

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2018

Referencia: 24012014004

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 3 de mayo de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "POLA I" de bandera Panameña, ocurrido el 2 de agosto de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Puerto Bolívar mediante informe del 2 de agosto de 2014, suscrito por el funcionario de Alto Bordo de la Capitanía de Puerto, tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "POLA I", el día 2 de agosto de 2014, razón por la cual 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 audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar el día 3 de mayo de 2017 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "POLA I" al señor OMAR MURILLO RAMOS, en calidad de Capitán, y solidariamente al señor JULIO CESAR FLOREZ ALBORNOZ en calidad de Armador y a la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA de la nave mencionada.

Asimismo, no se declaró que existió violación a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán, del Armador y de la Agencia Marítima de la motonave "POLA I".
3. Al no interponerse recurso de apelación 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

28

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.

ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito EDGAR ESPITIA BOCANEGRA, en informe pericial rendido el 25 de agosto de 2014, (folios 36 al 51), presentó lo siguiente:

"(...)

En términos generales se encontró que están apto para ser operados los siguientes sistemas: motor propulsor, motores generadores eléctricos, sistema de control de incendios, estructura general del buque, cubierta corrida de maniobras. Acomodación de la tripulación sistema de navegación y comunicaciones, sistemas de salvamento, sistema de fondeo y de gobierno; no se incluye la obra viva del buque, mas sin embargo en bajos fondos no se detectó novedad alguna de entrada de agua." (Cursiva fuera de texto)

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.

1. Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- a) *El naufragio;*
- b) **El encallamiento;**
- c) *El abordaje;*
- d) *La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e) *La arribada forzosa;*
- f) *La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un*

102

riesgo grave de contaminación marina, y g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias." (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

2. De la revisión de la decisión de primera instancia, se evidencia que el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento al señor OMAR MURILLO RAMOS, en calidad de Capitán, y solidariamente al señor JULIO CESAR FLOREZ ALBORNOZ en calidad de Armador y a la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA de la nave "LA POLA I", debido a que no verifico las señales de seguridad que emite la Capitanía de Puerto para realizar una navegación segura, como lo es los avisos a los navegantes.

En cuanto a la responsabilidad esgrimida en la decisión de primera instancia, es preciso citar el numeral 2 del artículo 1478 del Código de Comercio el cual establece:

"(...) ARTÍCULO 1478. <OBLIGACIONES DEL ARMADOR>. 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. (...)" (Cursiva y subrayado fuera del texto)

De lo anterior el Despacho se permite concluir que, la responsabilidad del siniestro marítimo de encallamiento de la nave "LA POLA I" es exclusiva del señor OMAR MURILLO RAMOS en calidad de Capitán de la citada nave, y la solidaridad del señor JULIO CESAR FLOREZ ALBORNOZ en calidad de Armador y a la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA solo es en cuanto al pago de las sanciones pecuniarias que dieran a lugar con ocasión al siniestro marítimo.

Dicho lo anterior es propio mencionar que el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar declaró que no existieron violación a las normas de marina mercante, razón por la cual, no se declarará responsabilidad en ocasión con el siniestro marítimo al señor JULIO CESAR FLOREZ ALBORNOZ en calidad de Armador y a la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA, por las razones aquí expuestas, en consecuencia se realizará la modificación en la parte resolutive del presente proveído.

Ahora bien, con el fin de realizar un análisis de los hechos que dieron origen a la presente investigación se citaran las siguientes pruebas:

- En declaración del señor OMAR MURILLO RAMOS en calidad de Capitán de la nave "POLA I", rendida el 12 de agosto de 2014, se permite extraer lo siguiente

AM

"Bueno lo que sucedió, nosotros íbamos bien sin problema ninguno, entonces en la curva, yo me pego a la boya verde y no veía las boyas rojas porque estaban apagadas, le tiré todo el timón a estribor para ver si salíamos, pero el barco venía pesado, lo movimos pero el barco no salía." (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el encallamiento de la motonave "POLA I" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera, en jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala Casación Civil del 12 de julio de 2005, con Magistrado Ponente Pedro Octavio Munar Cadena se estableció, que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal¹.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las *actividades peligrosas*, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera, que basta la ejecución del riesgo creado por el agente responsable para que el daño resulte imputable a ella².

De lo expuesto anteriormente se desprende, que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

Así mismo, es preciso mencionar que la Autoridad Marítima emitió aviso a los navegantes No. 123 de 2014, el cual comprende la semana 13 al 20 de julio de 2014, dentro del cual advierte que la boya No 14 se encuentra fuera de servicio, por lo cual recomendó a los navegantes extremar las medidas de seguridad cuando se navegue por esa área. A su vez enuncia las cartas afectadas.

SOBRE LAS CONDICIONES METEOMARINAS

Con respecto a las condiciones del tiempo en el momento de los hechos, el Despacho evidencio lo siguiente:

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

103

Capitán

Declaración: "(...) *no había viento, ingresé porque como está la señalización y me confíé, pasamos tranquilos, yo dije me pego más a la verde y no me pego a la roja y nosotros siempre pasamos pegados al barranco y por seguridad me pego más a la verde, y es una loma lo que hay ahí, y el barco me quedo sentado en la popa nada más porque lo demás del barco estaba en lo hondo.* (...) (Cursiva y subraya fuera del texto)

Del análisis del expediente, se puede evidenciar que en el siniestro marítimo de encallamiento de la nave "POLA I" no se configuró ninguno de los elementos del caso fortuito y la fuerza mayor, y fue a todas luces predecible y resistible, teniendo en cuenta la dificultad del canal, la restricción en las luces en una de las boyas la cual se había notificado al gremio marítimo y la hora no segura para el acceso al canal de ingreso a Puerto Nuevo.

3. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. De otro lado, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se puede imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, se evidencia que en el asunto objeto de análisis no se comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión de primera instancia del 3 de mayo de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"Declarar responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "POLA I" de bandera de Panamá al señor OMAR MURILLO RAMOS identificado con cedula de ciudadanía No. 8.428286 de Turbo en calidad de Capitán de la citada nave, con ocasión de los hechos de encallamiento, tal como se indica en la parte considerativa de la presente providencia."

ARTÍCULO 2º. CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 3 de mayo de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión a los señor OMAR MURILLO RAMOS,

JULIO CESAR FLOREZ ALBORNOZ en calidad de Capitán y Armador, respectivamente, y a la Agencia Marítima PARAJIMARU de la nave "POLA I", en cumplimiento de los establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 5°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 28 SEP 2018


Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRIGUEZ VIERA**
Director General Marítimo