

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 5 DIC 2015

Referencia: 15012010002
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado MANUEL BELISARIO ROMERO ARENAS, en calidad de apoderado del Capitán de la motonave "CALYPSO" de bandera venezolana, en contra de la decisión de primera instancia del 31 de mayo de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de naufragio de la citada nave, ocurrido el día 17 de enero de 2010.

ANTECEDENTES

1. La Capitanía de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento que la motonave "CALYPSO" naufragó el día 17 de enero de 2010, en la posición Latitud 11° 05' N y Longitud 75° 39' W, ocasionando la desaparición de tres tripulantes, en virtud de ello, el día 18 de enero de 2010, de manera oficiosa decretó la apertura de la investigación por siniestro marítimo.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió decisión de primera instancia el 31 de mayo de 2010, a través de la cual declaró que el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "CALYPSO" ocurrió con responsabilidad del señor ÁLVARO JOSÉ ALEGRETT MOLINA, en calidad de Capitán de la citada nave.
3. El día 30 de junio de 2010, el abogado MANUEL BELISARIO ROMERO ARENAS, en calidad de apoderado del Capitán de la motonave "CALYPSO" de bandera venezolana, presentó recurso de apelación contra de la decisión de primera instancia, razón por la cual el Capitán de Puerto de Cartagena dispuso el envío del expediente a esta Dirección General a fin de que se resuelva el citado recurso.

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.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el abogado MANUEL BELISARIO ROMERO ARENAS, en calidad de apoderado del Capitán de la motonave "CALYPSO" de bandera venezolana, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

Afirma el recurrente, que la decisión de primera instancia es totalmente ajena a la realidad y contraria al principio de la congruencia, pues hizo caso omiso a las declaraciones y pruebas aportadas al proceso.

Así mismo, indica el Capitán de la nave en su declaración manifestó que el rumbo que llevaba la nave era gobernable y que el barco recibió un fuerte golpe de mar cayendo hacia el costado de babor e inmediatamente toda la tripulación se despertó.

En igual sentido, considera que ante las condiciones meteomarininas reinantes en el momento de la ocurrencia del siniestro, el barco perdió su estabilidad por la naturaleza de un hecho externo, es decir, que una ola lo produjo.

Por lo anterior, considera que no existen pruebas suficientes que respalden la determinación tomada por el fallador de primera instancia, razón por la cual solicita revocar la providencia recurrida.

ANÁLISIS TÉCNICO

Los peritos navales LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ y CARLOS MARTÍNEZ, presentaron dictamen por escrito el día 22 de febrero de 2009, (folio 73 al 179) en el que concluyeron lo siguiente:

- **Accidente:** Debido a la falla de una manguera hidráulica, se pierde el timón, se informa de inundación progresiva en la cubierta de pesca, corrimiento de la carga y mobiliario de cabinas hacia babor. El barco sin control recibe el impacto de la cresta de las olas paralelos a la eslora del buque y el incremento de las inundaciones por la pérdida de una tapa de escotilla y una escora de 70° hizo que el barco zozobrara irremediablemente.
- **Medidas para controlar la situación:** Al menos una bomba de sentina de 3 pulgadas de diámetro estaba funcionando para evacuar la entrada a cubierta de pesca, pero, finalmente se abandonó el barco sin haber convocado toda la tripulación para luchar contra la inundación. No se obtuvieron evidencias o testimonios de que se haya ordenado combatir la inundación progresiva de acuerdo al Sopep¹, tampoco se conoció si la nave contaba con Sopep.

¹ S.O.P.E.P: Manual de Contingencia de Derrames de Hidrocarburos.

- **Lesiones personales y fatalidades:** Fueron leves en varios sobrevivientes consistentes en lesiones cutáneas, piel afectada con enrojecimiento e irritación debido al contacto con residuos de combustible, estos recibieron atención médica a su llegada al puerto y con un saldo final de tres desaparecidos. En el momento del hundimiento dos miembros desaparecieron con el buque o no fueron vistos posteriormente, se perdió un tercer tripulante cuando se ejecutó la operación de SAR, después de caer de embarque del piloto de la M/N Marpret Durante, transcurridas 18 horas de estar flotando.
- **Daños al buque:** Pérdida total de la nave, sus equipos de pesca y sus provisiones para faena de pesca.
- **Daños al medio marino:** Un derrame de petróleo detectado por la M/N CLOUDY BAY en el momento del naufragio del barco, así mismo, por el avión de rescate, pero teniendo en cuenta que a bordo permanecen 709 toneladas métricas de aceite diésel, los daños al medio ambiente pueden ser aún peores, tan pronto como sea liberado de los tanques.
- **La alerta:** Se obtiene en el buque cuando un fuerte golpe de ola debido a condiciones de mar gruesa, probablemente no existieron previsiones de seguridad para mal tiempo, ni el Capitán, ni el Primer Oficial hablan de previsión para éste tiempo, durante la audiencia en la Capitanía, no se evidenciaron registros en el libro de órdenes nocturnas, ni bitácora.
- **Medidas de seguridad:** Hay falta de una pronta alerta y repuesta sobre la pérdida del timón, señalando probablemente varias posibles razones: el piloto automático estaba en uso incluso durante mal tiempo (mar 5 y vientos 30 nudos), así mismo, se nota la falta de patrullas asignadas en la noche y la carencia de una alarma por bajo nivel de aceite en el timón.
- **Control de inundaciones y estabilidad:** Para que se haya producido el repentino embarque de agua, la única posibilidad es que una de las tres escotillas construidas en aluminio se haya roto por el fuerte impacto de una ola.

El control de inundación progresiva fue insuficiente ocasionando la consiguiente disminución de la estabilidad del buque longitudinal y transversal, no se evidenció que una persona haya sido encargada del achique, como principal causa de la emergencia.

El aumento de la inundación en la parte más a popa de la cubierta de pesca, pudo contener al menos 400 toneladas de agua de mar, ocasionando la pérdida de la estabilidad longitudinal y transversal debido al efecto superficie libre.

La escora permanentemente por corrimiento de las 60 toneladas de sal, se debió a que no se trincó debidamente, y no se cuenta con un sitio adecuado para la estiba de la sal. Es posible que no sólo llevase 8 cubas llenas de combustible y seis vacías, pues el procedimiento ordinario en otras flotas abrir los sacos y poner el contenido en las cubas y tener la salmuera preparada para el proceso de congelación del producto, aspecto que puede indicar que todas las cubas estaban con combustible.

No se anunció alarma general durante la inundación, como evidencia de la preparación para combatir emergencias o al menos nunca se menciona durante esta investigación, sólo se dio para el abandono.

El tanque de estabilidad estaba en uso pero las conclusiones de la estabilidad de este tanque sólo puede ser utilizado con las olas con mar regular de 2.0 metros de altura, pero no en la condición de mar gruesa, hecho que debe ser clasificado en los sistemas de gestión o cartilla de estabilidad.

- **Probables causas del naufragio:** La gran cantidad de agua embarcada y el consiguiente efecto de superficie libre son las únicas causas del hundimiento sin lugar a discusión. Después del posible colapso o pérdida de una tapa de escotilla de aluminio y fallo del timón en mal tiempo, escora permanentemente ante el impacto de las olas en la cubierta superior, no fue posible controlar la inundación progresiva llegando hasta el naufragio.

El gran peso a popa y una escora muy pronunciada durante mar 5, hicieron imposible que la nave se mantuviera a flote.

Es posible que haya existido una falta de entrenamiento o esfuerzo decidido para controlar la inundación; daño o pérdida de una o más tapas de cierre, trinca deficiente, por último, insuficiencia de los medios de cierre.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de estudiar los argumentos propuestos, este Despacho considera pertinente clarificar que el presente recurso se resolverá teniendo en cuenta las facultades especiales conferidas al recurrente, las cuales lo legitiman y autorizan para realizar las gestiones concretamente facultadas por el poderdante, siendo este el señor ÁLVARO JOSÉ ALEGRETT MOLINA, en calidad de Capitán de la motonave "CALYPSO" de bandera venezolana.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, esta Dirección General Marítima, tiene la atribución administrativa de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes, conforme lo establece el artículo 48 Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, cabe anotar que una cuestión es la responsabilidad del siniestro marítimo y otra situación es la declaración de responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante y las sanciones a que haya lugar por las mismas (Derecho Administrativo Sancionador).

Conforme a lo anterior, este Despacho entra a resolver los argumentos incoados por el apoderado MANUEL BELISARIO ROMERO ARENAS, realizando para ello un análisis de las pruebas aportadas al proceso a fin de determinar la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado, o la existencia de un elemento extraño que sea capaz de exonerar de responsabilidad al Capitán de la motonave "CALYPSO".

Obran en el expediente las siguientes declaraciones:

- Declaración juramentada rendida por el señor ALVARO JOSÉ ALEGRET, Capitán de la motonave "CALYPSO", quien relató los hechos ocurridos de la siguiente manera: "El día domingo 17 de enero de 2010, aproximadamente a las 3.10 de la mañana, la hora es aproximada puesto que es la hora que yo vi en el reloj, estando la tripulación durmiendo, y los marineros de guardia tanto de máquinas como de cubierta, el barco recibe un fuerte golpe de mar cayendo hacia el costado de babor, inmediatamente toda la tripulación nos despertamos, yo me subí al puente y observó al primer oficial Jaime Alvarado con el timón en manual tratando de gobernar el buque, él me informa que no tiene timón, que las bombas del timón no respondían, ni el timón manual, el barco caía a las bandas perdiendo la estabilidad, en máquinas llaman al puente y ordenan apagar las bombas del timón, el primer oficial queda en el puente y yo bajo a evaluar la situación veo que toda la carga de sal del barco y lo que estaba estibado en los camarotes y en los pasillos estaba hacia el lado de babor del barco, obtengo el reporte del aceitero Mauro Sabastra que me informa que está entrando una gran cantidad de agua y el barco por supuesto cada vez es más inestable, los golpes de ola en su estructura se hacen cada vez mayor, el estado del tiempo era condiciones duras, probablemente un mar de 5, un viento entre 25 y 30 nudos, el me dice que no pueden trabajar en el área del timón porque está inundada. Subo al puente, al subir el puente el primer oficial me reporta que había realizado 3 llamadas telefónicas de las cuales solamente se obtuvo una contestación de Venezuela reportando que teníamos una situación de emergencia, en ese momento yo declaré a bordo la emergencia como tal, el barco cada vez caía más fuerte hacia las bandas y cada vez era más dificultoso desplazarse dentro de la embarcación, ordené a toda la tripulación colocarse los chalecos salvavidas y prepararse para un abandono del buque. El jefe de máquinas Mauro Torres junto con el aceitero Mauro Sabastra me confirmaron que la sala de máquinas estaba inundada y que el barco no lo podíamos recuperar, me preparé para activar todos los sistemas de alarma de alerta de emergencia a las estaciones en el área que pudieran recibir mi llamado de auxilio, se radio en el canal 12 y 16 a las embarcaciones o estaciones cercanas que me pudiesen copiar declarando un May Day a través de los radios, pulsé todos los botones de los DSC de manera de que pudiesen ser captadas por las estaciones reportando mi emergencia se dio la posición del buque, las posiciones geográficas del barco las cuales eran latitud 11° 05' N con 075° 39' O, eso se hizo exactamente a las 03.27 minutos de la madrugada, el mensaje de recibido por la estación satelital de emergencia, se procedió a preparar el abandono del buque, se lanzaron las balsas salvavidas, se verificó que todos los tripulantes tuvieran los chalecos salvavidas y ordené el abandono del buque, el buque tenía una situación de escora muy pronunciada, los marinos salta al agua, el barco se apaga aproximadamente unos 6 minutos después el buque se voltea completamente y se hunde (...)"

En relación con la capacidad de carga de combustible de la nave, dijo: "418 toneladas métricas era mi manifiesto de carga para las autoridades panameñas y el buque en sus tanques carga 291 toneladas métricas de combustible, la suma de éstos es el combustible que carga esa motonave aproximadamente."

En relación con la estiba inicial de la carga que llevaba la nave que era sal, informó: "Los sacos de sal vienen empacados por sacos de 50 kilos, el barco recibe aproximadamente 1.200 sacos de sal, se estaban a lo largo de la línea de crujía de lo que se denomina el parque de pesca, esta sal en sus sacos va apilada formando una línea a lo largo del buque de proa a popa, y tendrá una altura máxima de 1.70"

Acerca de cuál fue la vía de agua de la nave que detectó al realizar la verificación, manifestó: *"Considero que la vía de agua se produce a través de una de las tapas de la cubierta superior en popa donde las olas subían por inclinación del buque y había quitado la tapa los ganchos y seguros de las tapas creando el acceso del agua hacia el interior del buque, hacía el parque de pesca, hacía la sala de máquinas"*

Sobre si durante el tiempo de su desempeño como Capitán se había hecho rol de abandono, dijo: *"Yo tomé comando de la motonave "CALYPSO" una semana antes de la fecha de zarpe, la motonave se encontraba en mantenimiento en puerto, habíamos zarpado el viernes 15 de enero aproximadamente a las 21:00 horas y en tan corto tiempo a bordo no había efectuado un zafarrancho de abandono en el barco"*

Dijo sobre el último mantenimiento de la nave: *"Generalmente el mantenimiento de estos buques a puerto se basa en limpieza de casco, pintura, reparaciones menores, cualquier reparación manifestada tanto en el puente como en máquinas, radios en cubierta, el mantenimiento de los motores fuera de borda de las lanchas, se hace mantenimiento de la diferentes etapas de acuerdo a lo que solicite a su arribo el jefe de máquinas, en cuanto a reparaciones menores, por eso es mantenimiento para mantener la nave operativa"*

En la diligencia el Capitán de Puerto indagó: *De sus respuestas anteriores se entiende claramente que las condiciones de tiempo eran fuertemente adversas, sírvase manifestar los motivos por los cuales usted no decide buscar en la costa algún punto que le ofreciera garantía de seguridad para la nave. CONTESTO: Veníamos navegando con condiciones fuertes pero la nave con el rumbo que nosotros llevábamos era gobernable, no consideraba que representara un peligro para la tripulación hasta que se presentó la emergencia."*

De la anterior declaración se concluye que la tripulación de la motonave "CALYPSO" dormía en el momento de los hechos, con excepción de los marineros de máquina y de cubierta, el barco recibió un fuerte golpe hacia el costado de babor, momento en que toda la tripulación se despertó, el Capitán de la nave fue al puente y allí el Primer Oficial le informó que la nave no tenía gobierno, que el timón manual y las bombas de éste no respondían, el barco perdía la estabilidad, en máquinas llaman al puente y ordenan apagar las bombas del timón, al bajar se percata que toda la carga de sal del barco y lo que estaba estibado en los camarotes y en los pasillos estaba hacia el costado de babor del barco, el aceitero le informó que cada vez entraba más agua al barco por lo que pierden cada vez más estabilidad, ante los golpes del mar, las condiciones climáticas duras y que no se podía trabajar en el área del timón porque estaba inundada se tomó la decisión de que toda la tripulación se preparara para el abandono del buque.

Sobre la estiba inicial de la carga, informó que los 1.200 sacos de sal de 50 kilos cada uno se encontraban ubicados a lo largo de la línea de crujía del parque de pesca, los cuales tendrían una altura máxima de 1.70.

En relación con la vía de agua de la nave, dijo que fue a través de una de las tapas de cubierta superior en popa que había quitado la tapa de los ganchos, creando el acceso del agua hacia el interior del buque.

Acerca de realizaciones anteriores de rol de abandono, expresó que no, por el corto tiempo que llevaba al mando de la nave.

Sobre el último mantenimiento de la nave indicó que se hacen reparaciones de acuerdo a lo que solicite el jefe de Máquinas y se realiza limpieza de casco, pintura, radios de cubierta, mantenimiento de motores fuera de borda de las lanchas y reparaciones menores.

Finalmente sobre él porqué no buscó costa en el momento en que se percató sobre el mal tiempo, sostuvo que con el rumbo que llevaba la nave era gobernable y no consideró que representara ningún peligro hasta que se presentó la emergencia.

- En declaración rendida por el Primer Oficial de la nave "CALYPSO" señor JAIME ALVARADO GARCÍA, sobre los hechos indicó: "(...) A la hora en que ocurrió el desperfecto mi lugar estaba aproximadamente a unos cuatro metros que era el lugar más cercano al puente de mando llevando un rumbo de 250° con destino a Panamá, con este rumbo no se sentía los efectos del mal tiempo ya que lo llevábamos en la popa, al sentir movimientos bruscos en el barco pude darme cuenta que había algo debido a la circunstancias salí lo más rápido al puente de mando. En efecto el barco no tenía rumbo, había perdido el rumbo, a lo que di un vistazo al timón sin saber cuál era el problema, cambié la bomba de estribor a babor, sin obtener resultado diferente, el barco seguía sin rumbo y al quedar atravesado con el oleaje pienso que era un mar tipo 5 más o menos para mí y ráfagas de viento muy fuertes, pude sentir cuando una ola pasó por la cubierta principal, tomé la decisión de seguir con la máquina principal, ya no veía seguro parar, se llamó al ingeniero de máquinas para que fuera a chequear el problema y efectivamente había un problema en la sala del timón seguimos dando vuelta, no teníamos gobierno y solamente hubo un espacio de tranquilidad por el giro que estábamos dando y era cuando el barco quedaba otra vez fuera del rumbo 230°, 250°, 270° o sea el rumbo donde íbamos a tener viento en popa. Ya el barco se sentía con una escora considerable hacia babor, el jefe de máquinas y el ingeniero subieron a notificarme que no había manera de hacer el trabajo, ya que fue un volumen grande de agua el que ingresó al barco inundando la cubierta secundaria y la sala de timón, imposibilitando de alguna manera que se hiciera el trabajo. Ya en vista de lo ocurrido tan rápido, se da la alarma de abandono de buque y yo como Primer Oficial fui por la baliza y la radio y asegurarme que la tripulación estuviera toda en posición de abandono con sus respectivos chalecos salvavidas. Una vez hecho este procedimiento me dirijo al puente de mando, y junto al Capitán intentamos activar todos los sistemas de llamado de emergencia. En vista de que ya se habían hecho los procedimientos y que solo quedábamos los que teníamos que estar en el puente a bordo procedí a agarrar el epirob y lo logré agarrar hasta que la ola entró y me sacó del barco, ya el barco estaba con una escora de 70 grados escorados a babor (...)"

En relación con la descripción de la estiba de la nave, dijo: "Todo eso va en la cubierta, lo que llamamos nosotros parque de pesca, la sal va colocada en todo el centro de la embarcación en proporciones iguales y amarradas y los tambores de jabones si van en la cubierta principal en el costado de estribor y amarradas también, no sé qué cantidad de jabón, ni qué cantidad de sal llevábamos porque no manejo cifras."

Acerca de cuál pudo haber sido la vía de ingreso de agua a la motonave, informó: "Por la cubierta principal por el acceso al parque de pesca, entró con demasiada velocidad y en

gran proporción, fue tan duro el impacto que pudo haber desprendido una de las tapas de carga de la cubierta."

Sobre cómo estaban determinados los servicios de guardia en el momento del accidente dijo: *"Se ponen los tripulantes de más experiencia en una rotación de 2 horas de guardia y el Capitán y mi persona nos dividimos el reparto de estos tripulantes de guardia"*

De la anterior declaración se concluye que el día de los hechos la nave se encontraba en piloto automático a pesar del mal tiempo reinante, en el momento en que el Primer Oficial se percató de un movimiento brusco, se dirigió al puente y se enteró que la nave se encontraba sin mando, maniobró con la máquina principal hasta que sintió que una ola pasó por la cubierta, momento en el que llamó al Ingeniero de Máquinas para que revisara el timón, sintió que el barco tenía una escora considerable hacia el costado de babor.

Posteriormente el Jefe de Máquinas le informó que no se podía hacer la maniobra por el volumen de agua en la cubierta secundaria y en el cuarto del timón, momento en el cual se dio la alarma de abandono del buque y activan los sistemas de alerta de emergencia, encontrándose la nave con una escora de 70 grados a babor.

Acerca de cómo se encontraba estibada la carga sostuvo, que la sal estaba en la cubierta o parque de pesca, amarrada en proporciones iguales, y los tambores de jabón iban en la cubierta principal amarrados en el costado de estribor.

Sobre el modo como ingresó el agua al buque, concluyó que pudo haber sido por el desprendimiento de una de las tapas de la cubierta de carga ante el impacto de una ola fuerte.

No quedó claro como estaban distribuidos los servicios de guardia al momento del accidente.

- En declaración rendida por el Jefe de Máquinas de la motonave "CALYPSO" señor HÉCTOR TORRES SERVEN, relató los hechos de la siguiente manera: *"La madrugada del día domingo yo me encontraba durmiendo en mi camarote y entonces sentí un bandazo aproximadamente a las 3 de la mañana y se me avisó que había algo en la cubierta de pesca, bajé a chequear y encontré que había un poco de agua en el parque de pesca, en ese momento en conjunto con el aceitero y con los marinos estábamos tratando de subsanar la situación, de achicar con las bombas de emergencia, cuando el oficial de maniobra el navegador comunicó por el intercomunicador que tenía problemas de maniobrabilidad de gobierno con el barco, en ese momento en conjunto con mi aceitero el señor Mauro bajamos al túnel y bajamos a la sala del timón, a chequear que era lo que sucedía, nos percatamos que era la ruptura de una manguera, en ese momento cabe anotar que el mar estaba bastante fuerte, el barco estaba dando bandazos, en ese momento yo procedí a cambiar la manguera rota, mientras el aceitero coordinaba la maniobra con dos marinos para asegurar el timón, me encontraba cambiando la manguera cuando él sube a la consola de máquinas para comunicarse con el puente de mando, para explicar la situación al Capitán de la nave, en ese momento él se percata de la columna de agua que ya existía en el parque de pesca, en seguida el baja se dirige al cuarto del timón y me lo comunica en el momento en que yo subo a chequear ya el barco tenía una escora bastante pronunciada por el ala de babor, la sal que encontré estibada había sido rodada hacia babor, di aviso al puente de mando que tenía mucha agua más de la que podía achicar para que el*

Capitán evaluara la situación y fuera él quien tomara la decisión, en ese momento procedí a desalojar el cuarto de máquinas y ya corrí a buscar los chalecos salvavidas (...)"

Se le pregunto si cuando bajó al parque de pesca la carga que estaba allí se encontraba asegurada o estaba libre, a lo cual contestó: *"Estaba entrelazada, en la posición de la línea de crujía del barco."*

Acerca del tiempo de uso de la manguera averiada y la posible causa de la avería dijo: *"Estas mangueras normalmente pueden ser reemplazadas en un periodo no mayor a 12 meses, igualmente estas son supervisadas mientras el barco se encuentra en puerto."*

En relación con el estado general de la maquinaria principal y auxiliar del buque, indicó: *"El estado de la máquina principal del buque, se encontraba operativa en un 100%, la maquinaria auxiliar igualmente cumplía con un 100% de los parámetros de operatividad."*

De la anterior declaración se concluye, que una vez alertado el Jefe de Máquinas por un golpe que sintió se desplazó hasta la cubierta de pesca, donde se percató que había mucha agua en la zona, al instante acudió a un llamado en el puente por problemas presentados, enterándose de la ruptura de una manguera del timón, la cual reparó mientras el aceitero intentaba asegurar el timón de la nave, posteriormente, se percató que el puente de pesca se encontraba inundado y que la sal que transportaban como carga se había rodado hacia el costado de babor, por lo que procedió a informar tal situación al Capitán de la nave.

Contrario a lo anterior, en su siguiente respuesta afirmó que la sal se encontraba entrelazada en la posición de línea de crujía del barco.

Sobre el tiempo de uso de la manguera rota concluyó indicando que normalmente estas son reemplazadas en un periodo no mayor a 12 meses, finalmente sostuvo que la maquinaria principal y auxiliar de la nave se encontraba operativa en un 100% antes del zarpe.

De lo anterior y conforme a las pruebas obrantes en el proceso se evidencia la responsabilidad del Capitán de la nave "CALYPSO" señor ALVARO JOSÉ ALEGRET, en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado, teniendo en cuenta la falta de previsibilidad, mantenimiento, establecimiento de las guardias respectivas que podían prevenir la ocurrencia del hecho investigado.

Tal afirmación, se fundamenta legalmente en el artículo 1495 del Código de Comercio, que define al capitán de una nave como:

"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (...) la tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca" (cursiva, negrilla y subrayas del Despacho).

Por su parte, el artículo 1501 del Código de Comercio establece las obligaciones del Capitán:

"(...) (3) Estar al tanto del cargue, estiba y estabilidad de la nave. (...) (18) Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los

documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave. Si a pesar de su diligencia se perdieren los objetos sacados de la nave o los que quedaren a bordo estará exonerado de toda responsabilidad (...)

Conforme lo establecen las normas transcritas, el Capitán es el jefe superior² encargado del gobierno y dirección de la nave, tiene como funciones estar al tanto de la estabilidad de la nave³, así como, emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas y la carga en el momento de presentarse un suceso en el mar⁴.

De lo anterior, se evidencia que el Capitán de la motonave "CALYPSO" no cumplió con las funciones descritas y consagradas en la norma, debido que al encontrarse con unas condiciones meteomarinarias fuertes dejó el buque al mando del Primer Oficial, quien a pesar de lo indicado anteriormente, no maniobró personalmente la nave sino que se confió y puso en uso el piloto automático, a pesar de las fuertes condiciones del mar.

Adicionalmente, no quedó claro el sitio donde se encontraba estibada la carga, pues en su declaración inicialmente indicó que estaba sobre la línea de crujía en el puente de pesca, no obstante, en seguida dijo que también había carga en los camarotes.

Así mismo, quedó probado que no estableció las guardias obligatorias, pues como lo indicó en su declaración únicamente quedaron de guardia el primer oficial y el maquinista, encontrándose el resto de la tripulación durmiendo en el momento del incidente, razón por la cual nadie se percató a tiempo que la nave se había quedado sin timón, que estaban naufragando y que las bombas no funcionaban.

En virtud de lo anterior, nada pudo hacer la tripulación una vez se despertó para evitar que la nave zozobrara, ni lograron realizar actividades tendientes a evitar la ocurrencia del naufragio.

De otra parte, se debe precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

En estos casos, no es la diligencia media -culpa o responsabilidad subjetiva- la que se toma en cuenta, sino la virtuosa escrupulosidad exigida en el tráfico jurídico para tomar precauciones que sean equivalentes al riesgo de peligro latente -responsabilidad objetiva- luego, el agente responsable por daños originados por actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que no intervino ningún elemento extraño que logre romper el nexo causal y logre exonerar de responsabilidad al Capitán de la motonave "CALYPSO", pues como se estableció conforme lo probado en el expediente, el siniestro ocurrió con su responsabilidad, razón por la cual no tiene asidero el argumento incoado por el apelante

² Código de Comercio, Artículo 1495

³ Código de Comercio, Artículo 1501, numeral 3

⁴ Código de Comercio, Artículo 1501, numeral 18

en el que indica que el mal tiempo reinante el día de los hechos debe considerarse como fuerza mayor o caso fortuito.

Adicionalmente, el Capitán de la motonave "CALYPSO" no guardó en debida forma sus deberes y a pesar de las circunstancias se retiró y dejó la nave al cuidado del Jefe de Máquinas, lo que evidencia que de haber cumplido con sus funciones como jefe de la nave, se hubiere podido evitar el siniestro.

Es por ello, que el Despacho no acoge los planteamientos del apelante, y respalda la decisión de primera instancia.

Así mismo, de la revisión del expediente se evidencia que el Capitán de la motonave "CALYPSO" incumplió algunas normas de Marina Mercante colombianas, no obstante, en virtud del principio de la *non reformatio in pejus*, no se procederá a realizar tal análisis.

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

RESUELVE

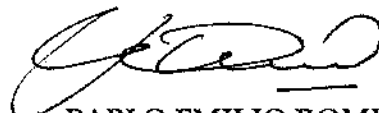
ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 31 de mayo de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión al abogado MANUEL BELISARIO ROMERO ARENAS, en calidad de apoderado del Capitán de la motonave "CALYPSO" de bandera venezolana y demás partes interesadas, 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 Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Cartagena, 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 la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 15 DIC 2015



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)