

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



202010107891
2014

Bogotá, D.C.

9 OCT. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: RAD. 24012009003
Sujetos Procesales: Capitán motonave "FIFITA 500"
Propietario motonave "FIFITA 500"
Armador motonave "FIFITA 500"
Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA
Clase de Siniestro: Encallamiento

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 29 de octubre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "FIFITA 500" de bandera de Islas Cook, ocurrido el 10 de diciembre de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 10 de diciembre de 2009, suscrita por el señor LUIS RIOS, Capitán de la motonave "FIFITA 500" de bandera de Islas Cook, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento del encallamiento que sufrió la nave el día de presentación de la protesta, en jurisdicción de la citada Capitanía de Puerto.
2. Por lo anterior el día 11 de diciembre de 2009, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación, y fijó fecha y hora para la realización de la primera audiencia de trámite en los términos establecidos en el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió decisión de primera instancia el 29 de octubre de 2010, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "FIFITA 500" de bandera de Islas Cook, al capitán LUIS RIOS LARA.

Así mismo, lo declaró responsable por violación a las normas de la Marina Mercante, e impuso como sanción una amonestación escrita.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

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

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de encallamiento, las siguientes:

- El día 10 de diciembre de 2009, siendo las 07:15, cuando la motonave "FIFITA 500" se encontraba entrando hacia la zona de fondeo de Puerto Nuevo con rumbo 190º, el viento del noreste les daba por el costado de babor y como consecuencia la nave se desvió hacia el bajo que está al frente, quedando encallada en la posición Latitud 12º 15,1' N y Longitud 71º 57,5' W.
- La motonave "FIFITA 500" de bandera de Islas Cook, se encuentra matriculada bajo el número 1228, comandada por el señor LUIS RIOS LARA, de propiedad de la sociedad Guyelmo Shipping Ltda., como armador de la nave el señor JHON MEJÍA, y representada por la agencia marítima PARAJIMARU LTDA.

ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo en ingeniería naval GUILLERMO GÓNGORA PEDRAZA, quién fue designado el 11 de diciembre de 2009 y posesionado el 12 de diciembre de la misma anualidad, concluyó lo siguiente:

- Las condiciones atmosféricas para el día de los hechos son normales para esa época del año, aunque deben ser tenidas en cuenta por los navegantes para el ejercicio de las diferentes actividades marítimas.
- La señalización marítima del canal de acceso a las instalaciones de la Sociedad Portuaria de la Península es insuficiente para asegurar una navegación segura de las embarcaciones que lo transitan para atracar en dicho muelle.
- Los equipos de maquinaria principal y auxiliar de la embarcación funcionan correctamente.

En cumplimiento a lo establecido en el artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984, de dicho dictamen se corrió traslado a las partes, las cuales no presentaron objeciones por error grave, ni aclaraciones, ni complementación.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "FIFITA 500" de bandera de Islas Cook, ocurrido el día 10 de diciembre de 2009, cuando se encontraba entrando hacia la zona de fondeo de Puerto Nuevo, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

El artículo 1513 del Código de Comercio: define como accidente o siniestro marítimo:

"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional"

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984¹, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- A) El naufragio
- B) El encallamiento
- C) El abordaje
- D) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas
- E) La arribada forzada
- F) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y
- G) Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"

Se precisa que, una nave se encuentra encallada cuando su casco topa con el fondo (arena, rocas o piedras), quedando inmovilizada, sin poder salir por sus propios medios, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

Conforme a lo anterior queda demostrado que, el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "FIFITA 500", el día 10 de diciembre de 2009, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar fue un encallamiento.

¹ Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26.

2. De la revisión del fallo de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "FIFITA 500" de bandera de Islas Cook, al señor LUIS RIOS LARA, capitán de la citada nave, en razón a su equivocada apreciación del efecto de las condiciones meteorológicas durante el acceso al canal del puerto, lo que puso en riesgo la seguridad de la tripulación, de la nave, de la carga y ocasionó el suceso.

En virtud de lo anterior, se examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, para determinar la responsabilidad del capitán de la motonave "FIFITA 500", o si actuó al amparo de una de las causales de exoneración de responsabilidad, conforme las pruebas obrantes en el proceso, así:

- El día 10 de diciembre de 2009, siendo las 07:15, la motonave "FIFITA 500" se encontraba en curso hacia la zona de fondeo de Puerto Nuevo en Puerto Bolívar, el viento del noreste les daba por el costado de babor y como consecuencia la nave se desvió hacia el bajo que está al frente, encalló y no logró salir con sus propias máquinas².
- En declaración jurada rendida por el capitán de la nave, señor LUIS RIOS LARA, manifestó lo siguiente:

"El viento venía del noreste relativamente fuerte y me tiraba a estribor, yo trataba de mantener el barco gobernando el rumbo y estaba mirando la ecosonda que marcaba 10 metros de profundidad, y cuando me marcó 5 metros ordené tirar todo el timón a babor y cuando marcó 4 metros ordené parar máquinas, pero el barco se encalló en un banco de arena" (folio 54).

- En declaración juramentada rendida por el contraataca FABIO MENDOZA CURIEL, sobre los hechos dijo:

"Veníamos entrando, el capitán venía en el puente con su timonel, y estábamos perfilados buscando el mangle, la brisa estaba muy fuerte y tumbó el barco hacia el costado de estribor y se encalló por ese costado" (folio 52).

- De acuerdo con el boletín de meteorológico diario, el pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas, emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, para el día jueves 10 de diciembre de 2009, eran las siguientes:

"Se prevén lluvias ligeras sobre el Golfo de Urabá, y posibles lloviznas sobre el departamento de Córdoba y Sucre, en horas de la mañana; asimismo condiciones atmosféricas estables, con cielo despejado a semicubierto sobre el resto del litoral Caribe. El viento presentará velocidades entre 5 y 15 nudos, ráfagas de 25 nudos, de dirección este -noreste al norte del litoral y suroeste al centro y sur del área; generando alturas de ola que oscilarán entre los 0.5 y 3.0 metros, máximo 3.5 metros al norte del área, por lo cual, se recomienda mantener las medidas de seguridad para la navegación de embarcaciones menores y flujo de bañistas en las playas, principalmente en los puertos de Riohacha y Puerto Bolívar" (folios 32 al 48).

² Protesta del capitán de la nave, obrante a folio 4

Visto el reporte que antecede se observa que, para la fecha de los hechos existía alerta sobre las condiciones meteo-marinas, que si bien era para embarcaciones menores, los capitanes de las naves mayores que navegaran en la zona, debían extremar las medidas de seguridad para evitar accidentes.

Así mismo, las declaraciones transcritas denotan que a pesar que el capitán de la nave "FIFITA 500" logró evidenciar con anticipación los vientos fuertes, tomó acciones para prevenir el siniestro marítimo cuando la nave ya se encontraba encallada.

Vistas las pruebas y consideraciones anteriores, se advierte la responsabilidad del capitán de la nave en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado, teniendo en cuenta el exceso de confianza y la falta de previsibilidad para evitar el suceso.

Tal afirmación, se fundamenta legalmente en el artículo 1495 del Código de Comercio, que define al capitán de una nave como:

"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (...) la tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca".

Por su parte, el artículo 1501 del Código de Comercio confiere unas obligaciones al capitán de la nave, entre las que están:

"(...) (8) Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aun mediante el sacrificio total o parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador, (...) (18) Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave. Si a pesar de su diligencia se perdieren los objetos sacados de la nave o los que quedaren a bordo estará exonerado de toda responsabilidad".

Sobre la responsabilidad del capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece, así:

"(...) La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella".

Conforme lo establecen las normas transcrita, el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, su responsabilidad empieza desde que se hace reconocer como tal y termina con la entrega de ella, debe emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que los pongan en peligro, asimismo, está obligado emplear toda la diligencia posible para salvar a las personas cuando se presente un suceso en el mar.

De lo anterior se comprueba que, el capitán de la nave "FIFITA 500", no cumplió con las funciones descritas y consagradas en la norma, debido a que no empleó la mayor ligereza para evitar la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento.

Es de anotar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

En estos casos, no es la diligencia media -culpa o responsabilidad subjetiva- la que se toma en cuenta, sino la virtuosa escrupulosidad exigida en el tráfico jurídico para tomar precauciones que sean equivalentes al riesgo de peligro latente -responsabilidad objetiva- luego, el agente responsable por daños originados por actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

Aquí igualmente, sobre el agente responsable de actividad peligrosa, pesa una presunción de culpa por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de un elemento extraño, fuerza mayor o caso fortuito ó culpa exclusiva de la víctima, o con concurrencia de culpas -artículo 2357 del Código Civil- y que tiene su fundamento en que el daño no siempre tiene origen en la culpa exclusiva de la víctima, sino que en muchas ocasiones tiene su manantial en la concurrencia de culpas de uno y otro permitiéndose la reducción o disminución en el resarcimiento de los perjuicios a la víctima del daño, precisamente por haberse expuesto al daño imprudentemente, resultando ser el lesionado, al menos parcialmente, su propio victimario.

En el caso que nos ocupa, no se encuentra probado que haya intervenido un elemento extraño que logre romper el nexo causal, ni que el capitán de la motonave "FIFITA 500" haya actuado al amparo de una de las causales de ausencia de responsabilidad³, con el fin de exonerarse de ella.

Las pruebas obrantes en el proceso, denotan que el señor LUIS RIOS LARA, no tomó las medidas necesarias, ni previó una situación que era previsible, pues tratándose del desarrollo de una actividad peligrosa y constatando que se presentaban vientos fuertes durante la maniobra de ingreso a Puerto Nuevo, ordenó apagar las máquinas sólo hasta el momento en que la nave "FIFITA 500" ya se encontraba encallada, hecho que puso en riesgo la seguridad de la vida de la tripulación, de la nave y de la carga.

Es por ello que, se evidencia la responsabilidad del citado señor en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento, así como la violación a las normas de Marina Mercante transcritas anteriormente y contempladas en los numerales 8 y 18 del artículo 1501 del Código de Comercio, en razón a lo anterior este Despacho respalda la decisión del fallador de primera instancia, por lo que se procederá a confirmar en su integridad la providencia del 29 de octubre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- - CONFIRMAR en su integridad la decisión del 29 de octubre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, de conformidad con la parte motiva del presente proveído.


³ Causales de exoneración de responsabilidad: Fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima y la intervención de un tercero.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión al señor **LUIS RIOS LARA**, capitán de la motonave "FIFITA 500", 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 Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

Notifíquese y cúmplase.

9 OCT 2014


Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**
Director General Marítimo