

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

29 JUN 2018

Referencia:

11012016005

Investigación:

Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 7 de marzo de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento y naufragio de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE" de bandera de colombiana, ocurrido el 18 de agosto de 2016, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento y naufragio de la motonave "PACIFICO DEL NORTE" el día 18 de agosto de 2016, razón por la cual el día 29 de agosto de 2016, decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 7 de marzo de 2017 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsabilidad al señor CELESTINO ASPRILLA MORENO, en condición Capitán de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE".

Asimismo, declaró responsabilidad por incurrir en violación a normas de Marina Mercante al señor CELESTINO ASPRILLA MORENO en condición de Capitán y al señor CLAUDIO AMPARO MORENO en condición de Propietario de la nave anteriormente referenciada, imponiendo a título de sanción multa de quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de ONCE MILLONES SESENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y CINCO PESOS m/cte. (\$ 11.065.755.00).

3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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.

ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito Naval en "Navegación" Categoría "B" LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ determinó en su dictamen, lo siguiente:

"(...)

3. POSIBLES CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL SINIESTRO

Teniendo en cuenta las versiones de las diferentes personas interrogadas al respecto, la motonave realizó la recalada a la localidad de Pizarro por el canal norte de acceso, por el que había ingresado en repetidas ocasiones con anterioridad; presuntamente debido a las condiciones climáticas, con un invierno que lleva varios meses, con altas precipitaciones en la parte alta del río Baudó, pudo ocasionar la formación de bajos de arena en zonas donde no se encontraban anteriormente debido al proceso de sedimentación que se define como: El proceso mediante el cual se acumulan partículas de tierra o suelo en el fondo de los cuerpos de agua haciendo que disminuya el espacio disponible para el almacenaje del agua en ríos; ocasionando que la motonave tocara fondo y se varara en la bocana del río Baudó, frente a la población de Pizarro, escorándose hacia el costado de estribor, costado por el cual el oleaje atacaba el casco de la motonave, éste ángulo de inclinación sobrepasó las brazolas de las bodegas y del cuarto de máquinas permitiendo el ingreso de agua a éstos espacios, causando su naufragio.

Esta sedimentación no se puede predecir, ya que también es influido por los movimientos de mareas, y hace que los Capitanes de las motonaves corran riesgos cuando no son informados por personas del lugar sobre la formación de dichos bajos.

Adicionalmente las condiciones meteorológicas presentadas durante el día del siniestro eran difíciles lo que afectaba considerablemente las condiciones de ingreso por la bocana del río Baudó por el incremento en la altura de las olas, el viento presente y otros factores, acuerdo reporte emitido por la Dirección General Marítima a través del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico con sede en Tumaco - Nariño.

(...)

CONCLUSIONES:

1. La motonave zarpó del puerto de Buenaventura con un KG (posición vertical del centro de gravedad del buque) alto por el peso de la carga llevada sobre la cubierta, afectando la estabilidad de la motonave.
2. Por condiciones del tiempo imperantes en la zona de la recalada la motonave tocó fondo encallándose; al perder calado y perder las condiciones de estabilidad positivas, la nave se inclinó hacia costado de más intensidad en ese momento haciendo también que se corriera la carga al mismo costado de la escora de la motonave.
3. El ángulo de escora sobre paso las brazolas de las bodegas y del cuarto de máquinas permitiendo que el agua de mar ocupara dichos espacios ocurriendo el hundimiento total de la nave.
4. La previsión de una adecuada estabilidad recae a todo momento y pertenece a la responsabilidad del Capitán únicamente; como también su conocimiento y experticia.
5. El conocimiento con la demanda del criterio mínimo de estabilidad no asegura una inmunidad contra un colapso o un accidente, el cumplir con la norma no hace olvidarse de las circunstancias y tampoco absolver de sus responsabilidades al Capitán.
6. Los Capitanes deberían ejercer prudencia y ser buenos y ser buenos marinos abordo, teniendo en cuenta siempre las condiciones meteomarinas dependiendo del mes del año, los reportes del estado del tiempo emitidos por la Autoridad Marítima, el estado de la zona de Navegación, y debería tomar acciones de velocidad y rumbo para garantizar la seguridad de las motonaves, sobre las condiciones existentes.

Es mi concepto que el Siniestro Marítimo – Naufragio, sufrido por la motonave “PACÍFICO DEL NORTE” el día 18 de agosto de 2016, fue el desenlace final de una serie de eventos que se iniciaron con el encallamiento sufrido por la motonave al momento de realizar la recalada a la localidad de Pizarro – Chocó, en un bajo que se había formado donde anteriormente se encontraba el canal navegable y que no fue puesto en conocimiento del Capitán de la motonave por parte de los habitantes de la localidad, dicho encallamiento al llevar la motonave un Centro de Gravedad KG alto, por la carga que llevaba sobre cubierta, afectó las condiciones de estabilidad de la motonave, que incidió en el grado de escora hacia el costado de estribor, que permitió el corrimiento de la carga hacia ese costado, e incrementó dicho ángulo de escora.

(...)” (Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Buenaventura para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

a) El naufragio;

b) El encallamiento;

c) El abordaje;

d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;

e) La arribada forzosa;

f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y

g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias." (Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto)

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.

Asimismo, doctrinalmente¹ el naufragio ha sido definido como:

"El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en el alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas" (Cursiva fuera de texto)

De lo expuesto anteriormente, se evidencia que en efecto se produjo el siniestro marítimo de encallamiento, y en consecuencia de ello se produjo el naufragio de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE". Razón por la cual, se adicionara dentro de la denominación del siniestro investigado el de encallamiento.

Razón por la cual, habrá lugar a precisar en la parte resolutive en lo concerniente al siniestro marítimo de encallamiento.

Teniendo en cuenta lo precedente, el Despacho procederá a estudiar los elementos que dieron lugar a los siniestros de encallamiento y naufragio de la siguiente manera:

Inicialmente, con el fin de sentar los hechos materia de la presente investigación se citará lo plasmado en la protesta suscrita por parte del señor CELESTINO ASPRILLA MORENO, en su condición de Capitán de la motonave "PACIFICO DEL NORTE", de la siguiente manera:

"(...) el zarpe del muelle se realizó a las 02:00 am del día 18 de agosto del 201, con rumbo a Pizarro, llegamos a Pizarro a las tres de la tarde, cuando inicié la maniobra de ingreso a la bocana de Pizarro, nos montamos en una ola y el barco subió y bajó y se cantío con el bajón de la ola tocamos tierra lo cual provocó que la carga que se llevaba en la cubierta se moviera hacia

¹ FARIÑA, Francisco. "Derecho marítimo comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pag. 302.

un lado del barco provocando el volcamiento de la motonave, hacia lado de babor cuando él la nave se volcó se realizó maniobra de subirnos con los pasajeros y los tripulantes a la caseta del barco, en total llevábamos a bordo un número de 18 pasajeros y los 7 tripulantes a la caseta del barco, en el momento llego una embarcación de guarda costa y una de la defensa civil y personas de la población, todos salieron sanos y salvo, presentándose como pérdida de la carga aproximadamente 60 toneladas entre víveres y productos varios. (...)" (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto los siniestros marítimos que tuvieron lugar fueron el encallamiento y posterior naufragio de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera es pertinente, recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas 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 por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal².

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las *actividades peligrosas*, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella³.

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la *intervención* de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor
- El hecho de un tercero
- Culpa de la víctima

Sentado lo anterior, de los hechos narrados por el Capitán en su protesta, se puede concluir entonces que el 18 de agosto de 2016, siendo las 01:00 horas la motonave "PACÍFICO DEL NORTE" zarpó del puerto de Buenaventura hacia la localidad de Pizarro. Posteriormente, a las 15:00 horas iniciaron maniobra de ingreso utilizando el canal norte de acceso, sin embargo cuando se encontraban en la bocana del río frente al pueblo, una ola golpeó el buque por el costado de estribor, y al momento de bajar la ola, la nave tocó fondo y por consiguiente se escoró al costado de estribor sin que pudiera recobrar su balance.

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

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

Así las cosas, conforme a los acontecimientos investigados es claro que inicialmente se produjo un encallamiento y como consecuencia de ello el naufragio de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE", por ello el Despacho realizará el análisis de los siniestros acaecido en orden cronológico, así:

ENCALLAMIENTO

Con el fin de consolidar las circunstancias que rodearon el inicial encallamiento de la nave "PACÍFICO DEL NORTE", se citará lo declarado por el señor CELESTINO ASPRILLA MORENO, en su condición de Capitán de la nave, el cual afirmó lo siguiente:

"Nosotros salimos de aquí y navegamos normalmente, llegamos a la bocana de Pizarro, paramos máquinas una hora antes de entrar, dejando que aumentara más la marea; luego entramos a la bocana normal sin ningún problema y cuando ya entramos a la bocana, una ola subió el barco y a lo que bajó el barco tropezó en tierra, ahí fue que se cantió; ahí fue que ya no volvió más (...)"

En lo correspondiente a los calados de la nave, manifestó:

"Al momento de salir uno mira nada más la carga del barco y uno tiene una línea, y hasta donde llegó ya no le echa más carga." (Cursiva fuera de texto)

De otro lado, concerniente a las condiciones meteorológicas del momento, asintió:

"(...) cuando salimos de aquí, el tiempo estaba calmado." (Cursiva fuera de texto)

De igual forma, al ser interrogado si verificó los reportes meteorológicos emitidos por la Autoridad Marítima antes de hacerse a la mar, respondió:

"Uno como capitán se reporta a la Estación y ellos le informan a uno cuando hay mal tiempo y uno no puede zarpar." (Cursiva fuera de texto)

Cabe señalar que en el transcurso de dicha audiencia se le puso en conocimiento al Capitán de la nave, sobre unas declaraciones emitidas por el Capitán de Puerto de Buenaventura respecto a las condiciones océano-atmosféricas para los días 16 al 19 de agosto del 2016 en la cuenca del pacífico colombiano. De igual manera, se le hizo alusión sobre el Aviso No. 50 emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico - CCCP, sobre fenómenos adversos para la cuenca del Pacífico colombiano, de fecha 14 de agosto del 2016 (válido hasta el día 19 de agosto de 2016).

Sobre el aviso No. 50 emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico - CCCP, el Perito designado en la investigación LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ citó ello en su informe, de la siguiente manera:

"LA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA, A TRAVÉS DEL CENTRO DE INVESTIGACIONES OCEANOGRÁFICAS E HIDROGRÁFICAS DEL PACÍFICO, INFORMA QUE:

Descripción de las condiciones océano atmosféricas

Un centro de baja presión de 1010 milibares se ubica sobre el centro de la Cuenca Pacífica Colombiana (CPC), actualmente se encuentra generando abundante nubosidad de tipo convectiva hacia el centro y norte de la CPC, especialmente hacia el área occidental central (área oceánica). Sobre el litoral costero se observan algunas precipitaciones ligeras a moderadas, asociadas al centro de baja presión. Sobre la CPC el viento predomina de dirección sur-suroeste, con velocidades entre 7 y 16 nudos (fuerza 3-5). La altura de la ola se encuentra oscilando entre 0.8 y 1.7 metros (marejada a fuerte marejada)

Predicción de las condiciones océano atmosféricas

Se prevé que entre el 16 y 19 de agosto 2016 se presenten condiciones adversas por fuerte oleaje sobre gran parte de la cuenca oceánica de la CPC.

Durante este lapso se esperan incrementos en la altura de la ola de 2.0 a 3.0 metros (fuerte marejada a gruesa) sobre la CPC, especialmente los días 17 y 18 de agosto de 2016.

En su trayecto hacia la costa, este evento generará mayor afectación sobre la zona norte y centro del litoral Pacífico colombiano (desde Cabo Marzo hasta Punta Charambira), con moderada afectación en el costado sur (Isla Gorgona, área marítima de Tumaco).

Se espera que este evento inicie un descenso paulatino en su comportamiento a partir del 18 de agosto en horas de la noche, retornando a condiciones normales a partir del 19 de agosto en horas de la tarde.

Se recomienda a la comunidad marítima en general consultar los pronósticos meteomarineros y la actualización de este comunicado, antes de iniciar faenas en altamar y sobre el litoral, extremar medidas de seguridad para embarcaciones menores y actividades turísticas que se desarrollan en el borde costero.

Las anteriores predicciones en las condiciones meteorológicas del área de la bocana del río Baudó, en la localidad de Pizarro, pudieron ocasionar un incremento considerable en el oleaje habitual de la bocana, que incidieron notablemente en el desarrollo de los hechos que derivaron en el siniestro marítimo – naufragio de la motonave “PACIFICO DEL NORTE”. (Cursiva fuera de texto)

Considerando todo lo expuesto, se evidencia que para la época de los hechos el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico – CCCP, había emitido un aviso en el cual informaba sobre condiciones particulares que afectarían las zonas norte y centro del litoral Pacífico colombiano, generando un incremento en el oleaje. No obstante, se observa que el Capitán de la motonave “PACÍFICO DEL NORTE” no tenía conocimiento sobre las enunciadas condiciones adversas.

NAUFRAGIO

En tratándose del naufragio sufrido por la motonave “PACÍFICO DEL NORTE”, se puede afirmar que según lo relatado por el Capitán en su declaración, este se produjo como consecuencia de una pérdida de estabilidad de la nave, al señalar que esta se “canteó”.

Por ello, es importante referirse a la carga que se encontraba transportando la nave, la cual según el Capitán era la siguiente:

"Zarpé de Buenaventura, de la Palera, a la 01:00 horas, con 22 pasajeros, la carga que llevaba consistía en víveres; a última hora llegó una retroexcavadora. Llevaba 50 toneladas de carga general, de víveres." (Cursiva fuera de texto)

Asimismo, al ser interrogado sobre si el transporte de la retroexcavadora había sido autorizado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana Distrital de Buenaventura y porque no fue relacionado en el manifiesto de carga, aseveró:

"No fue autorizado. No se relacionó en el manifiesto de carga porque llegó a última hora." (Cursiva fuera de texto)

Respecto de la estiba de la carga anteriormente relacionada, señaló:

"La carga la estibó una cuadrilla que hay en cada muelle para cargar los barcos, esa cuadrilla es independiente de la tripulación, son los denominados cotereros. Ellos cargan donde consideran que vaya bien la carga; yo estaba ahí pendiente del cargue." (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, el Perito LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ indicó en su dictamen pericial lo siguiente:

"(...)"

Relación de Carga llevada a bordo acuerdo información recopilada:

01 Retro Cargador Caterpillar	
Peso máximo acuerdo catálogos del fabricante	8,20 ton.
22 Pasajeros a bordo.....	1,70 ton.
800 galones de Diesel para el propulsor de abordó	3,10 ton.
250 galones de agua potable en tanques	1,00 ton.
50 toneladas de carga seca general en bodegas bajo cubierta sin relación de estiba	50,00 ton.
<hr/>	
Total carga a bordo	64,00 ton.
<hr/>	
Desplazamiento light de la nave.....	69,78 ton.
<hr/>	
Desplazamiento total máximo ese día.....	133,78 ton.

Teniendo en cuenta lo anterior la motonave zarpó del puerto de Buenaventura con un KG (posición vertical del centro del (sic) gravedad del buque) alto por el peso de la carga llevada sobre cubierta, afectando la estabilidad de la motonave." (Cursiva fuera de texto)

Asimismo, el Perito llegó a las siguientes conclusiones:

"(...)

CONCLUSIONES:

1. La motonave zarpó del puerto de Buenaventura con un KG (posición vertical del centro de gravedad del buque) alto por el peso de la carga llevada sobre la cubierta, afectando la estabilidad de la motonave.
2. Por condiciones del tiempo imperantes en la zona de la recalada la motonave tocó fondo encallándose; al perder calado y perder las condiciones de estabilidad positivas, la nave se inclinó hacia costado de más intensidad en ese momento haciendo también que se corriera la carga al mismo costado de la escora de la motonave.
3. El ángulo de escora sobre paso las brazolas de las bodegas y del cuarto de máquinas permitiendo que el agua de mar ocupara dichos espacios ocurriendo el hundimiento total de la nave.
4. La previsión de una adecuada estabilidad recae a todo momento y pertenece a la responsabilidad del Capitán únicamente; como también su conocimiento y experticia.
5. El conocimiento con la demanda del criterio mínimo de estabilidad no asegura una inmunidad contra un colapso o un accidente, el cumplir con la norma no hace olvidarse de las circunstancias y tampoco absolver de sus responsabilidades al Capitán.
6. Los Capitanes deberían ejercer prudencia y ser buenos y ser buenos marinos abordo, teniendo en cuenta siempre las condiciones meteomarinas dependiendo del mes del año, los reportes del estado del tiempo emitidos por la Autoridad Marítima, el estado de la zona de Navegación, y debería tomar acciones de velocidad y rumbo para garantizar la seguridad de las motonaves, sobre las condiciones existentes.

Es mi concepto que el Siniestro Marítimo - Naufragio, sufrido por la motonave "PACÍFICO DEL NORTE" el día 18 de agosto de 2016, fue el desenlace final de una serie de eventos que se iniciaron con el encallamiento sufrido por la motonave al momento de realizar la recalada a la localidad de Pizarro - Chocó, en un bajo que se había formado donde anteriormente se encontraba el canal navegable y que no fue puesto en conocimiento del Capitán de la motonave por parte de los habitantes de la localidad, dicho encallamiento al llevar la motonave un Centro de Gravedad KG alto, por la carga que llevaba sobre cubierta, afectó las condiciones de estabilidad de la motonave, que incidió en el grado de escora hacia el costado de estribor, que permitió el corrimiento de la carga hacia ese costado, e incrementó dicho ángulo de escora. (...)" (Cursiva fuera de texto)

El Capitán, sus funciones y obligaciones

Respecto al concepto de capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que "El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave". En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando -para ello- respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

En ese mismo sentido, el artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano despliega una lista discriminada de funciones y obligaciones del capitán de la nave.

Otras de las funciones y obligaciones dispuestas en el artículo 1501 del C. Co, son las siguientes:

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

(...)

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. (...) (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

Este despacho advierte que dicha obligación debe ser cumplida por capitán de la nave, pues es en cabeza de él, como jefe superior del gobierno y la dirección, donde reside dicho deber. Tal como antes se dispuso, ésta debe ser acatada en su integridad, por cuanto la inobservancia de la misma traerá como consecuencia inmediata, la pérdida de las condiciones de navegabilidad técnica.

De igual forma el Decreto 1597 de 1988 “Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984.” en su artículo 40 dispone lo siguiente:

“ARTICULO 40. Son funciones y obligaciones del Capitán:

1. Dirigir la navegación de la nave.

2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.

3. 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.” (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

112

CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente expuesto sobre el caso bajo examen, se pueden llegar las siguientes conclusiones:

- La motonave "PACÍFICO DEL NORTE" zarpó aparentemente en buenas condiciones de navegabilidad hacia destino.
- Con independencia de la carga que tenía autorizada, la nave recepcionó un Retro Cargador Caterpillar que ostentaba un peso de 8,20 toneladas. Lo anterior afectó la estabilidad de la motonave, haciendo que una vez encallara, se produjera la escora y posterior naufragio.
- El Retro Cargador Caterpillar no fue reportado, ni relacionado en el manifiesto de carga.
- El 14 de agosto de 2016, el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico - CCCP emitió Aviso No. 50, en el cual realizaba advertencias sobre fenómenos adversos sobre la cuenca del Pacífico Colombiano, el cual tenía validez hasta el día 19 de agosto de 2016.
- Las mencionadas condiciones afectaron el tránsito de embarcaciones por la zona.
- El Capitán como máximo responsable de la seguridad de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE" debía tener en cuenta el estado del tiempo y las condiciones locales que afecten la navegación, tales como los avisos emitidos por la Autoridad Marítima.

En ese orden de ideas, evidencia el Despacho que para la consumación de los hechos reflejados en los siniestros marítimos de encallamiento y naufragio, se dieron una serie de factores que pudieron ser evitados por el Capitán de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE" en su condición de jefe superior encargado de la seguridad en todo momento de la nave. Dichos factores se evidencian en la falta de previsión respecto de las condiciones meteomarinas para la fecha de los hechos, dado que no tenía conocimiento del Aviso No. 50 emitido por la Capitanía de Puerto de Buenaventura a través del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico - CCCP. Igualmente, el hecho de aceptar carga que no se encontraba autorizada ni relacionada en el manifiesto de carga, sumado a una mala estiba de la misma, produjo la afectación directa en la estabilidad de la nave, generando su escora y posterior naufragio.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 18 de agosto de 2016, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil del señor CELESTINO ASPRILLA MORENO, en su condición de Capitán de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE", confirmando de esta manera la posición del fallador de primera instancia.

Sin perjuicio de lo anterior, se pudo constatar que en la decisión de primera instancia, emitida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, en sus artículos primero, tercero y cuarto se identificó al señor CELESTINO ASPRILLA MORENO con la cédula de ciudadanía No. 16.472.969, sin embargo al verificar el documento de la citada persona, corresponde al número 16.472.936. Por lo cual, en consecuencia del evidente error de digitación, el Despacho procederá a realizar las respectivas modificaciones.

Avalúo de los daños

En relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados a la nave

"PACÍFICO DEL NORTE" en el siniestro marítimo de encallamiento y en consecuencia naufragio. Sin embargo, el fallador de primera instancia determinó que en la investigación obra factura de venta de la máquina retroexcavadora que se encontraba transportando la nave en el momento del siniestro marítimo, el cual corresponde a la suma de DOSCIENTOS VEINTICINCO MILLONES CUARENTA Y TRES MIL CIENTO TRES PESOS m/cte. (\$ 225.043.103.00), razón por la cual este Despacho acogerá lo dispuesto por el *a quo*.

Violación a normas de marina mercante

Conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, se evidencia en el asunto objeto de análisis, lo siguiente:

Se observa que el Capitán de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE" no actuó bajo lo dispuesto dentro de las funciones y obligaciones contenidas en el artículo 1501 del Código de Comercio, entre ellas la siguiente:

"(...)

3) Estar al tanto del cargue, estiba y estabilidad de la nave;

(...)" (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

Lo anterior, teniendo en cuenta que si bien el Capitán en su declaración manifestó haber estado pendiente del cargue de su nave, al permitir que ingresara a bordo la retroexcavadora que posteriormente afectó de manera considerable la estabilidad de la nave, fue un factor determinante en la pérdida de estabilidad de la nave. Sumado a ello, se evidencia que la retroexcavadora no contaba con la documentación pertinente para ser transportada, como el permiso que expide la Alcaldía Distrital de Buenaventura, mediante oficio No. 0470-451-2016 de fecha 20 de septiembre de 2016, suscrito por el Secretario Distrital de Seguridad Ciudadana. Asimismo, dicha retroexcavadora no fue relacionada en el formato de carga, pasajeros y turistas de fecha 17 de agosto de 2016, el cual fue presentado ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura cuando fue solicitado el zarpe.

De otro lado, en lo concerniente a la cantidad de pasajeros que se encontraban a bordo, el Capitán manifestó lo siguiente:

"Venían 22 pasajeros, más la tripulación que eran siete incluido yo." (Cursiva fuera de texto)

Sin embargo, al ser interrogado sobre el motivo por el cual en el documento de zarpe solo se indica el transporte de siete (7) personas, señaló:

"Esta lista uno la entrega cuando viene a reportar el zarpe, pero a medida que van llegando pasajeros buscando viaje uno los va anotando en otra lista." (Cursiva fuera de texto)

Igualmente, al ser solicitado que respondiera si se había reportado a la Estación de Control de Tráfico Marítimo la totalidad de personas que reportó en el documento de zarpe, sostuvo:

"Yo me reporté pero no dije cuántas personas llevaba a bordo." (Cursiva fuera de texto)

Al indicar la razón por la cual no presentó ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura el listado final de pasajeros que se embarcaron a bordo de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE" por parte de la agencia marítima o la empresa afiliadora de la nave, respondió:

"Como salimos tarde, los pasajeros llegaron por la noche y ya no hubo tiempo más de reportarlos a la agencia. El único listado que queda es el que se entrega aquí en Capitanía. Cuando uno llega, los de la agencia solamente piden el dato de cuantos pasajeros llevan." (Cursiva fuera de texto)

Respecto de lo anterior, la definición de "Documentos Pertinentes", contenida en el artículo 4.1.1 del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 4): "Actividades Marítimas", aplicable para los efectos de la Resolución 520 de 1999, dispone lo siguiente:

"Documentos pertinentes: Entiéndase como el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, así como los avalados o admitidos por las mismas, habiendo sido expedidos por una Autoridad Marítima extranjera o por alguna Organización Reconocida. Este tipo de documentos, varían de acuerdo a la clase de nave y serán objeto de verificación en las inspecciones que se practiquen a las naves."

Los documentos pertinentes respecto a las naves y artefactos de matrícula nacional son:

(...)

d. Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.

(...)"

Asimismo, el Decreto 1079 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", establece lo siguiente:

"Artículo 2.2.3.1.3.12. Lista de tripulantes y pasajeros. El Capitán de toda nave destinada al servicio de transporte marítimo de pasajeros, al momento de su arribo o zarpe, está obligado a presentar ante la Capitanía de Puerto respectiva la lista de la tripulación y de pasajeros." (Cursiva fuera de texto)

En consideración del citado artículo, es claro que el Capitán de la nave no relacionó la cantidad de pasajeros con los que emprendió la navegación, aduciendo que los pasajeros llegaron tarde. Sin embargo, al no realizar la relación de dichos pasajeros, se constituye como una evidente transgresión a la normatividad.

Así las cosas, este Despacho procederá a confirmar lo dispuesto por el Capitán de Puerto de Buenaventura en primera instancia en relación a la declaración de responsabilidad administrativa por Violación a normas de Marina Mercante y la imposición de la respectiva multa.

Sentado lo precedente, considera el Despacho realizar la claridad relacionada a la responsabilidad administrativa por Violación a normas de Marina Mercante declarada al señor CLAUDIO AMPARO MORENO IBARGÜEN en condición de propietario y armador de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE".

Por ello, es necesario delimitar lo respectivo a las Violaciones a las normas de Marina Mercante, partiendo de la base de que la responsabilidad que se declara es administrativa y la cual solo es posible endilgarle a la persona jurídica o natural que infringió la norma, situación distinta a la responsabilidad solidaria que predica Código de Comercio⁴ para que pueda tener asidero en la responsabilidad administrativa debe tratarse de una obligación susceptible de valoración económica, verbigracia las multas.

En consecuencia, en lo que a esto concierne, se declarará responsable por violación a normas de Marina Mercante al Capitán de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE", y solidariamente responsable al señor CLAUDIO AMPARO MORENO IBARGÜEN en condición de propietario y armador de la motonave en referencia en relación al pago de la multa.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 7 de marzo de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

"**DECLARAR** civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento y en consecuencia naufragio al señor CELESTINO ASPRILLA MORENO, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 16.472.963, en condición de Capitán de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE con matrícula MC-01-0714, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído."

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo tercero de la decisión del 7 de marzo de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

"**DECLARAR** administrativamente responsable por incurrir en violación a normas de Marina Mercante al señor CELESTINO ASPRILLA MORENO, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 16.472.963, en condición de Capitán de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE con matrícula MC-01-0714, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído."

ARTÍCULO 3°.- MODIFICAR el artículo cuarto de la decisión del 7 de marzo de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

"**IMPONER** a título de sanción al señor CELESTINO ASPRILLA MORENO, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 16.472.963, en condición de Capitán de la motonave "PACÍFICO DEL

⁴ Código de Comercio, Artículo 1478, numeral 2.
Código de Comercio, Artículo 1479.

119

NORTE", multa correspondiente a quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes, suma equivalente a ONCE MILLONES SESENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y CINCO PESOS m/cte. (\$ 11.065.755.00), pagadero de forma solidaria con el señor CLAUDIO AMPARO MORENO IBARGÜEN, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 2.762.608, en condición de Armador y Propietario de la citada nave, suma que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 05000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, a partir del día siguiente de la ejecutoria del presente proveído."

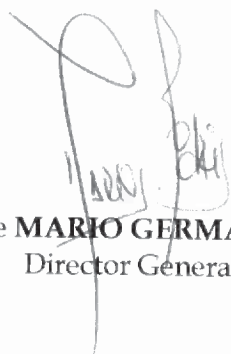
ARTÍCULO 4°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 7 de marzo de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 5°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión a los señores CELESTINO ASPRILLA MORENO en condición de Capitán de la motonave "PACÍFICO DEL NORTE", CLAUDIO AMPARO MORENO IBARGÜEN en condición de Armador y Propietario de la citada nave, JAVIER AGUILAR HURTADO en condición de Agente Marítimo de la nave y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

Notifíquese y cúmplase.


29 JUN 2018

Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA**
Director General Marítimo