidad derivada del siniestro o accidente y determinar el valor de los daños causados por el accidente o siniestro marítimo pone fin a la controversia que existe entre las partes y, por lo tanto, esa decisión es ejecutable ante jurisdicción ordinaria. Una interpretación contraria, pondría en riesgo la seguridad jurídica, pues abre el espacio a fallos contradictorios." (Cursiva fuera de texto)

Que revisado la investigación No. 1401-2006-009 se puede observar que se adelantó bajo los lineamientos de una facultad netamente jurisdiccional, que se cionó al procedimiento previsto en los artículos 26 y subsiguientes del Decreto Ley 2324 de 1.984 estableciendo cada uno de los presupuestos ordenados que permiten pronunciarse sobre la Culpabilidad y responsabilidad con respecto al SINIESTRO MARÍTIMO, determinar el daños y avalúo de los mismos.

De otro lado se tiene que los hechos sobre los cuales se funda la decisión jurídica están demostrados con las pruebas aportadas y según la facultad que la ley otorga fue apreciada siguiendo las reglas de la sana crítica, con el fin de conocer el mérito de valor que se deduce de su contenido. La prueba aportada a la investigación fue múltiple (testimonial, documental y pericial), lo que con lleva a que en su conjunto sea valorada como una unidad y como tal fue examinada y apreciada, fueron analizadas sus concordancias para finalmente concluir.

Las pruebas testimoniales fueron recaudadas respetando los procedimientos y el debido proceso observando las formalidades legales esenciales requeridas para la producción de la prueba, este se cionó al procedimiento previsto en los artículos 26 y subsiguientes del Decreto Ley 2324 de 1.984, trámite contemplado en el Título IV estableciendo cada uno de los presupuestos ordenados que permiten pronunciarse sobre la Culpabilidad y responsabilidad con respecto al SINIESTRO MARÍTIMO, determinar el daños y avalúo de los mismos, como consta mediante pruebas recaudadas respetando el debido proceso y todas las garantías fundamentales de las partes no advirtiéndose causal de nulidad que invalide lo actuado.

Encontrándose establecido, con claridad, que los hechos a investigar corresponden a un siniestro marítimo, que el competente para conocerlo y fallarlo en primera instancia es la Capitanía de Puerto, bajo la naturaleza jurisdiccional asignada, sea lo primero analizar la procedencia de la petición de las partes, tanto demandada como demandante, en la que requieren del Despacho se acepte como cosa juzgada lo relativo a la reclamación de COLOMBIA TELECOMUNICACIONES S.A ESP respecto de los presuntos perjuicios sufridos con ocasión de la ruptura del cable submarino de fibra óptica en el área de fondeo en la Bahía de Santa Marta.

De lo cual encuentra el Despacho, que por tratarse de una investigación que busca establecer la responsabilidad en un hecho que involucra un siniestro de nave (arts. 17 y

Continuación Fallo primera instancia de agosto ocho (08) de 2011 investigación Jurisdiccional por el siniestro marítimo "DAÑOS MATERIALES GRAVES" ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N SANDY CAPE matrícula 7903 de bandera St. Vincent, agenciada por la Agencia Marítima Eurolatino Shipping & Chartering Ltda., hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta.

35 del Decreto 2324/84); en la que se dirimen una contención de carácter privado; imputando la responsabilidad del siniestro a quien le corresponde, encuentra el Despacho que se dan los presupuestos para abstenerse de proferir un pronunciamiento de fondo, sobre culpabilidad y responsabilidad de los involucrados y en su lugar aceptar la transacción sobre los daños presentados.

En lo que respecta al Dictamen pericial:

Estima el Despacho omitir el análisis de la prueba pericial objetada por error grave, siendo su fundamento el estudio de la culpa, de daños y avalúo de daños, análisis que al aceptar el Despacho la transacción pierde interés.

En lo que respecta a las posibles Violaciones a la Legislación Marítima Colombiana

Corresponde a la Autoridad Marítima como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades Marítimas determinar y aplicar cuando hubiese lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a la actividad Marítima proveniente del incumplimiento de normas o de la conducta técnica y náutica de las personas involucradas en el siniestro marítimo.

Al hacer el análisis de los hechos se desprende que las conductas analizadas y que podrían constituir una sanción por violación a normas de la legislación marítima colombiana, ocurrieron el 10 de agosto de 2006 y a la fecha han transcurrido cinco años, y por ende, se ha perdido la facultad sancionatoria.

Al respecto cabe reiterar, que de manera reiterada la Corte Constitucional ha sostenido que la caducidad, tiene por objeto fijar un límite en el tiempo para el ejercicio de ciertas acciones, en protección de la seguridad jurídica y el interés general, pues, la expiración del plazo fijado en la ley da lugar al feneamiento del derecho de acción.

De otro lado la doctrina señala:

"En aras de la seguridad jurídica el Estado tiene un límite para ejercer el jus puniendi, fuera del cual las autoridades públicas no pueden iniciarlo o proseguirlo, pues, de lo contrario, incurren en falta de competencia por razón del tiempo y violación del artículo 121 de la Carta Política al ejercer funciones que ya no le están adscritas por vencimiento de término".

En materia de caducidad de la sanción administrativa, el artículo 38 del C.C.A., al prever como norma general un término de tres años para imponer la sanción, que se cuenta a partir de la ocurrencia del hecho que dio lugar a la investigación, se está refiriendo a la decisión ejecutoriada mediante la cual la administración ejerció la facultad sancionadora, pues, únicamente el acto en firme permite su ejecución, ya que los recursos, conforme al artículo 55 ibídem, se conceden en el efecto suspensivo.

Para el caso, es claro que el término antes mencionado, ha transcurrido y por ende debe entenderse, que la Administración perdió la oportunidad sancionatoria con respecto a las posibles violaciones a la Legislación marítima colombiana, si se tiene que de la ocurrencia de los hechos a la fecha no se ha proferido una decisión sancionatoria de fondo y ya han transcurrido los tres años antes mencionados.

Por lo anterior teniendo en cuenta que obran al expediente documentos en los cuales queda clara y expresa la no reclamación de los daños causados por la M/N SANDY CAPES en consideración los acuerdos prejudiciales adelantados entre las partes, el Despacho se abstendrá de declarar el avalúo de los mismos.

Continuación Fallo primera instancia de agosto ocho (08) de 2011 investigación Jurisdiccional por el siniestro marítimo "DAÑOS MATERIALES GRAVES" ocasionados al cable de fibra óptica por la M/N SANDY CAPE matrícula 7903 de bandera St. Vincent, agenciada por la Agencia Marítima Eurolatina Shipping & Chartering Ltda., hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2006 en el área de fondeo de la Bahía de Santa Marta.

Por lo anteriormente expuesto el Capitán de Puerto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1o.- Aceptar la terminación anticipada del proceso en virtud de la transacción firmada entre COLOMBIANA DE TELECOMUNICACIONES S.A. ESP y los armadores del Remolcador SANDY CAPE de bandera San Vincent en el que se declaran resarcidos los daños y perjuicios que le fueron causados con ocasión del siniestro marítimo.

ARTÍCULO 2º.- DECLARAR la caducidad respecto de las sanciones por violación a las normas de la legislación marítima Colombiana.

ARTÍCULO 3º. Contra la presente providencia proceden los recursos de Reposición ante este Despacho y de apelación ante la Dirección General Marítima, dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación.

ARTÍCULO 4o.- En firme esta providencia si no fuere apelada envíese en consulta a la Dirección General Marítima.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

Capitán de Fragata **JORGE ENRIQUE SARMIENTO MORALES**
Capitán de Puerto de Santa Marta

Hilary:AD-02MEO
Revista: AD-02LSD

DIRECCION GENERAL MARITIMA
CAPTANIA DE PUERTO DE SANTA MARTA
Notificación personal hoy 16 ACO 2011
Se notifica personalmente de la presente providencia
al señor Jorge W. Caballero Torres
Identificado con 22.204.972 ^{de} Oficial
en su calidad de Administrador LEH Colonera
Impuesto de los Recursos de 1000
El Notificado [Firma]
El Secretario Sustituto: [Firma]

VII. GUIA DEL PROFESOR

El caso estudiado, se desprenden unos temas que pueden generar discusión y análisis críticos en materia del régimen de responsabilidad civil extracontractual aplicable a las actividades marítimas:

- 1.- ¿El remolcador Sandy Cape es responsable por los daños causados al cable submarino de fibra óptica de propiedad de Telecom?
- 2.- En caso de responsable ¿qué factor de imputación es aplicable para este caso, teniendo en cuenta que se trata de una actividad marítima?
- 3.- ¿Habría lugar a declarar la culpa del demandante, si se demuestra que la posición del cable submarino de fibra óptica varió o cambio en relación con la graficación que del mismo hizo en su momento la autoridad marítima?
- 4.- De acuerdo a los hechos y las pruebas aportadas ¿habría lugar a la configuración de los eximentes de responsabilidad civil extracontractual?
- 5.- ¿Se podría decretar las actividades peligrosas concurrentes?

El caso estudiado, permite la consecución de los siguientes objetivos pedagógicos en la materia de responsabilidad civil:

- Elementos constitutivos de la Responsabilidad Civil Extracontractual
- Factores de imputación
- Responsabilidad civil extracontractual objetiva por actividad peligrosa Vs. Subjetiva por actividad peligrosa
- Eximentes de responsabilidad civil

VIII. BIBLIOGRAFIA

-DE CUPIS Adriano, El Daño Teoría General de la Responsabilidad Civil – Traducción de la segunda edición por Angel Martínez Sarrión – Bosch Casa Editorial Barcelona 1975, pagina 137.

-MAZEAUD HENRI Y LEÓN Y TUNC ANDRÉ, Tratado Teórico y Práctico de la Responsabilidad Civil Delictual y Contractual – Traducción de la quinta edición por Luis Alcalá-Zamora Tomo Primero Volumen I – Página 1 Ediciones Jurídicas Europa-América, Buenos Aires 1961, pagina 293.

-TAMAYO JARAMILLO Javier, De la Responsabilidad Civil – De los Perjuicios y su Indemnización – Segunda reimpresión de la primera edición – Tomo II Editorial Temis 1996. Página 116.

Normas Legales

-Resolución No. A 849 (20) OMI

-Diccionario de la Real Academia Española

-Decreto 5057 de 2009

-Ley 658 de 2001

-Decreto 2324 de 1984

-Sentencia C-212 de 1994 de la Corte Constitucional

-Código Contencioso Administrativo

-Código de Comercio

-Código Civil