

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



2427010106762
308

Bogotá, D.C.,

19 OCT. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 628
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave SIN NOMBRE
Propietario y Armador motonave SIN NOMBRE
Clase de Siniestro: Naufragio

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 29 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave SIN NOMBRE, ocurrido el día 28 de enero de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante auto del 31 de enero de 2008, el capitán de Puerto de Tumaco ordenó apertura de investigación, por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la nave SIN NOMBRE, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de estudio y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. A través de sentencia del 29 de junio de 2010, el Capitán de Puerto de Tumaco declaró responsable al señor EDUS ANDERSON SINISTERRA QUIÑONES, capitán de la nave SIN NOMBRE, por el siniestro marítimo de naufragio, ocurrido el 28 de enero de 2008.
3. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión de primera instancia, éstos no fueron presentados, motivo por el cual el Capitán de Puerto de Tumaco, remitió a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

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 con las pruebas obrantes en el expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

- El día 28 de enero de 2008, la nave SIN NOMBRE partió del Puerto de Tumaco, específicamente del muelle de EXPORCOL, siendo aproximadamente las 1800R, con ocho (8) personas a bordo, incluido el motorista.
- Las condiciones meteomarineras eran favorables para la navegación al momento del zarpe, sin embargo, a la altura del Bajo Chamorro se oscureció y el mar se fue picando.
- Debido a ello, la nave se volteó causando que las personas a bordo cayeran al mar y que ésta quedara totalmente destruida.
- Los pasajeros y el capitán fueron rescatados por la nave DILMAR, al mando del señor ARTEMIO LANDAZURY, excepto el señor ASCENCIO SEGURA, quien falleció debido al ahogamiento.

ANÁLISIS TÉCNICO

Vistas las pruebas obrantes en el expediente, las condiciones técnicas y náuticas que dieron origen al siniestro, fueron las siguientes:

La nave SIN NOMBRE es una canoa de madera, con aproximadamente 7 metros de eslora, 1.30 metros de manga y es propulsada por un motor de 40 HP, utilizada generalmente para pesca artesanal.

El día de los hechos, la nave SIN NOMBRE fue abordada por ocho personas, exponiéndola un esfuerzo superior al que podía soportar dadas sus condiciones estructurales.

Aunado a ello, la navegación se llevó a cabo en horario nocturno sin contar con el sistema de luces adecuado.

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 para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advierte que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Tumaco, con observancia del debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, en cuanto a los aspectos sustanciales es menester hacer las siguientes precisiones:

El Decreto Ley 2324 de 1984, señala que se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales en la ley, por los tratados y convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia; así como por la costumbre nacional o internacional.

De igual manera, a modo enunciativo y sin que se limite a ellos, el Decreto en comento señala los siguientes; (a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, estructuras o plataformas marítimas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marina y (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

Así pues, se entiendo que hubo un naufragio cuando:

*"El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas"*¹ (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Conforme a la declaración rendida por el señor EDUS ANDERSON SINISTERRA QUIÑONES, motorista de la nave SIN NOMBRE, el día de los hechos sucedió lo siguiente:

"(...) salí ya tarde del barrio Exporcol, la mar estaba muy dura, entonces la mar nos volteo la canoa en chamorro (...)".

La versión del capitán, es respaldada por el señor ARTEMIO LANDAZURY MINOTA, quien a bordo de la nave DILMAR rescató a los pasajeros y al motorista de la nave SIN NOMBRE, así:

"(...) Ese día salimos juntos desde Exporcol, mi canoa corría más rápido, pero yo siempre iba mirando hacia atrás porque somos vecinos y vivimos en el mismo lugar, cuando pase Chamorro mire hacia atrás pero ya la embarcación del vecino no estaba, así que allí mismo

¹ FARIÑA, Francisco. "Derecho Marítimo Comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pág. 302.

di la vuelta y fui hasta allá, mire la canoa volteada y a la gente que estaba bañando, allí mismo los subí a todos, pero la marea estaba muy dura y podíamos voltearnos también (...)"

De acuerdo con las declaraciones antes transcritas, se puede concluir que en efecto, el siniestro marítimo a que hubo lugar fue el naufragio y que éste se presentó en desarrollo de una actividad peligrosa, como lo es la navegación marítima.

En este punto, es preciso recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades 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 es sabido, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal².

De acuerdo con la jurisprudencia nacional, la orientación actualmente predominante, preconiza por regla general que en los eventos dañosos generados "por las actividades peligrosas", el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación es el riesgo grave y anormal a que se expone a los administrados.

De tal manera, que basta la realización del riesgo para que el daño resulte imputable a quien ejecutó la actividad peligrosa³.

Ahora bien, tratándose de la navegación, la jurisprudencia nacional no ha dudado en catalogarla como una actividad peligrosa, pues una vez se pone en acción la nave, se rompe el equilibrio de los riesgos que un hombre común está obligado a soportar.

Al respecto la Corte Suprema de justicia manifestó:

"(...) Labores todas ellas que sin mayor esfuerzo evidencian que la naviera cumplía actos propios de la empresa de navegación la que, como ya se dijera, la Corte no ha titubeado en calificar de peligrosa, como así puede corroborarse v. gr., en la sentencia del 29 abril de 1943. Incluso ese laborío del buque denota desplazamiento, pues no de otra manera puede entenderse que la nave se acerque al muelle⁴ (...)"

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuerza mayor
2. El hecho de un tercero
3. Culpa de la víctima

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas,

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

Para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito, se debe verificar la concurrencia de dos factores:

A) Que el hecho sea imprevisible, esto es, que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.

B) Que el hecho sea irresistible, o sea, que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias⁵.

En el caso bajo estudio, el naufragio acaeció debido a la confluencia de varios elementos, entre ellos, el hecho de que debido a sus características, la nave SIN NOMBRE no era apta para el transporte marítimo de pasajeros, así como también, que ésta no contaba con los sistemas de luces adecuados para llevar a cabo la navegación nocturna segura.

Visto lo anterior, el Despacho no advierte la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de la fuerza mayor o el caso fortuito, pues teniendo en cuenta que la nave SIN NOMBRE era usada para pesca artesanal y que no contaba con luces adecuadas para navegar de noche, el señor EDUS ANDERSON SINISTERRA QUIÑONES, motorista de la citada nave, estaba en capacidad de prever el riesgo que representaba emprender la navegación en dichas condiciones.

En consecuencia, se confirmará el artículo primero de la decisión consultada, en el sentido de declarar responsable al señor EDUS ANDERSON SINISTERRA QUIÑONES, motorista de la nave SIN NOMBRE, por el siniestro marítimo de naufragio, ocurrido el 28 de enero de 2008.

En cuanto al avalúo de los daños, es de señalar que en declaración rendida por el capitán EDUS SINISTERRA QUIÑONES, éste manifestó que la nave resultó completamente dañada, que se perdió el motor y la carga, que lo único que quedó bien fue el casco, no obstante, esto no fue debidamente acreditado y siendo imposible decretar las pruebas necesarias para establecer la cuantía de los daños, este Despacho se abstendrá de tasarlos.

De otro lado, conforme el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, el despacho se debe pronunciar cuando con el siniestro concurra la violación a normas de Marina Mercante, así pues, vista la conducta desplegada por el señor EDUS SINISTERRA QUIÑONES, en calidad de motorista, se advierte la violación de las siguientes normas de Marina Mercante:

Decreto Ley 2324 de 1984:

Artículo 97.- Toda nave para operar en el servicio para el cual se encuentra registrada, debe obtener el documento de zarpe, el cual se expedirá por el respectivo Capitán de Puerto, cuando cumpla los requisitos y las condiciones que determine la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 118.- Los Certificados de seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y deben ser presentados cuando la Autoridad Marítima los solicite.

⁵ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, pág. 50-51.

La carencia o el vencimiento de los certificados de seguridad, implican para la nave o artefacto naval, la prohibición de navegar o de prestar los servicios a que se halle destinado.

Resolución 0347 de 2007

Cód. 33.- Navegar en horas o días no autorizados por la Autoridad Marítima.

Cód. 35.- Navegar en embarcación que no esté matriculada ante la Autoridad Marítima.

En conclusión, el capitán de la nave SIN NOMBRE el día 28 de enero de 2008, desarrollo la actividad de transporte marítimo de pasajeros, en una motonave que no contaba con las características estructurales ni mecánicas necesarias para realizar este tipo de operaciones, así mismo, navegó en horario nocturno sin autorización de la Capitanía de Puerto, poniendo en peligro la seguridad de los pasajeros y de la nave misma.

En virtud de ello, este Despacho respalda la posición del Capitán de Puerto de Tumaco, al declarar responsable al señor EDUS ANDERSON SINISTERRA QUIÑONES, motorista de la nave SIN NOMBRE, por violación de las normas de Marina Mercante antes relacionadas, máxime, cuando la citada nave no se encontraba matriculada ante la Autoridad Marítima.

Finalmente, es menester señalar que el a quo impuso una multa de cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pero no hizo mención del valor en pesos, por lo que se modificará el artículo cuarto de la decisión consultada, en el sentido de aclarar que el valor de la multa equivale a un millón ochocientos cuarenta y seis mil pesos m/c (\$1.846.000).

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo cuarto de la decisión del 29 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

ARTÍCULO 4°.- IMPONER a título de sanción multa cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2008, equivalentes a un millón ochocientos cuarenta y seis mil pesos m/c (\$1.846.000), al señor EDUS ANDERSON SINISTERRA QUIÑONES, identificado con cedula de ciudadanía N° 98.432.094, capitán de la nave SIN NOMBRE, pagaderos solidariamente con el señor DANIEL ANDRADE, sin identificación, en calidad de propietario de la citada motonave.

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 29 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto Tumaco, de acuerdo con las consideraciones expuestas en la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión a los señores EDUS ANDERSON SINISTERRA

QUINONES, identificado con cedula de ciudadanía N° 98.432.094 y DANIEL ANDRADE, motorista y propietario, respectivamente, de la nave SIN NOMBRE y demás interesados, en cumplimiento de lo 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Tumaco, para que una vez quede en firme y ejecutoriada la presente decisión, 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