

29200104318
104

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 OCT. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación:	Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto:	Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente:	14012006-011
Sujetos Procesales:	Capitán de la motonave ARRECIFES II Armador de la motonave ARRECIFES II
Clase de Siniestro:	Naufragio

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 23 de marzo de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, contra el señor JARAMIS ANTONIO SIERRA BOHÓRQUEZ, capitán de la nave ARRECIFES II, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio dicha motonave, ocurrido el día 16 de octubre de 2006, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe de novedad del 16 de octubre de 2006, la Estación de Guardacostas de Santa Marta puso en conocimiento del Capitán de Puerto de dicha jurisdicción, la ocurrencia del presunto siniestro marítimo de naufragio de la nave ARRECIFES II, al mando del señor JARAMIS ANTONIO SIERRA BOHÓRQUEZ.
2. El 19 de octubre de 2006, el capitán de Puerto de Santa Marta profirió auto de apertura de investigación, por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la nave ARRECIFES II, decretó 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.
3. A través de sentencia del 23 de marzo de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta, declaró responsable al señor JARAMIS ANTONIO SIERRA BOHÓRQUEZ y a la Cooperativa de Transporte Turístico de Pasajeros COOMARSERTUR, capitán y

armador, respectivamente, de la nave ARRECIFES II, por el siniestro marítimo de naufragio, ocurrido el 16 de octubre de 2006.

De igual manera, los declaró responsables por violación a las normas de Marina Mercante y en consecuencia impuso a título de sanción, una multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

4. 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 Santa Marta, 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 16 de octubre de 2006, la nave ARRECIFES II de bandera colombiana zarpó de Playa Blanca con destino al Rodadero, transportando 12 turistas y el capitán a bordo.
- Las condiciones del mar para el día de los hechos era fuerte, con olas de altura superior a los 1.5 metros.
- Cuando la nave se encontraba a considerable distancia de la playa, ésta se escoró por el costado de babor, debido a que una pasajera se ubicó indebidamente en dicho lugar.
- Por lo anterior, empezó a entrar agua por encima de la borda generando el naufragio el naufragio de la nave.
- Los pasajeros quedaron alrededor del casco y fueron llevados a tierra por otras motonaves que se encontraban cerca.

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el informe pericial rendido por el Perito Marítimo CARLON ANZOLA MARTÍNEZ, recibido el 14 de diciembre de 2009, las condiciones técnicas y náuticas que dieron origen al siniestro, fueron las siguientes:

"Fue evidente que la lancha ARRECIFES II sufrió una vía de agua por encima de la borda, de importancia que concluyó con su hundimiento en la zona de buceo de Playa Blanca, posición geográfica Latitud. 11°12.986 N - Longitud. 74°14.374 W.

Se desconoce la existencia y/o implementación de un sistema de gestión de seguridad de la Cooperativa a la que pertenece la lancha en la que se hubiera prevenido el naufragio.

La causa que materializó el naufragio o daño grave de la nave ARRECIFES II fue el poco francobordo de ésta, que permitió la entrada de agua ante un movimiento poco significativo de uno de los pasajeros a bordo.

El patrón actuó de forma precipitada en cuanto al transporte de los pasajeros, sin tener en cuenta el estado de la lancha y el estado del mar y el tiempo."

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 Santa Marta 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 Santa Marta, 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 forzada, (f) la contaminación marina y (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

Así pues, se entiende 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 JARAMIS ANTONIO SIERRA BOHÓRQUEZ, capitán de la motonave ARRECIFES II, el día de los hechos sucedió lo siguiente:

"(...) Yo salí de Playa Blanca, el día no lo recuerdo como a las 10:00 de la mañana, con 12 personas, cuando iba como a 20 o 25 metros le dije a los pasajeros que se colocaran en el centro y un pasajero se colocó a la izquierda y todos los demás hicieron lo mismo, el bote se ladeo y cuando quise coger el rumbo para regresarme, ya el bote se le había ladeado en el agua, pero todos los pasajeros llevaron su chaleco salvavidas, puse el bote boca abajo para que la gente se agarrara de los bordes del bote (...)" (fol. 62)

La versión anterior, es respaldada por el Perito Marítimo CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, quien a través del dictamen pericial recibido el 14 de diciembre de 2009, manifestó lo siguiente:

"(...) La causa que materializó el naufragio o daño grave de la lancha ARRECIFES II fue el poco francobordo de la lancha, que permitió la entrada de agua ante un movimiento poco significativo de uno de los pasajeros a bordo (...)"

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.

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

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.

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*

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 de la nave ARRECIFES II ocurrió debido a la confluencia de varios factores, entre ellos, el hecho de que para el día del siniestro, las condiciones meteomarinas no eran favorables para la navegación de motonaves menores, pues se presentaron olas con altura superior a los 1.5 metros.

Aunado a ello, el francobordo de la nave era limitado, pues en condiciones meteomarinas favorables para la navegación, no representaba peligrosidad para las operaciones de transporte de pasajeros, pero debido a las condiciones especiales del día de los hechos, el francobordo resultaba insuficiente, pues debido a sus especificaciones técnicas, requería que las personas a bordo se mantuvieran en el centro y en estado de quietud, pues un movimiento poco significativo de los pasajeros podría dar lugar a la entrada de agua y posterior naufragio de la nave, como en efecto sucedió.

Es de notar, que si la nave ARRECIFES II hubiera contado con un francobordo adecuado, el movimiento causado por los pasajeros no hubiera comprometido su línea de flotación, así

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

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

mismo que, de haber zarpado en condiciones meteomarinas más favorables, se habría podido evitar el siniestro acaecido.

Conforme a lo anterior, el Despacho no advierte la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de la fuerza mayor o el caso fortuito, pues el capitán estaba en capacidad de prever el riesgo en que se exponía a los pasajeros, debido al mal tiempo y a las condiciones estructurales de la nave, en virtud de ello, se confirmará el artículo primero de la decisión consultada.

En cuanto al avalúo de los daños, es de señalar que de acuerdo con las pruebas recaudadas, se perdieron los elementos personales de las personas que se encontraban a bordo, sin embargo, no obra prueba alguna que acredite el valor de éstos y siendo improcedente decretarlas en esta instancia, se imposibilita establecer la cuantía de los daños causados, por lo cual, este Despacho se abstendrá de tasarlos.

Ahora bien, la naturaleza de las decisiones que toman las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima, a través de la cual se establece la responsabilidad por siniestros marítimos tiene naturaleza jurisdiccional⁶, sin embargo, sí con ocasión del siniestro se comprueba que hubo violación a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas, se deberán imponer las sanciones y multas a que hubiere lugar, no obstante, la potestad que tiene la Capitanía de Puerto para sancionar caducara a los tres años contados desde el día en que se produjo la violación, tal como lo preceptúa el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, abajo transcrito:

“Salvo disposición especial en contrario, la facultad que tienen las autoridades administrativas para imponer sanciones caducara a los tres años de producido el acto que pueda ocasionarlas”.

En el caso bajo examen, los hechos ocurrieron el día 16 de octubre de 2006 y la sentencia de primera instancia fue proferida el día 23 de marzo de 2010, es decir, más de tres años después de la ocurrencia de los hechos, comprobándose de esta manera que operó el fenómeno de la caducidad respecto de la violación a normas de marina mercante que se cometieron con ocasión del siniestro marítimo de naufragio de la motonave ARRECIFES II.

Consecuencia de lo anterior, se revocaran los artículos segundo, tercero y cuarto de la decisión consultada, toda vez que, habiendo operado el fenómeno de la caducidad a la fecha en que se profirió la precitada sentencia, el Capitán de Puerto de Santa Marta había perdido la facultad para imponer sanción alguna por la violación a las normas de marina mercante.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- REVOCAR los artículos segundo, tercero y cuarto de la sentencia del 23 de marzo de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo con las consideraciones expuestas en la parte motiva del presente proveído.

⁶ Sentencia del 26 de octubre de 2000. Consejo de Estado - sección primera, (expediente N° 5844).

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 23 de marzo de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo con las consideraciones expuestas en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión al señor JARAMIS ANTONIO SIERRA BOHÓRQUEZ, identificado con la cedula de ciudadanía N° 4.979.667 y al Representante Legal de la Cooperativa de de Transporte Turístico de Pasajeros COOMARSERTUR, identificada con NIT. 81900336-0, 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, 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.

28 OCT. 2014


Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo