

292009105143

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C., ~~10 FEB. 2013~~

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 19 de junio de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "GLORIA INÉS", de bandera colombiana, ocurrido el 16 de mayo de 2007, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta No. 181500R, presentada por la Estación de Guardacostas de Buenaventura, se puso en conocimiento al Capitán de Puerto de dicha jurisdicción los hechos acaecidos el día 16 de mayo de 2007, cerca del sector de Maguipi, relacionados con el naufragio de una nave y la muerte de un pasajero.
2. El día dieciocho (18) de mayo de 2007, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió auto de apertura de investigación por naufragio de la motonave "GLORIA INÉS", ordenando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día diecinueve (19) de junio de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró que el siniestro marítimo de naufragio de la nave "GLORIA INÉS" fue ocasionado por un caso fortuito o fuerza mayor, por lo que se exoneró de responsabilidad al capitán de la citada nave.
4. Al no interponerse recurso de apelación en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme a lo consagrado en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No.0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8°, del artículo 8°, del Decreto 1561 de 2002, vigente al momento en que ocurrieron los hechos, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas enlistadas en el folio 60 al 64 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

[Handwritten signature]

DECISIÓN

El día diecinueve (19) de junio de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró que el siniestro marítimo de naufragio de la nave "GLORIA INÉS" fue ocasionado por un caso fortuito o fuerza mayor, por lo que se exoneró de responsabilidad al capitán de la citada nave.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó 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 ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)." (Cursiva y negrilla fuera del texto)

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: SermarLtda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante

ALC

Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

CASO CONCRETO

De conformidad con los hechos objeto de esta investigación y las pruebas obrantes en el expediente de rigor, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro ocurrido el día dieciséis (16) de mayo de 2007, las siguientes:

- El día dieciséis (16) de mayo de 2007, a eso de las 16:00 horas, partió la nave "GLORIA INÉS" de Juanchaco a Buenaventura, con treinta y dos (32) pasajeros y dos (02) tripulantes. En la travesía marítima la mencionada nave fue embestida por tres (03) olas, las cuales al dejar la nave sin batería y sin corriente, ocasionaron que se volteara y se hundiera (Declaración del capitán de la nave, Folio No. 18).
- Todos los pasajeros llevaban su chaleco salvavidas.
- El capitán efectuaba tránsito en la ruta a una distancia prudencial, lo que evitó la dispersión de los pasajeros, impidiendo la pérdida de más vidas humanas (Dictamen Pericial, Folio No. 24).
- La nave contaba con todos sus documentos y zarpe al día.

En concordancia con los anteriores hechos, el fallador de primera instancia declaró que el siniestro marítimo de naufragio de la nave "GLORIA INÉS" fue ocasionado por un caso fortuito o fuerza mayor, por lo que se exoneró de toda responsabilidad al capitán de la citada nave.

Al respecto, en virtud del párrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho encuentra pertinente analizar ciertos elementos sustanciales, procesales y probatorios, determinantes para la declaratoria de responsabilidad del siniestro

Se hace procedente manifestar por este Despacho, que el naufragio de una nave es un siniestro marítimo establecido en el numeral (a), artículo 26, del Decreto Ley 2324 de 1984.

Cabe aclarar, que las circunstancias exógenas y endógenas que rodearon el siniestro de naufragio han sido catalogadas por la jurisprudencia nacional como una actividad peligrosa, así como se evidencia en la sentencia del 25 de mayo de 2011, de la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, que dice :

"(...) a) que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial; c) que cuando las partes involucradas ejercen actividades parecidas o similares, el juez

debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para así definir quién debe asumir la reparación; d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero)

Ahora, una cosa son los supuestos externos que hicieron evidente que la nave hubiese quedado a la deriva, sin dirección ni gobierno, y otro es el supuesto interno (psiquis del hombre), donde se involucró la culpa del agente que ocasionó el daño. Al respecto, es claro que teniendo en cuenta lo preceptuado por la Corte Suprema de justicia, se admite que el actor (capitán) de quien se presumió la ocurrencia del siniestro, tuvo la posibilidad de desvirtuar ese hecho presumido, mediante la alegación de causas extrañas (caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima, hecho de un tercero), situación que se hizo notoria al probarse un caso fortuito.

Al hacer el análisis de cada uno de los medios probatorios que se emplearon en la investigación del siniestro (declaración de arte, documentos y dictamen pericial), se tiene que el capitán o motorista de la nave "GLORIA INÉS" logró desvirtuar dicha presunción que operaba en su contra.

De otra parte, antes de estudiar la causa extraña probada en el trámite de primera instancia, es procedente por este Despacho traer a colación apartes de las pruebas practicadas, que sirvieron para determinar la causa eficiente del siniestro.

Se denota diligencia del capitán en la siguiente situación:

"(...) Llegó una tercera ola y termino de hundir la lancha, ya empezamos nosotros a sacar el personal y montarlo en la parte de la espalda de la lancha, porque ella se voltio, cuando ya teníamos todo bajo control fue donde yo me fui hasta la orilla a buscar donde comunicarme, ahí llegaron las lanchas de apoyo, eran lanchas de pescadores y ellos empezaron a recoger al personal y llevarlo a la orilla y yo continué nadando hasta llegar a la parte de Maguipi, donde está el equipo de comunicación, ahí mismo llamé a Guardacostas (...)" (Folio No. 18).

La anterior declaración, es reafirmada por el dictamen pericial en el siguiente sentido:

"(...) Ambos tripulantes se venían desempeñando normalmente, ninguno posee llamada de atención por quejas de los pasajeros en su parte profesional y ninguno cuenta con investigaciones

M&S

de capitania... El motorista efectuaba tránsito en la ruta a una distancia prudencial y aconsejable sobre todo cuando se llevan pasajeros, esto permitió la rápida asistencia de los pescadores de la zona y la buena reacción del motorista, quien indujo a los pasajeros agruparse y mantenerse sobre y/o alrededor del casco, evitando así la dispersión debido a la marea y oleaje, impidiendo la pérdida de más vidas humanas (Folio No. 34).

Tratándose de la causa extraña alegada (caso fortuito o fuerza mayor), el dictamen pericial advierte como causa del naufragio la subsiguiente: "(...) La combinación de las 3 olas, la mojada de la batería que deja sin corriente a los motores debido a la entrada de agua en la segunda ola, dejaron la lancha sin gobierno a merced de la mar y la tercera ola ocasiona la vuelta de campana (...)", "(...) En algunos casos estas olas que podríamos llamar anormales son difíciles de detectar y pudo ser el caso que nos ocupa, por lo tanto considero que este fue un caso fortuito donde no existe responsabilidad directa del motorista, y todas las actuaciones posteriores al naufragio fueron acertadas (...)" (Folio No. 35).

En cuanto al caso fortuito o fuerza mayor, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez, ha sostenido lo siguiente:

"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento.

..., Respecto de la primera de esas exigencias, considero que "[l]a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)...Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (Cursiva por fuera de texto).

En cuanto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expreso lo siguiente:

"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente, la persona no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos¹ (...)" (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

Por lo anterior, se percibe que la causa eficiente que ocasionó el siniestro marítimo de naufragio, fue precisamente una circunstancia imprevisible y ajena a la voluntad del capitán.

En consecuencia, este Despacho preceptúa y reafirma el fallo de primera instancia en cuanto se comprueba que existió una causa extraña (caso fortuito o fuerza mayor) que desvirtuó la presunción de responsabilidad que obraba en contra del capitán de la nave "GLORIA INÉS", lo que implica su exoneración de toda responsabilidad.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de los daños, y atendiendo el dictamen pericial que tasaron los daños acaecidos a la nave, se tuvo que los mismos equivalen a CUATRO MILLONES SETECIENTOS MIL PESOS (\$4.700.000), por concepto de reposición de equipos perdidos, y mantenimiento de la motonave.

En cuanto a la persona fallecida, ninguno de sus familiares o legitimados para reclamar se hicieron presentes en la investigación de primera instancia.

Lo anterior no obsta para que si un tercero lo encuentra pertinente, se adelanten las respectivas acciones ante la Jurisdicción Ordinaria, teniendo como base los resultados de este fallo.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

El Capitán de Puerto de Buenaventura consideró que no existieron violaciones a las normas de Marina Mercante y este Despacho también procederá abstenerse sobre éste tema.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.-CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia del 19 de junio de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 2°.-NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor FERNEY PRETEL GONGORA, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.513.941, capitán de la nave "GLORIA INÉS", al señor JULIO CESAR DUGUID ORTIZ, representante legal de ASTURIAS BAHÍA MAR LTDA., propietario de la nave citada, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

[Handwritten signature]

CONTINUACION DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE "GLORIA INÉS", ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

7

ARTÍCULO 4º.-COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la División de Gente y Naves de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 18 FEB. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo