

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

25 SEP 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 11012009-014
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave RIO TIMBIQUI
Armador de la motonave RIO TIMBIQUI
Clase de Siniestro: Encallamiento

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 24 de enero de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave RIO TIMBIQUI de bandera colombiana, ocurrido el día 18 de octubre de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante memorial recibido el 11 de diciembre de 2009, el señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, capitán de la motonave RIO TIMBIQUI, informó al Capitán de Puerto de Buenaventura, las novedades presentadas con dicha nave, cuando presuntamente se encalló en cercanías de la Bocana de Pizarro.
2. El día 21 de diciembre de 2009, 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 sentencia del 24 de enero de 2011, el Capitán de Puerto de Buenaventura, declaró responsable al señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, en calidad de capitán de la nave RIO TIMBIQUI, por el siniestro marítimo de encallamiento, ocurrido el día 18 de octubre de 2009 y se abstuvo de pronunciarse respecto del avalúo de los daños.

Igualmente, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción una multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a cinco millones trescientos cincuenta y seis mil pesos

(\$5.356.000), pagaderos de manera solidaria con los señores ELIECER CUERO GÓMEZ, ELIECER CUERO HARDING y HAROLD CUERO HARDING, en calidad de armadores.

4. Mediante escrito recibido el 3 de febrero de 2011, el señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, capitán de la nave RIO TIMBIQUI, presentó recurso de reposición y en subsidio de apelación, en contra de la decisión del 24 de enero de 2011.
5. El 21 de febrero de 2011, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió decisión a través de la cual, rechazó de plano el recurso interpuesto por el señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA y en su lugar remitió el expediente a esta Dirección 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 el informe recibido el 11 de diciembre de 2009, presentado por el señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

"(...) En mi condición de patrón de la motonave RIO TIMBIQUI, respetuosamente me permito informar a ese despacho que el 18 de octubre de 2009, al entrar en la Bocana de Pizarro, debido a que se rompió el timón la motonave se quedó a la deriva, y por efectos de la marea quedó encallada en la playa, el armador llevo técnicos y un remolcador, para corregir la falla del timón, pero a pesar de muchas maniobras no se pudo efectuar la de remolque, porque debido al golpe de mar, se averió el casco por el cuarto de maquinas, lo cual se controló mediante soldadura.

Cuando se corrigieron las anteriores fallas, se reanudó la operación de remolque, pero no se pudo porque el barco se escoró a babor y no se ha logrado poner en posición para ser remolcada.

El armador se encuentra buscando recursos para poder hacer las maniobras necesarias y traerlo a puerto (...)"

110

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el informe pericial rendido por el señor RAFAEL CASTRO CHÁVEZ, las condiciones técnicas que dieron lugar a la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la nave RIO TIMBIQUI, fueron las siguientes:

- A. *Falta de mantenimiento del casco en acero naval y del sistema de gobierno, debido a la no revisión de los zinc que evitan la corrosión de los mismos, lo que pudo haber originado la corrosión y ruptura de los tornillos, que sirven de sujeción de la pala del timón.*
- B. *Posiblemente se hubiera evitado el encallamiento de la motonave, si el capitán se hubiera dado cuenta a tiempo de la falta de gobierno del buque, ocasionado por el daño del timón.*
- C. *Según mi experiencia a bordo de los buques, no solo se debe hacer revisión y verificación general de los equipos del buque por parte del capitán y del maquinista al momento del zarpe, sino también y en especial del sistema de gobierno, (...) por lo visto esto no se hizo al momento de iniciar la maniobra de recalada en la Bocana de Pizarro.*

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo en cuenta que el recurso presentado por el señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, fue rechazado de plano mediante decisión del 21 de febrero de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, el expediente fue remitido a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta, conforme a lo preceptuado en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984, abajo transcrito:

"Consulta. Los fallos de primera instancia serán consultados al Director General Marítimo, cuando no se interponga oportunamente el recurso de apelación. La decisión de los fallos consultados se hará de plano, sin que sea necesario escuchar a las partes interesadas"

Es de señalar que, la consulta consiste en una revisión oficiosa de la sentencia de primera instancia, en aquellos eventos donde la misma no ha sido impugnada por las partes, o cuando habiendo sido presentados los recursos de ley, éstos hubieren sido rechazados, tal como sucede en el caso bajo examen.

Igualmente, en el cuerpo de la norma antes citada se destaca que, cuando una decisión es objeto de consulta, el Director General Marítimo debe proferir decisión de plano, esto es, que existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, por lo cual, el estudio de legalidad que entraña el agrado jurisdiccional de consulta, se realizará exclusivamente con arreglo a las pruebas legalmente allegadas al expediente en primera instancia.

Luego de las anteriores precisiones, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto para proferir fallo de primera instancia, 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 Buenaventura, 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 aclaraciones:

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, se consideran accidentes o siniestros marítimos, los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia, por la costumbre nacional o internacional y a manera enunciativa, sin que se limite a ellos, se señalan los siguientes:

- a. Naufragio
- b. Encallamiento
- c. Abordaje
- d. Explosión o incendio
- e. Arribada forzada
- f. Contaminación marina
- g. Daños a las naves o artefactos navales

Se entiende que una nave está encallada, cuando topa su casco con el fondo (arenoso o rocoso) quedando inmovilizada, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

Al respecto, es preciso recordar la declaración rendida por el señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, capitán de la motonave RIO TIMBIQUI, con ocasión de la audiencia pública llevada a cabo el día 27 de agosto de 2010, así:

"(...) Siendo las 16:30 horas del día 18 de octubre/2009, entramos a la bocana de Pizarro, como a unos 300 metros de haber entrado se queda el barco sin gobierno, es decir no giraba a ningún lado (...) llegó una lancha con un motor 150 a ayudarnos, luego la lancha nos iba prestando ayuda para entrarnos al canal hasta el descargadero, pero como el barco estaba sin timón no estabilizaba a la lancha que nos estaba ayudando, entonces en barco tropezó y ya no se movió mas (...)"

Vemos entonces, que la nave RIO TIMBIQUI perdió el gobierno debido a una avería en el timón y como consecuencia de ello, requirió ser remolcada por otra motonave para llegar hasta el muelle donde debía descargar, sin embargo, debido al fuerte oleaje y a la falta de estabilidad, la citada nave fue arrastrada hasta la playa donde finalmente se encalló.

De acuerdo con lo anterior, se advierte que el siniestro marítimo que tuvo lugar, fue el encallamiento y que éste se presentó en desarrollo de una actividad peligrosa, como lo es la navegación marítima.

1/10

Al respecto, vale la pena 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 causal¹.

Como su nombre lo indica, se trata entonces del deber de indemnizar los daños causados por la actividad peligrosa, es decir por las cosas o energías que el ser humano pone en acción y que tienen injerencia activa en la causación del perjuicio, no simplemente pasiva o estrictamente incidental, sin proyección alguna en el evento dañoso.

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 peligrosa².

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 muelle³ (...)"

En el caso bajo examen, la nave RÍO TIMBIQUI zarpó desde el puerto del muelle la Cooperativa de Buenaventura el día 17 de octubre de 2009, con destino a Pizarro - Sibiru (Chocó) y el encallamiento ocurrió el 18 de octubre en cercanías de la bocana de Pizarro, por lo cual, se encuentra plenamente probado que se encontraba navegando.

De igual manera, el encallamiento de la nave en cita acaeció debido a la confluencia de varios factores, entre ellos el hecho de que hubiera perdido el gobierno por la avería que sufrió el timón, igualmente que al intentar ser remolcada no lograra estabilizarse, lo que generó que la nave fuera arrastrada hasta la playa por el fuerte oleaje y que finalmente se encallara.

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 Namén Vargas,

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

(Handwritten mark)

Es decir, la causa precursora del siniestro fue que la nave se quedó sin gobierno y esto a su vez sucedió porque se partieron los tornillos del timón, tal como la manifestó el señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, en la diligencia del 27 de agosto de 2010, abajo transcrita:

"(...) Preguntado: Informe al Despacho que produjo que la nave RIO TIMBIQUI se quedara sin gobierno. Contestado.- la causa de quedarse sin gobierno, fue que se partieron los tornillos del timón, esos tornillos habían sido revisados hacia dos viajes y un marinero verbalmente me informó que estaban en perfectas condiciones, los tornillos de un timón se pueden partir porque como quedan cerca de la propela, la turbulencia de la propela genera que se partan los tornillos (...)".
(Negrillas y subrayado fuera de texto)

Al respecto, en informe del 4 de noviembre de 2010, el Perito Marítimo RAFAEL CASTRO CHÁVEZ señaló que, de acuerdo con su experiencia, previo a cada viaje el capitán debe hacer la revisión y verificación general de los equipos del buque, en especial del sistema de gobierno y que al parecer esto no se cumplió en la maniobra de recalada de la nave RIO TIMBIQUI. (fol. 76).

Lo manifestado por el precitado perito, encuentra sustento en la declaración rendida por el capitán de la nave, pues éste aseguró que la última revisión hecha al sistema de gobierno fue dos viajes antes, es decir, que para la operación de recalada a la bocana de Pizarro, no se verificó que el timón estuviera en condiciones seguras para la navegación que se iba a emprender.

Además, de acuerdo con la declaración del capitán APOLINAR VALENCIA PERLAZA, los tornillos del timón se partieron debido al desgaste causado por las vibraciones que produce la propela, dado que ésta se encuentra cerca del timón.

En este supuesto, la fuerza generada por un sistema ondulante externo, como lo es la propela, podría dar lugar a dos situaciones, la primera es que se genere la soltura mecánica del tornillo, pero esto no ocurre de un día para otro, tiene lugar como resultado de una constante y prolongada exposición a las vibraciones generadas por la propela.

La segunda hipótesis, es que debido a las vibraciones de la propela los tornillos simplemente se partieron por desgaste o fatiga, pero ello no debe suceder si se cuenta con la debida protección que proporcionan los ánodos de sacrificio⁴, que son los que sufren el desgaste del material, dándoles una mayor resistencia y vida útil.

De igual manera, para evitar el desgaste del material, entre el tornillo y el lugar donde va fijado debe haber una arandela⁵, la cual ayuda a que el tornillo quede bien torquado o apretado.

⁴ El ánodo de sacrificio es un elemento que protege de la corrosión a otro material metálico conectado a éste, según el principio de protección catódica.

⁵ La arandela es un disco delgado con un agujero, por lo común en el centro. Normalmente se utilizan para soportar una carga de apriete.

Ahora bien, en cualquiera de los dos casos, la soltura mecánica o el desgaste del material, no se genera de un momento a otro, es un proceso continuado y que solo tiene lugar después de deteriorados totalmente los ánodos de sacrificio y producto de una fuerza de cizallamiento constante, la que generalmente se causa porque el tornillo no está bien torquizado debido a la ausencia de la arandela.

Es decir, si la nave RIO TIMBIQUI hubiera recibido los mantenimientos adecuados, se hubiera podido detectar el estado en que se encontraban los tornillos del timón y de esa forma, se habrían podido tomar las medidas necesarias para evitar la pérdida del gobierno que dio lugar al siniestro.

Debido a lo anterior, el Despacho no observa la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de la fuerza mayor o el caso fortuito, pues dada la experiencia del capitán, se encontraba en capacidad de tomar las medidas necesarias para evitar la ocurrencia del siniestro, pues las novedades técnicas acaecidas, no ocurrieron de manera imprevisible, sino que fueron la consecuencia de la falta de mantenimiento.

En cuanto al avalúo de los daños, se tiene que la nave sufrió una rotura en el casco, sin embargo, no obra prueba alguna que acredite el valor de los daños causados y siendo improcedente decretarlas en esta instancia, se imposibilita establecer su cuantía, por lo cual, este Despacho se abstendrá de tasarlos, máxime, cuando el Perito Marítimo RAFAEL CASTRO CHÁVEZ manifestó que no contaba con elementos de juicio para determinarlos.

Ahora bien, tratándose de la violación a las normas de Marina Mercante, quedó demostrado que el señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA faltó a las obligaciones que le asistían en calidad de capitán de la motonave RIO TIMBIQUI, pues antes de emprender el viaje, debía cerciorarse de que la nave se encontraba en buenas condiciones de navegabilidad, así:

“Código de Comercio.

Artículo 1501. Son funciones y obligaciones del capitán:

- 1. Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender”.*

Al respecto, el precitado perito marítimo señaló que la revisión de las condiciones de navegabilidad, no solo se limitan a la verificación de los equipos de seguridad del buque, sino que también involucran de manera muy especial, la evaluación de las condiciones del sistema de gobierno y que ello al parecer no se realizó en el alistamiento de la nave RIO TIMBIQUI.

Lo anterior, encuentra sustento en la declaración rendida por el capitán VALENCIA PERLAZA, pues al ser preguntado por las tareas de alistamiento de la nave, no hizo referencia a la verificación del sistema de gobierno, así:

“(…) Yo por lo menos antes del zarpe verifiqué los equipos de navegación, que todo éste en regla, que todos los pasajeros lleven sus chalecos salvavidas y que el barco vaya en perfectas condiciones para navegar (…)”

En consecuencia, este Despacho encuentra probada la violación de la norma invocada por el a quo y en virtud de ello, confirmará los artículos tercero y cuarto de la decisión consultada.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la sentencia de fecha 24 de enero de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, a través de la cual se declaró responsable al señor APOLINAR VALENCIA PERLAZA, identificado con la cedula de ciudadanía N° 12.795.551, capitán de la nave RIO TIMBIQUI, por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de dicha motonave, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido de la presente decisión a los señores APOLINAR VALENCIA PERLAZA, con C.C. N° 12.795.551, ELIECER CUERO GÓMEZ, con C.C. N° 6.154.698, ELIECER CUERO HARDING, con C.C. N° 16.506.496 y HAROLD CUERO HARDING, sin identificación, en calidad de capitán y armadores, respectivamente, de la motonave RIO TIMBIQUI, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- 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.

25 SEP 2015



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)