

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 25 SEP 2015

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Recurso de Apelación
Número de expediente: 11012009009
Sujetos procesales: Señor RAMÓN REINA en calidad de Capitán de la M/N SANTO STEVEN
Señor LEOPOLDO D' CROZ, en calidad de administrador de la M/N SANTO STEVEN
Señora ELEONISA LUNA RIVERA, en calidad de propietaria de la M/N SANTO STEVEN
Agencia marítima RUTH MOSQUERA HURTADO
Perito marítimo JOSE ANTONIO MONJE PASTRANA
Señora MARÍA CELINA RIASCOS, propietaria vivienda palafito
Señora MARÍA ELENA GARCÍA, propietaria vivienda palafito
Clase de Siniestro: Colisión de la M/N SANTO STEVEN contra viviendas tipo palafitos.
Recurrente: Abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, apoderado de los señores RAMON REINA y LEOPOLDO D'CROZ AGUIRRE, en calidad de Capitán y Armador respectivamente.

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, apoderado especial de los señores RAMON REINA y LEOPOLDO D'CROZ AGUIRRE, en calidad de Capitán y Armador respectivamente de la M/N SANTO STEVEN, en contra del fallo de primera instancia del veintidós (22) de septiembre de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación por siniestro marítimo de colisión de la M/N SANTO STEVEN contra unas viviendas tipo palafito, ocurrido en el área de su jurisdicción, el día veintiuno (21) de octubre de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada el día veintiuno (21) de octubre de 2009, por el Marinero Segundo JOHN ALEXANDER SAAVEDRA, el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del presunto siniestro de colisión de la M/N SANTO STEVEN.

2. El día veintidós (22) de octubre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de colisión, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día veintidós (22) de septiembre de 2010, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el siniestro marítimo de colisión de la M/N SANTO STEVEN, ocurrió con responsabilidad del señor RAMÓN REINA, Capitán de la M/N SANTO STEVEN.

Asimismo, declaró que el Capitán de la motonave incurrió en violación a las normas de la Marina Mercante, al omitir las reglas de navegación y seguridad marítima.

Por lo anterior, el Capitán de Puerto de Buenaventura impuso al señor RAMON REINA, en calidad de Capitán de la M/N SANTO STEVEN, multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, solidariamente con el señor LEOPOLDO D´CROZ, en calidad de armador de la embarcación SANTO STEVEN.

De igual manera, fijó avalúo de los daños en VEINTE MILLONES OCHOCIENTOS MIL PESOS M/C (\$20.800.000).

4. El día cuatro (4) de octubre de 2010, el señor HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, apoderado especial del señor RAMÓN REINA y LEOPOLDO D´CROZ, Capitán y Armador de la M/N SANTO STEVEN respectivamente, interpuso recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia, proferido el día veintidós (22) de septiembre de 2010, por el Capitán de Puerto de Buenaventura.
5. El día veinticinco (25) de noviembre de 2010, el Capitán de Puerto de Buenaventura rechaza el recurso de reposición interpuesta por el abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, y, confirmó en su totalidad el fallo de primera instancia, asimismo, concedió en el efecto suspensivo el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida 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 a la protesta presentada por el Marinero Segundo JOHN ALEXANDER SAAVEDRA, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de Colisión de la M/N SANTO STEVEN, las siguientes:

“El miércoles 21 de octubre de 2009 siendo las 1850R en cumplimiento de la OROPER No. 114 CEBUB – EGUB/09, se me informó acerca de una novedad la cual consistía en que una M/N se encontraba realizando tránsito de salida por el canal de San Antonio altura punta del Lleras con destino a Bahía Solano, presentando como novedad la pérdida de propulsión quedando a la deriva, razón por la cual la M/N fue arrastrada por efecto de la corriente y la marea presente en ese instante, lo que ocasionó como resultado, la colisión de esta contra unas viviendas de tipo palafitos que se encontraban en el sector de los hechos, dando como resultado la avería de las mencionadas casas. Inmediatamente llegué al lugar de los hechos se procedió a verificar si se encontraba algún personal lesionado y posteriormente el material.

El Capitán de la M/N me informó la razón por la cual ocurrieron los hechos, consistente en la maquinaria se recalentó y se apagó. Inmediatamente se procedió a verificar la documentación y el material de salvamento para la tripulación y pasajeros la cual se encontraba en regla”.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el abogado HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

“(…) De manera respetuosa solicito al Señor Capitán de Puerto se absuelva al Señor RAMON REINA del pago de los diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, de manera solidaria con el armador, el Señor LEOPOLDO D CROZ AGUIRRE, como lo determina en la parte motiva del fallo proferido y en su lugar se haga algunas Amonestaciones Escritas o Verbales de acuerdo al Decreto 2324/84 en lo tiene que ver con Sanciones (...)”

ANÁLISIS TÉCNICO

Mediante auto del veintidós (22) de octubre de 2009, se nombró como perito al señor JOSÉ ANTONIO MONJE PASTRANA, Perito Marítimo, para que conceptuara al respecto. El día diecisiete (17) de junio de 2010 presentó su informe, el cual se corrió traslado a las partes, dejando constancia que procedía la aclaración o complementación y la objeción por error grave.

El perito marítimo JOSÉ ANTONIO MONJE PASTRANA, en su dictamen pericial concluyó lo siguiente:

1. CIRCUNSTANCIAS DE TIEMPO, MODO Y LUGAR EN QUE SE PRODUJO EL SINIESTRO:

El día 09 de diciembre a las 1435R se efectúa visita a las instalaciones del muelle “MADERAS DE BAHÍA SOLANO”, lugar de atraque de la M/N SANTO STEVEN y de donde zarpó el día 21 de octubre/09 en horas de la tarde poco antes de que ocurriera el siniestro, para lo cual se verifican los libros de bitácora del Capitán y de Maquinas encontrándose registrada la novedad en el libro de bitácora únicamente y que esta ocurrió el día 211835R-oct/09, no existe precisión en las anotaciones previas al zarpe sobre pruebas de máquinas ni velocidad al momento de la emergencia, tampoco los parámetros de operación de la máquina etc. No existe a bordo carta de navegación del área correspondiente al lugar del siniestro, solo se cuenta con las cartas de la bahía de Buenaventura y de la Costa Pacífica.

2. CAUSAS DE LA FALLA PRESENTADA, SI LA HUBO:

Teniendo en cuenta que a bordo no se llevan registros escritos de manera permanente sobre la operación de la maquinaria, donde se pueda analizar el comportamiento de la misma y su operación, se interrogó al Maquinista Jaime Bermúdez García quien al momento de la avería se encontraba en el cuarto de máquinas e informa que de un momento a otro el motor se aseguró y al darle arranque de nuevo este no respondió, tan solo lo hizo unos minutos después pero ya se encontraban sobre las viviendas, luego de algunos minutos el motor arrancó y regresaron al muelle sin volver a presentar ninguna novedad.

Las pruebas realizadas muestran buen funcionamiento de la maquinaria y al parecer la falla que se presenta es que el motor propulsor se asegura y la causa posible fue por coger aire el sistema de combustible en la tubería de alta presión a los inyectores donde se evidencia que recientemente fue manipulada para corregirla, además así lo manifiesta la tripulación.

3. CONDUCTA TÉCNICA Y NÁUTICA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS:

La persona directamente responsable de la M/N es el Capitán RAMON REINA con cédula de ciudadanía No. 6.154.909 del Charco, Nariño y con licencia de navegación No. 6154909 vigente y que lo acredita para realizar esta actividad; de la misma manera el maquinista es el Señor JAIME BERMUDEZ ARENAS con cédula de ciudadanía No. 16.477.698 de Buenaventura y licencia vigente No. 16477698. Ambos al momento de la inspección se encontraban en perfecto estado de salud, al ser interrogados mostraron pleno conocimiento y dominio de la actividad que realizan propias de su cargo, a bordo de la motonave.

4. POSIBLES CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL SINIESTRO:

El siniestro presentado que corresponde a una colisión de la M/N SANTO STEVEN con unas viviendas construidas en madera a la rivera del canal en el sector el Lleras antes de desembocar en el canal del Puerto de Buenaventura se debió a que esta M/N se quedó a la deriva por asegurarse su único motor propulsor como consecuencia de que el sistema de combustible cogió aire. De la misma manera quedó sin sistema de gobierno ya que la bomba hidráulica que lo alimenta se encuentra acoplada al motor propulsor y por tal razón también quedó asegurada.

La hora de la novedad muestra que la corriente en el momento del siniestro se encontraba saliendo y esto hizo que la M/N de manera rápida derivara hacia las viviendas sin que les permitieran hacer maniobra de fondeo por emergencia ya que este sistema no lo tenían listo y tripulado.

5. DAÑOS SUFRIDOS Y AVALÚO DE LOS MISMOS:

La M/N SANTO STEVEN no sufrió ningún tipo de daño en el siniestro, las directamente afectadas fueron las viviendas de la rivera del canal que según información de la tripulación de la M/N fueron dos viviendas destruidas y en ese instante ellos se percataron que todos sus ocupantes salieron ilesos.

Para el momento de la visita pericial que se realizó al área de las viviendas afectadas la cual se llevó a cabo por vía marítima por motivos de seguridad personal, teniendo en cuenta el lugar del siniestro, estas ya habían sido reparadas nuevamente por parte de la administración de la M/N SANTO STEVEN. De la misma manera esta reparación junto con los elementos y enseres que allí se encontraban y que fueron reportados como pérdida total ascendió a un valor total de (\$20.800.000) veinte millones ochocientos mil pesos m/c.

6. CONSIDERACIONES ADICIONALES PARA EL ESCLARECIMIENTO DE LOS HECHOS

- a. Equipo de seguridad a bordo: se inspecciona el cabrestante de la proa utilizado para maniobras de fondeo el cual corresponde a un equipo independiente con su propio motor diésel; en la emergencia esta maniobra no fue utilizada y por la información del Capitán iba asegurado y "no les dio tiempo de usarlo"
- b. Tabla de mareas: se verifica la tabla de marea para el día del siniestro donde se puede apreciar que para las 18:17 horas se encontraba la marea máxima con 3.9 mts. Es decir, que para la hora registrada en la bitácora 18:35 como el momento de la colisión, la marea iniciaba su descenso y por ende la corriente estaba saliendo, aunque con suficiente nivel de agua para la navegación por este canal.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Es oportuno puntualizar por este Despacho, que la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, en artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

“Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto”.

Un siniestro marítimo es aquel evento en el cual se da como resultado:

- 1) La muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
- 2) La pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
- 3) La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o
- 4) Daños materiales graves sufridos por un buque; o
- 5) La varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o
- 6) Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
- 7) Daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

Tomando como base estos preceptos establecidos por la OMI, la presente investigación constituye un siniestro marítimo, por los daños materiales causados por la colisión de la M/N SANTO STEVEN contra unas viviendas tipo palafitos, ubicadas en la orilla de estero, altura Punta del Lleras en el Canal de San Antonio.

La responsabilidad en materia marítima está establecida en función de la actividad que se desarrolla, considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso. Por este motivo, la persona que desarrolla la actividad peligrosa debe conducirse con máxima prudencia, dentro de la normatividad especializada, con el objetivo de garantizar la seguridad de la actividad marítima, de la vida humana en el mar y del medio ambiente marítimo.

La actividad marítima en sí misma presenta una amenaza de producir daño, a pesar de la previsión y cuidado que se adopte, y en ese caso el afectado debe ser indemnizado por parte de quien obtiene los beneficios de la actividad peligrosa que realiza.

El artículo 2356 del Código Civil establece una presunción de culpabilidad, así:

"Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta"

En este caso se debe probar que el daño fue causado en ejercicio de esa actividad peligrosa. La responsabilidad del propietario de la nave, puede provenir de un acto suyo o de su dependiente, y puede tratarse de una conducta activa, donde el hecho contará con la intervención directa de su voluntad, o de una conducta omisiva como es el caso de los siniestros. Por consiguiente, no es la diligencia media lo que se toma en cuenta, sino las precauciones necesarias equivalentes al riesgo latente, esto invierte la carga de la prueba al darse una presunción de culpa.

De las pruebas aportadas a la investigación, se puede concluir que el siniestro no sobrevino por un caso fortuito o fuerza mayor. El perito marítimo JOSE MONJE PASTRANA concluyó que:

"La hora de la novedad muestra que la corriente en el momento del siniestro se encontraba saliendo y esto hizo que la M/N de manera rápida derivara hacia las viviendas sin que les permitirán realizar una maniobra de fondeo por emergencia ya que este sistema no lo tenían listo y tripulado (...)"

El Capitán de la M/N SANTO STEVEN es en todo momento el jefe superior, encargado del gobierno y dirección de la nave.

El Código de Comercio consagra dentro de las funciones del Capitán:

"1. Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender (...)"

Igualmente, el Capitán debe tener en cuenta las condiciones locales que puedan afectar la navegación, por lo que debe ejecutar todas las maniobras de forma diligente para llevar a cabo su actividad de forma segura. A lo largo del proceso no se probó de manera eficiente que se hubieran tomado las medidas para evitar la colisión, el alistamiento del buque no fue el adecuado para la navegación en aguas restringidas, ni para llevar a cabo una maniobra de fondeo de emergencia, impidiendo que el buque continuara derivando por efecto de la corriente y evitar de esta forma la colisión.

Si bien es cierto que una situación de máquinas se puede presentar en cualquier momento, el Capitán de un buque debe tener estipulado un plan de emergencia. Por lo anterior, queda demostrada la conducta negligente del Capitán, arriesgando la seguridad de la nave y su tripulación, por la cual se genera responsabilidad frente al siniestro marítimo de colisión. Que de la misma forma se incumplieron normas de marina mercante, como la establecida en el artículo 40 numeral 3 del Decreto 1597 de 1988 que establece que:

"Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve Práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al Práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación".

Por lo anterior, el Capitán de Puerto de Buenaventura en virtud del artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984 impuso como sanción multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

"Para los efectos del presente Decreto, constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del presente Decreto, a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión".

En el mismo sentido el artículo 81 del mismo Decreto Ley establece unos atenuantes en cuanto a la aplicación de la sanción, que considera este Despacho son procedentes para el caso, así:

"(...) b) El comunicar a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima y Portuaria las faltas propias

(...)

f) El efectuar labores o actos que contribuyan a minimizar o disminuir los daños perjuicios ocasionados o que se puedan ocasionar por el accidente o siniestro marítimo de que se trate. En estas circunstancias, las sanciones se disminuirán en un cincuenta por ciento (50%). Se sancionarán con mayor severidad aquellas infracciones que pongan en peligro la seguridad de las personas, de las naves, de los artefactos navales o plataformas, de la carga transportada y/o las instalaciones portuarias".

Las afectadas con el siniestro marítimo, las señoras MARÍA CELINA RIASCOS y MARÍA ELENA GARCÍA manifestaron en sus declaraciones que el armador de la M/N SANTO STEVEN les ha colaborado, que les están pagando arriendo mientras les construyen sus viviendas en otro terreno, que también les están dando para la comida y les responden por todo.

En virtud de lo mencionado anteriormente, procede este Despacho a modificar la sanción que estableció el Capitán de Puerto de Buenaventura en el fallo de primera instancia, estableciendo una multa de CINCO (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma equivalente a DOS MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS PESOS M/C (\$2.484.500)

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el ARTÍCULO 3° del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, el día veintidós (22) de septiembre de 2010, conforme a la parte motiva del presente fallo, el cual quedará así:

"Imponer a título de sanción al señor RAMON REINA, identificado con cédula de ciudadanía No. 6.154.909 expedida en Buenaventura, en su calidad de Capitán de la motonave SANTO STEVEN, multa equivalente a CINCO (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de DOS MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS PESOS M/C (\$2.484.500), solidariamente con el señor LEOPOLDO D'CROZ AGUIRRE, en calidad de Armador de la embarcación SANTO STEVEN, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.506.776 expedida en Buenaventura, multa que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 050000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente proveído"

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR en sus demás partes el fallo del veintidós (22) de septiembre de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

13

ARTICULO 3°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor HERNANDO PALACIOS ASPRILLA, identificado con cédula de ciudadanía No. 11.785.339 expedida en Bajo Baudó, Chocó, en calidad de apoderado del señor LEOPOLDO D'CROZ AGUIRRE, armador de la M/N SANTO STEVEN, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 25 SEP 2015


Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)