

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

15500110252



Bogotá, D.C., 17 ABR 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 18012008004
Sujetos Procesales: Capitán motonave "ANYIE"
Clase de Siniestro: Naufragio

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 28 de octubre de 2009, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la motonave "ANYIE" de bandera colombiana, ocurrido el 2 de marzo de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Coveñas, tuvo conocimiento mediante comunicación telefónica del Comandante de la Estación de Guardacostas de Urabá, del siniestro marítimo de naufragio que sufrió la motonave "ANYIE" el día 2 de marzo de 2008, en jurisdicción de la citada Capitanía de Puerto.
2. Por lo anterior, el día 8 de marzo de 2008, el Capitán de Puerto de Turbo decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Turbo profirió decisión de primera instancia el 29 de octubre de 2009, declaró responsable por el siniestro marítimo de hundimiento de la motonave "ANYIE" a su capitán, señor EMERSON CÓRDOBA ROBLEDO.

En consecuencia, lo sancionó con multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

[Handwritten signature]

4. El día 21 de diciembre de 2009, el señor EMERSON CÓRDOBA ROBLEDO, capitán de la motonave "ANYIE" presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra de la decisión de primera instancia.
5. El día 30 de marzo de 2010, el Capitán de Puerto de Turbo resolvió el recurso de reposición y confirmó en todas sus partes la resolución recurrida.
6. Mediante auto del 28 de junio de 2012, el Director General Marítimo rechazó de plano el recurso de apelación interpuesto por el señor EMERSON CÓRDOBA ROBLEDO, capitán de la motonave "ANYIE", y ordenó resolver en consulta la decisión de primera instancia.

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 naufragio, las siguientes:

- La motonave "ANYIE" zarpó a las 08:00R horas del día 2 de marzo de 2008, con destino a Rio Sucio - Chocó, transportando 19 pasajeros y 2 tripulantes, cuando se encontraba a la altura del sector Punta de las Vacas, paró máquinas para quitarle basura al motor, cinco minutos después continuó el viaje.
- Al encontrarse la nave en pleno viaje, en el centro del Golfo de Urabá, en un momento intempestivo fue perdiendo fuerza del motor y la velocidad fue disminuyéndose,.
- Debido a ello, y a las condiciones meteorológicas fuertes, se produjo la entrada de agua y no fue posible subir máquinas.
- Cuando faltaban aproximadamente 200 metros para llegar a la orilla, en un lugar llamado Los Coquitos, la nave empezó a hundirse de popa, entre las 10:00 y las 10:15 horas la motonave se hundió totalmente.
- Se rescataron 18 pasajeros y 2 tripulantes que se encontraban flotando en el mar, los que contaban con su respectivo chaleco salvavidas, sin embargo, un pasajero se encontraba desaparecido hasta el momento de presentación del reporte.

1/3

ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo JAVIER A. MORENO CORTES, en informe rendido el 25 de abril de 2008, presentó las siguientes conclusiones:

- Las causas que originaron el siniestro fueron, la presencia de mucha basura en el Golfo de Urabá y Bahía Colombia.
- Las condiciones meteorológicas que según la escala de Beaufort eran de viento en intensidad de 5/6.
- Se dio la pérdida total de la nave y no se recuperó ningún equipo de navegación.

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 Turbo 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 Turbo, 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 naufragio de la motonave "ANYIE" de bandera colombiana, acaecido el 2 de marzo de 2008, cuando la nave se encontraba con destino a Río Sucio - Chocó. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

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

El fallador de primera instancia declaró responsable por el hundimiento de la motonave "ANYIE" al señor EMERSON CÓRDOBA ROBLEDO, capitán de la nave en razón a que no verificó al momento del zarpe lo concerniente a las mangueras para el paso del combustible, soportado en las conclusiones del perito donde afirmó que las mangueras de combustible no quedaron lo suficientemente en el fondo del bidón de plástico y que por esa razón se apagaron los motores por falta de combustible.

3. Sobre el siniestro acaecido el día 2 de marzo de 2008, a la motonave "ANYIE" y declarado en la decisión de primera instancia como hundimiento, es menester del Despacho aclarar que se trató del siniestro marítimo de naufragio, tal como lo consagra el Código de Investigación de Siniestros Marítimos y el Decreto Ley 2324 de 1984. Sin embargo, la expresión hundimiento es utilizada como un sinónimo en las definiciones, por lo se precisará este aspecto en la parte resolutive.

4. En relación con la declaración de responsabilidad del capitán de la motonave "ANYIE", señor EMERSON CÓRDOBA ROBLEDO, se examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, y las pruebas obrantes en el proceso, así:

- El capitán de la nave señor EMERSON CÓRDOBA ROBLEDO, en declaración rendida el día 13 de marzo de 2008, relató los hechos ocurridos así:

"Nosotros salimos del waffe con destino a Rio Sucio, cuando arranqué yo rebaje el motor para ver si llevaba basura pero no llevaba y arranqué otra vez, la embarcación salió y cuando sale ella empieza a brincar, hasta que llegamos hasta la Armada, nos registramos y salimos empezó a votar el chorro lentamente y salió normal, me abrí afuera cuando iba como a mitad del golfo empezó el motor a rebajarse, quedó más o menos a 4.400 el motor cuando la panga iba cogiendo agua, cuando el motor bajó la velocidad cogió agua por la parte de atrás. Cuando más o menos a 200 metros para coger el seco ya el motor se había rebajado más. Cogimos una maretica casi cogiendo el seco.

Al preguntársele que hizo cuando la nave empezó a fallar, dijo:

"Cuando el motor empezó a fallar fue rebajando y el inspector de Rio Sucio me dijo que la panga estaba cogiendo agua por el lado de atrás que nos fuéramos más suave" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

- El marinerero NIMIO MENA MOYA, en su declaración rendida el día 13 de marzo de 2008, relató los hechos ocurridos así:

"Nosotros salimos del waffe con 20 pasajeros ayudante y capitán, total 22 personas, salimos normal y la panga salí bien, paramos en el retén de Guardacostas, hay salimos normal la panga si se demoró paralizar se metió por la playa y al rato salió la panga y se tiró para afuera y la panga salió normal, cuando íbamos más o menos a mitad del golfo el motor empezó a rebajarse y el capitán me dijo que destapara el motor para mirarle la bujía y ya las bujías están todas buenas, a lo último la panga se rebajó y empezó a coger demasiada agua, pero era más el agua que entraba que la que la bomba sacaba. Luego el inspector fluvial que iba nos dijo que rebajáramos la panga y que nos fuéramos lento como a doscientos metros para llegar a un seco nos cogió una maretica, le metió demasiada agua a la panga y se fue a pique".

Sobre las acciones que tomó cuando empezó a fallar la nave, dijo:

"Iban unos niños menores de edad y empecé a ayudarlo a las señoras con ellos hasta que toños nos ubicáramos bien y trate de tapar el tanque de gasolina y no pude y con eso nos quemamos. Y estar pendiente de todos los pasajeros que estaban con el chaleco puesto"

En relación con la hora de ocurrencia del siniestro, manifestó:

"Como a las 09:00R" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

1/4

De las declaraciones transcritas se extrae que, el motor de la nave presentó fallas una hora posterior a su zarpe, causando que se disminuyera la velocidad, por lo que se procedió a su revisión, pero empezó a coger agua por la parte de atrás y empezó a hundirse.

Ahora bien, el perito designado dentro de la investigación concluyó que el siniestro obedeció a la cantidad de basura que había en la zona donde se encontraba navegando y al mal clima reinante.

No obstante, el fallador de primera instancia concluyó que la causa del suceso había sido porque el capitán de la nave actuó negligente e imprudentemente, al no verificar las mangueras para el paso del combustible y que estas no quedaron lo suficientemente al fondo del bidón de plástico, razón por la cual se pararon los motores por falta de combustible.

Es de anotar que, uno de los principios que se debe tener en cuenta dentro de esta clase de investigaciones es el de la congruencia, es decir que la decisión sea resuelta de acuerdo a lo obrante y probado en el proceso. Para el caso estudiado, se observa que el a quo, concluyó un hecho distinto a lo probado en el expediente, esto es, que se consideró como causa del siniestro expuesta por el perito designado la no verificación de las mangueras, lo que ocasionó que éstas se taparan y el motor se apagara, siendo que la prueba técnica antes transcrita, indica que el siniestro ocurrió por la cantidad de basura que había en la zona donde se encontraban navegando y por el mal tiempo reinante en la zona.

En el mismo sentido, se evidencia que no se aportaron al proceso los documentos y certificados de la nave, no se constató la clase y cantidad de mercancía transportaba, si ésta se encontraba autorizada para realizar navegación en la zona donde acaeció el siniestro marítimo, y demás pruebas que logran demostrar que el guardián de la actividad peligrosa, tuvo responsabilidad en el hecho investigado, o si este actuó al amparo de una de las causales de ausencia de responsabilidad.

En virtud de lo anterior, este Despacho no respalda la decisión del fallador de primera instancia, por lo que procederá a revocar en su integridad la sentencia consultada y ordenará el archivo de la investigación No. 18012008004, adelantada por el Capitán de Puerto de Turbo.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- REVOCAR en su integridad la decisión del 28 de octubre de 2009, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2°.- ORDENAR el archivo de la investigación No. 18012008004, adelantada por el Capitán de Puerto de Turbo, con fundamento en la parte motiva de este proveído.


ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido de la presente decisión al señor **EMERSON CÓRDOBA ROBLEDO**, capitán de la motonave "ANYIE", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Turbo, 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.

17 ABR 2015


Contralmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo (E)