

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

28 NOV. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 11012008018
Sujetos Procesales: Capitán y Armador motonave de madera DON MIGUEL
Capitán motonave HORIZONTE I
Clase de Siniestro: Abordaje.

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo del 30 de abril de 2010, proferido por el señor Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje, seguida en contra de los señores CARLOS ENRIQUE RAMOS OBREGÓN, armador y capitán de la motonave de madera DON MIGUEL (sin matrícula) y WALTER ENRIQUE VALENCIA ESTUPIÑAN, capitán de la nave HORIZONTE I, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta N° 051545R - Diciembre/08, el Suboficial Operativo de la Estación de Guardacostas de Buenaventura para el día 4 de diciembre de 2008, informó al Capitán de Puerto de dicha jurisdicción, la novedad presentada en desarrollo de la operación de acompañamiento y escolta a un convoy, consistentes en que al parecer la nave HORIZONTE I abordó a una nave de madera.
2. El día 9 de diciembre de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió auto de apertura de investigación, 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.
3. A través de decisión del 30 de abril de 2010, el Capitán de Puerto de Buenaventura, declaró responsable al señor CARLOS ENRIQUE RAMOS OBREGÓN, capitán y armador de la nave de madera DON MIGUEL (sin matrícula), por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje, acaecido el 4 de diciembre de 2008.

Así mismo, las declaró responsables por violación de las normas de Marina Mercante y en consecuencia les impuso a título de sanción una multa de cinco (5) salarios mínimos legales vigentes.

149

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 Buenaventura, remitió el expediente 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 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 el acta de protesta N° 051545R – Diciembre/08, presentada por el Suboficial Operativo de la Estación de Guardacostas de Buenaventura, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

“(...) El día jueves 4 de diciembre del presente año, siendo las 2340R en cumplimiento de la OROPER 139 CEGUB JDOEGUB/08 durante desarrollo de acompañamiento y escolta de las motonaves JUAN DIEGO I MC-01-564, GUAYAQUIL MC-01-329, HORIZONTE I MC-01-412, DON JHONY MC-01-016, que efectuaban tránsito desde Buenaventura hacia Satinga, Guapi, Tola Nariño, Río Timbiquí, la motonave HORIZONTE I reporta una colisión a la altura de la boya 5, contra 1 embarcación de madera que al parecer no tenía luces de navegación y que se encontraban 2 personas en el agua pidiendo auxilio, se procedió a efectuar maniobra de búsqueda y rescate del personal en mención, disponiendo de 1 URR tipo langostera, logrando rescatar a 2 personas de que nombre HEISON SEGURA de 20 años de edad, identificado con la cédula de ciudadanía N° 1028185310 de Buenaventura, quien presentaba una herida abierta a la altura del tórax y múltiples golpes en el cuerpo, y el señor CARLOS RAMOS de 33 años de edad, identificado con la cédula de ciudadanía N° 94445725 de Buenaventura, quien se encontraba sin novedad y se procedió de inmediato con la evacuación del personal hacia el muelle de la pagoda donde los esperaba una ambulancia de los bomberos previamente solicitada por parte del C31 EGUB (...).”

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el informe pericial recibido el 24 de diciembre de 2008, rendido por el señor LUÍS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, las condiciones técnicas y náuticas que dieron lugar al siniestro marítimo de abordaje, fueron las siguientes:

- El abordaje ocurrió el 4 de diciembre de 2008, alrededor de las 2340 horas, con viento entre los 5 y 10 nudos, oleaje de 0,5 a 1,0 metros en periodos de 7 a 12 segundos, con

1/29

marea bajando desde las 2034, es decir, en el momento de los hechos había marea media y seguía disminuyendo, se encontraba lloviendo moderadamente.

- La nave HORIZONTE I, se encontraba navegando en convoy organizado y escoltado por el personal de Guardacostas de Buenaventura, con velocidad y rumbo controlado, igualmente llevaba encendidas las luces reglamentarias para la navegación nocturna.
- La nave de madera DON MIGUEL, no estaba debidamente matriculada ante la Autoridad Marítima, las personas a bordo no estaban tituladas, no contaba con los elementos de seguridad y salvamentos necesarios.
- Las naves denominadas VIENTO Y MAREA, que realizan pesca artesanal en las inmediaciones del canal de acceso de Buenaventura, normalmente no están matriculadas ni cuentan con luces de navegación, para ser avistadas de noche utilizan faroles, mecheros y algunas luces intermitentes, pero su eficiencia depende del estado del tiempo, que para el caso específico, no era el mejor, teniendo en cuenta que había oleaje, viento y lluvia moderada.
- La nave DON MIGUEL estaba fondeada en inmediaciones del canal de acceso y los tripulantes se encontraban dormidos, por ello no pudieron percatarse de la proximidad de las embarcaciones de cabotaje, aunque estas llevaban sus luces de navegación y la maquinaria produce un alto ruido que permite que otras motonaves estén alertas de su tránsito.

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 advirtió que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con observancia del debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En cuanto a los aspectos sustanciales, se hace necesario 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 y 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

[Handwritten mark]

- c) **El abordaje**
- d) La explosión o el incendio
- e) La arribada forzosa
- f) La contaminación marina
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias

A su turno la Resolución M.S.C. 255(84) "Código para la Investigación de los Siniestros y Sucesos Marítimos", señala que se consideran siniestros marítimos:

"2.9.- Siniestro marítimo: Acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

5.- La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje".

Ahora bien, se considera que hubo abordaje cuando se presenta el acercamiento de un barco a otro hasta chocarlo, es decir, cuando se impacta una embarcación con otra deliberada o fortuitamente¹.

Conforme a la declaración rendida por el señor CARLOS ENRIQUE RAMOS OBREGÓN, capitán de la motonave de madera DON MIGUEL, el día de los hechos sucedió lo siguiente:

"(...) Nosotros nos encontrábamos fondeados en día jueves 4 de diciembre de 2008 a las 11:30 de la noche diagonal a la boya 6 a mano derecha de salida, cuando fuimos arroyados por el HORIZONTE I, en el cual pararon el barco a unos 20 metros de distancia y estuvimos gritando que regresara el barco que nos había atropellado (...)". (fol. 37)

La declaración anterior, es respaldada por el Suboficial LUIS MARIO PALENCIA TOVAR, Comandante de la Unidad BP 443, quien con ocasión de la diligencia de declaración jurada llevada a cabo el 16 de diciembre de 2008, manifestó lo siguiente:

"(...) Yo iba en la lancha cuando escuche que la motonave HORIZONTE I hizo un reporte por radio VHF marino, a la motonave que venía detrás de él, diciéndole que se había llevado un cayuquito que no tenía luces y que habían dos personas en el agua (...)".

De acuerdo con lo antes transcrito, se puede concluir que en efecto, el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el abordaje 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.

¹ Glosario marítimo Dirección General Marítima Colombiana - https://www.dimar.mil.co/lexicon/14/letter_a

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

109

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

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 25 de mayo de 2011, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, señaló los criterios de la responsabilidad objetiva a tener en cuenta, tratándose de actividades peligrosas, así:

"(...) (a) Que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; (b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial. (c) que cuando las partes involucradas ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par así definir quién debe asumir la reparación; (d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; (e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...))". (Subrayado y negrillas fuera de texto).

Del anterior extracto, se desprende que sobre el agente responsable de 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 consecuencias⁴.

En el caso bajo estudio, el abordaje del buque HORIZONTE I contra la nave de madera DON MIGUEL (sin matrícula), ocurrió debido a la confluencia de varios factores, entre ellos, el hecho de que esta última no contaba con la iluminación requerida para la navegación marítima nocturna, así mismo, que las condiciones del tiempo no permitieron avistar oportunamente la citada motonave, pues reinaban vientos, marea y lluvia moderada, conforme lo estableció el perito marítimo LUÍS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ. (fol. 52-63)

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

110

Lo anterior, encuentra sustento en la declaración rendida por el señor CARLOS ENRIQUE RAMOS OBREGÓN, capitán de la motonave de madera DON MIGUEL (sin matrícula), quien al ser preguntado sobre la señalización que había dispuesto el día de los hechos para alertar a los navegantes de su posición, manifestó:

"(...) Habíamos colocado el piaspia (...)"

Pero en opinión del perito marítimo LUÍS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, señaló que la eficacia de las luces denominadas piaspias, depende del estado del tiempo y que para el día de los hechos, no se presentaban las mejores condiciones, por haber oleaje moderado, viento y lluvia leve, lo que podría explicar que dicha marca no fuera advertida oportunamente por las naves que se encontraban en la zona.

Es decir, si bien el capitán de la motonave DON MIGUEL, utilizó las luces denominadas piaspias para tratar de indicar su posición a las naves que pudieran hacer tránsito cerca, esos elementos no eran efectivos, pues no permitieron el avistamiento y por tanto no fue posible que la nave HORIZONTE I realizara maniobras evasivas para evitar el abordaje.

Lo anterior, fue confirmado por el señor SILFREDO HURTADO VALENCILLA, capitán de la nave GUAYAQUIL, que transitó por el canal de acceso al puerto de Buenaventura, momentos previos a que pasara la nave HORIZONTE I, así:

"(...) PREGUNTADO.- Sírvase manifestar al Despacho si usted observó la embarcación de madera que se encontraba fondeada y fue colisionada el 4 de diciembre de 2008, en caso afirmativo puede indicar con qué tipo de señalización contaba esta embarcación. CONTESTADO.- no, no se vio nada (...)". (fol. 83)

Así las cosas, el Despacho advierte que la nave de madera DON MIGUEL (sin matrícula) se expuso de manera imprudente al peligro, pues no solo no contaba con las señales y luces de navegación reglamentarias, sino que también se fondeó en inmediaciones del canal de acceso al puerto, lugar que por su destinación, implica un constante tráfico de naves, razón por la cual, no es permitido fondear en dichas zonas.

En el caso bajo estudio, se presentó la concurrencia de actividades peligrosas, pero ello no sugiere que debe haber una concurrencia de responsabilidades, pues dentro de la cadena de causas que dieron lugar al siniestro, se pudo establecer en grado de certeza que la conducta náutica desplegada por el capitán de la nave de madera DON MIGUEL, fue la que generó el abordaje.

Igualmente y conforme a lo antes expuesto, se logró establecer que la nave HORIZONTE I, no podía prever la ocurrencia del siniestro, pues aun cuando contaba con las luces de navegación reglamentarias, llevaba una velocidad y rumbo controlados, le fue imposible avistar oportunamente a la nave de madera DON MIGUEL y por lo tanto, no pudo desarrollar maniobras evasivas para evitar el abordaje, es decir, para el capitán del buque el abordaje fue imprevisible e irresistible.

10

Así pues, queda claro que las acciones ejecutadas por una y otra nave, no tuvieron equivalencia, ni el mismo grado de incidencia en el resultado dañoso.

En virtud de ello, este Despacho respalda la posición del a quo y confirmará el artículo primero de la decisión consultada, en el sentido de declarar que el siniestro marítimo de abordaje, fue responsabilidad del capitán de la nave de madera DON MIGUEL.

En cuanto al avalúo de los daños, el capitán de la nave HORIZONTE I manifestó que con ocasión del siniestro, no se causó daño alguno al buque, no obstante, la motonave de madera DON MIGUEL (sin matrícula) sufrió pérdida total, que de acuerdo con el dictamen rendido por el perito marítimo LUÍS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, asciende a trece millones novecientos cuarenta y seis mil pesos (\$13.946.000).

Por ello y sin que exista prueba alguna que contradiga el avalúo hecho por el citado Ingeniero Naval, este Despacho respalda la decisión del Capitán de Puerto de Buenaventura y confirmará el artículo cuarto de la decisión en consulta.

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 jurisdiccional⁵, 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.

En el caso bajo examen, se verificó que con la conducta náutica desplegada por el señor CARLOS ENRIQUE RAMOS OBREGÓN, capitán de la motonave de madera DON MIGUEL, se configuró la violación de las siguientes normas de Marina Mercante:

Resolución 347 de 2007.

Código N° 34. Navegar en embarcación que no éste matriculada ante la Autoridad Marítima.

Código N° 39. Navegar sin haber tramitado el certificado que acredite la idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas.

Decreto 1597 de 1988

Artículo 40. Son funciones y obligaciones del capitán:

7. no aceptar a bordo como miembro de la tripulación a ninguna persona que no éste en posesión de una licencia de navegación, expedida o refrendada por la Autoridad Marítima colombiana (...).

Resolución 520 de 1999.

Artículo 2. Normas para el control de tránsito de naves o artefactos navales:

⁵ Sentencia del 26 de octubre de 2000. Consejo de Estado - sección primera. (expediente N° 5844).

129

g. Solicitar ante la Capitanía de Puerto correspondiente, la expedición de la autorización especial de tránsito, aplicable a las naves menores que pretendan navegar durante el periodo comprendido entre las 19:00 y las 5:00 horas, en cuyo caso deberán llevar luces de navegación energizadas.

La violación de las citadas normas, se comprueba con la declaración rendida por el señor CARLOS ENRIQUE RAMOS, capitán de la nave de madera DON MIGUEL (sin matrícula), quien con ocasión de la diligencia llevaba a cabo el 10 de diciembre de 2008, manifestó:

"(...) PREGUNTADO.- Sírvase manifestar al despacho, si la lancha que usted denomina DON MIGUEL, se encuentra matriculada. CONTESTADO.- no señora, tenía como un mes de haberse hecho (...) PREGUNTADO.- Sírvase manifestar al despacho si usted posee licencia de navegación o algún documento que lo acredite como gente de mar. CONTESTADO.- No, no tengo nada, hice un curso en el SENA como patrón de bote, pero no he podido tramitar la licencia porque no he tenido tiempo y dinero para sacarla (...) PREGUNTADO.- Sírvase manifestar al despacho que señalización había dispuesto que diera alerta a los navegantes de que estaban fondeados. CONTESTADO.- habíamos colocado las piaspías (...)"

Conforme a lo anterior, este Despacho respalda la posición del Capitán de Puerto de Buenaventura, al declarar responsable al señor CARLOS ENRIQUE RAMOS OBREGÓN, capitán de la nave DON MIGUEL (sin matrícula), por violación de las citadas normas de Marina Mercante.

Finalmente, es menester señalar que el a quo impuso una multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pero no hizo mención del valor en pesos, por lo que se modificará el artículo tercero de la decisión consultada, en el sentido de aclarar que el valor de la multa equivale a dos millones trescientos siete mil quinientos pesos m/c (\$2.307.500), conforme al salario mínimo legal mensual vigente para el año 2008.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo tercero de la sentencia del 30 de abril de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión, la cual quedara así:

"ARTÍCULO 3°.- IMPONER a título de sanción, multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2008, equivalentes a dos millones trescientos siete mil quinientos pesos m/c (\$2.307.500), al señor CARLOS ENRIQUE RAMOS OBREGÓN, identificado con la cedula de ciudadanía N° 94.445.725, capitán y armador de la nave de madera DON MIGUEL (sin matrícula), por violación de las normas de Marina Mercante, de acuerdo con las consideraciones expuestas en la parte motiva de la presente decisión"

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 30 de abril de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme a los argumentos expuestos en la parte considerativa del presente proveído.

1/2

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión a los señores CARLOS ENRIQUE RAMOS OBREGÓN, identificado con la cedula de ciudadanía N° 94.445.725, armador y capitán de la motonave de madera DON MIGUEL y WALTER ENRIQUE VALENCIA ESTUPIÑAN, identificado con la cedula de ciudadanía N° 16.480.009, capitán de la nave HORIZONTE I, 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 Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura, 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 NOV. 2014


Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo