

131

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 ABR 2017

Referencia: 15012011027
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 28 de junio de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de colisión entre la M/N "COLLEN", la barcaza "CENTAURO" y el R/R "HALLEY", ocurrido el 11 de diciembre de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante comunicación escrita del señor ANDRÉS LÓPEZ ROVIRA, Jefe de Operaciones de la empresa SEABOARD Colombia, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento del presunto siniestro de colisión entre la M/N "COLLEN", la barcaza "CENTAURO" y el R/R "HALLEY".
2. El día 29 de diciembre de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena 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 28 de junio de 2013, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el siniestro marítimo de colisión ocurrió con responsabilidad del señor GERMAN ARTURO BECERRA, en calidad de Capitán del R/R "HALLEY".

Igualmente, se pronunció sobre la responsabilidad del señor GERMÁN ARTURO BECERRA por violación a las normas de marina mercante, en consecuencia, impuso a título de sanción multa de UN (1) salario mínimo legal mensual vigente equivalente a la suma de QUINIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$589.500), pagaderos de forma solidaria con la empresa INVERSIONES JIMAR S.A.S., en calidad de Propietario y/o Armador del R/R "HALLEY".

Finalmente, el despacho se abstuvo de fijar avalúo de los daños.

14

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Cartagena 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 día 30 de noviembre de 2012, el CN ® NELSON TRONCOSO NIEVES, Perito Naval, presentó informe pericial en el que se concluyó:

"OBSERVACIONES

- Se observó que el Capitán del remolcador HALLEY, GERMÁN ARTURO BECERRA ANGULO, efectuó maniobra hacia la M/N COLLEN, que se encontraba a proa de la M/N FRISINA INN, atracadas ambas motonaves en el Terminal Marítimo Muelles "El Bosque" para el día de los hechos.
- Se observó que el Capitán GERMAN ARTURO BECERRA ANGULO en su aproximación a la M/N COLLEN, le tocó maniobrar el remolcador HALLEY y la barcaza CENTAURO evitando hacer contacto o colisionar con la M/N FRISINA INN, terminando recostado a la popa de la M/N COLLEN por el costado de babor y ocasionándole ralladuras al casco del buque con el techo de la barcaza CENTAURO.
- Se observó que el remolcador HALLEY, cuenta con una sola máquina, la cual restringe su maniobrabilidad para este tipo de operaciones de suministro de combustibles a buques por barcazas.
- Se observó que por el diseño de la proa lanzada del remolcador HALLEY, no le permitió al Capitán GERMAN ARTURO BECERRA ANGULO efectuar un empuje frontal y parejo a la barcaza CENTAURO, como lo muestran las fotos anexas tomadas por el suscrito en una maniobra de aprovisionamiento de combustible con dicho remolcador.
- Se observó que la parte saliente de la caseta construida en la barcaza CENTAURO para proteger equipos, efectuó contacto con el casco de la M/N COLLEN, ocasionando ralladuras al mismo.
- Se observó que el remolcador HALLEY y la barcaza CENTAURO cuentan con los permisos y certificados vigentes.
- Se observó que el remolcador HALLEY y la barcaza CENTAURO cuentan con la tripulación y los operadores necesarios para la maniobra de entrega de combustible.
- Se observó por la posición lateral del remolcador HALLEY, con la barcaza CENTAURO, la obstrucción de la visibilidad del Capitán GERMAN ARTURO BECERRA ANGULO con la caseta y el techo de la barcaza en la maniobra de aproximación a la M/N COLLEN.
- Se observó que todos los equipos y sistemas de navegación, cubierta e ingeniería tanto del remolcador HALLEY como de la barcaza CENTAURO, se encontraban funcionando sin novedad; salvaguardando de esta manera la vida humana en el mar y el tráfico marítimo en la Bahía interior de Cartagena.
- Se observó que las licencias y permisos para tripular y operar tanto el remolcador HAYLLEY como la barcaza CENTAURO se encontraban vigentes.
- Se observó que el Capitán del remolcador HALLEY, GERMAN ARTURO BECERRA ANGULO contaba con la idoneidad profesional y la suficiente experiencia para operar y maniobrar dicho remolcador.

132

- No se observó buen planeamiento de la operación para la entrega de combustibles por parte del Capitán GERMAN ARTURO BECERRA ANGULO y todo el personal involucrado en la misma.
- No se observaron buenas comunicaciones entre el Capitán GERMAN ARTURO BECERRA ANGULO del remolcador HALLEY, y todo el personal involucrado en la maniobra para la entrega de combustible.

CONCLUSIÓN

Con base en las observaciones anteriormente anotadas, las declaraciones y pruebas aportadas dentro de la investigación, y el análisis efectuado por el suscrito, se concluye que el accidente ocasionado por la barcaza CENTAURO sobre el casco de la M/N COLLEN, se debió a la falta de planeamiento y de comunicaciones del Capitán GERMAN ARTURO BECERRA ANGULO, con el personal involucrado en la operación y al ángulo y velocidad utilizados por este en la maniobra de aproximación a la M/N COLLEN

Se estiman los daños ocasionados a la M/N COLLEN en US \$150,00 (Ciento cincuenta dólares moneda americana)

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". (Cursiva fuera de texto)

Asimismo, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- (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 forzada*
- (F) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y*
- (G) Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias" (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Se precisa que, el abordaje se puede definir como el choque directo y violento entre buques, acaecido en los espacios acuáticos, con un resultado dañoso. Se define también como el impacto estructural entre dos buques o un objeto flotante o fijo, como un iceberg.

Tomando como base estos preceptos establecidos por la legislación marítima colombiana tenemos que en audiencia del 12 de enero de 2012, el señor GERMÁN ARTURO BECERRA ANGULO, manifestó:

"El día de los hechos nos íbamos aproximando a la barcaza y el remolcador a la motonave COLLEN, como es de costumbre con el mismo procedimiento, en ángulo de 45 grados con respecto a la motonave COLLEN y a una baja velocidad, aproximadamente de un nudo, nudo y medio; estando ya casi a punto de entrar en contacto con la nave en mención nos dimos cuenta que había una corriente que nos empujaba hacia el muelle y nos había derivado más de lo que usualmente sucedía en esta maniobra. Se procedió entonces a dar marcha

102

atrás con el remolcador para quitar totalmente la viada que llevaba y evitar así un golpe al casco de la motonave y la barcaza; esto hizo que la barcaza perdiera la viada casi totalmente pero la hizo virar un poco más hacia la curvatura del casco de ella lo que provocó que la casamata de la barcaza se apoyara en el casco de la motonave en toda la curvatura que tiene por popa, y la poca viada que llevaba en ese instante hizo que deformara la casamata y una oficina en PVC que se encontraba sobre la barcaza (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

De la anterior declaración, se concluye que el día 11 de diciembre de 2011 cuando el R/R "HALLEY" y la Barcaza "CENTAURO" se golpearon bruscamente con la M/N "COLLEN" durante la maniobra de aproximación para abastecimiento de combustible, se configuró el siniestro marítimo de abordaje.

Ahora bien, en cuanto a la responsabilidad de las personas involucradas en esta maniobra se observa que el señor GERMAN ARTURO BECERRA ANGULO, en calidad de Capitán del R/R HALLEY calculó mal el acercamiento y con la corriente que en ese momento había, se aproximó demasiado a la popa M/N "COLLEN" por el costado de babor, tal como se manifiesta en el informe de contaminación presentado por el Inspector VÍCTOR HENRY BAEZ PINZÓN (Folios 6 a 11).

En el mismo sentido, el informe pericial (Folios 103 a 109) presentado por CN ® NELSON TRONCOSO NIEVES concluyó que el siniestro marítimo se originó por la falta de planeamiento y de comunicaciones entre el Capitán GERMAN ARTURO BECERRA ANGULO y el personal que operaba la barcaza "CENTAURO".

Igualmente se determinó que, la caseta y el techo que cubría los equipos de la barcaza "CENTAURO" obstruía la visibilidad al Capitán del R/R "HALLEY" en la maniobra de aproximación a la M/N "COLLEN".

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.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuerza mayor
2. El hecho de un tercero
3. Culpa de la víctima

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

102

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."
(Cursiva fuera de texto)

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores:

A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.

B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias

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" (Cursiva fuera de texto)

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.

En el caso objeto de estudio, se tiene que el siniestro no se produjo por un caso fortuito o fuerza mayor, sino que fue resultado de una mala planeación de la operación, fallas en el ángulo de aproximación y la velocidad empleada, pues el Capitán GERMAN ARTURO BECERRA ANGULO debió prever estas circunstancias, así como tener en cuenta que el R/R "HALLEY" tiene una sola máquina, lo cual restringe su maniobrabilidad.

En cuanto a la violación a las Normas de Marina Mercante son aquellas que se producen por el incumplimiento de la legislación marítima colombiana, relacionada con los requisitos que establece la Autoridad Marítima para permitir operaciones en agua jurisdiccionales.

En la investigación quedó plenamente probada la omisión de las reglas marítimas, como las establecidas en el Código de Comercio colombiano que dispone que el Capitán sea el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave.

Por tal motivo, al no llevar a cabo el alistamiento de la motonave, o no preparar una maniobra de forma adecuada, no solo estaría en desacato de las normas marítima nacional, sino también se pone en riesgo la seguridad de la nave y de la vida humana en el mar.

Ahora bien, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños ocasionado a la barcaza "CENTAURO", como consecuencia de la colisión, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En virtud de lo mencionado anteriormente, procede este Despacho a confirmar en su totalidad la decisión del día 28 de junio de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

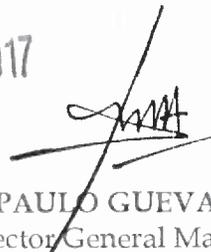
ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo del 28 de junio de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

ARTICULO 2°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Cartagena el contenido del presente fallo al señor GERMAN ARTURO BECERRA ANGULO, en calidad de Capitán del R/R "HALLEY", identificado con cédula de ciudadanía No. 73.089.052 expedida en Cartagena; a la empresa INVERSIONES JIMAR S.A.S. identificada con NIT No. 80043030, en calidad de Propietario y Armador del R/R "HALLEY", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- 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 Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

21 ABR 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo