

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 SEP 2016

Referencia: 15012012-001
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 31 de octubre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de INCENDIO, el cual tuvo como consecuencia el NAUFRAGIO de la M/N "TIP SEA", ocurrido el 3 de enero de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 4 de enero de 2012, presentada por el Capitán de Fragata CARLOS ARTURO RODRÍGUEZ ESPINOSA, en calidad de Comandante de la Estación Guardacostas de Cartagena, la Capitanía de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento del incendio y posterior naufragio de la M/N "TIP SEA".
2. El día 10 de enero de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de la M/N "TIP SEA", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 31 de octubre de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia a través del cual exoneró de responsabilidad al señor SIMÓN VILLA CASTRO, en calidad de Capitán de la M/N "TIP SEA", PETROLEOS TUBULAR INSPECCION, en calidad de Propietarios y Armador, y a la Agencia Marítima IMEX EXPRESS SERVICE S.A., del siniestro marítimo consistente en incendio, ocurrido el 3 de enero de 2012.

Igualmente, declaró el avalúo de los daños ocasionados por el siniestro marítimo en SETECIENTOS CUATRO MIL CIENTO VEINTIDOS DÓLARES AMERICANOS (US\$ 704.122)

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.

162

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 23 de julio de 2012 el señor CESAR AUGUSTO PÁEZ RODRÍGUEZ, Perito Naval en Ingeniería, Navegación y Cubierta, presentó informe en el cual concluyó lo siguiente:

"(...) RAZONAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA POSIBLE CAUSA PARA LA OCURRENCIA DEL SINIESTRO

A. Del análisis de los hechos, y especialmente considerando las declaraciones de los pilotos y testigos, se presume como la causa más probable de este siniestro un corto circuito.

B. el piloto de la lancha "TIP SEA" manifiesta que la embarcación se encontraba en buenas condiciones de mantenimiento, para lo cual contaba con los servicios del señor FERNANDO CASTILLO REBOLLO, quien era el encargado de las inspecciones periódicas, cerca de dos veces al mes. De estas inspecciones la última efectuada había sido 8 días previos al zarpe de la embarcación.

C. Adicionalmente y como complemento al mantenimiento de la embarcación, en caso de requerir mano de obra especializada para algunas reparaciones se contrataban los servicios de un técnico extranjero de nacionalidad de los Estados Unidos.

D. Durante los preparativos para hacerse a la mar y de acuerdo a lo manifestado por el Capitán, se efectuó la inspección y verificación de la maquinaria y equipo y no se encontraron novedades, además que durante el recorrido en la bahía interior de Cartagena no se presentó alguna novedad que pudiese alertar de algún problema existente. Adicionalmente, y de acuerdo a la información obtenida, se estima que la embarcación poseía los elementos de seguridad necesarios para adelantar este tipo de navegaciones.

PRONUNCIAMIENTO DEL PERITO

Una vez analizados los hechos, condiciones, testimonios y demás pruebas, y al verificar la manera como se procedía con el mantenimiento y conservación de la embarcación y los elementos de seguridad necesarios para efectuar las maniobras de navegación y que en el lugar en el cual se encuentran los restos de la embarcación y la dificultad para adelantar maniobras de inspección en el sitio, se concluye que la novedad presentada en la embarcación "TIP SEA" que originó un incendio que se salió de control y produjo posteriormente su hundimiento fue generada por una causa fortuita y que de acuerdo al alistamiento y preparativos efectuados era muy difícil de prever (...)"
(Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Respecto de lo que se considera accidentes o 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 internacionales, 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,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias". (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

El incendio se puede definir como:

"Un desencadenamiento importante de fuego no controlado, que puede tener su origen de forma espontánea o provocada, que se caracteriza por propagarse en grandes dimensiones y en consecuencia de la voracidad que presenta, constituye un peligro para los seres vivos y los bienes materiales".

En protesta presentada el 4 de enero de 2012, suscrita por el Capitán de Fragata CARLOS ARTURO RODRÍGUEZ ESPINOSA, se manifestó lo siguiente:

"(...) mientras llegaban las unidades de Guardacostas a las 0907R la embarcación "ALAYA I" asiste la emergencia e informa tener a bordo a las personas que se encontraban en el yate "TIP SEA" que estaba siendo incinerado por el incendio (...)" (Cursiva fuera de texto)

Debido a los daños graves sufridos por la M/N "TIP SEA", el incendio trajo como consecuencia el posterior naufragio del yate.

De acuerdo a lo establecido en el Código para la investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos, aprobado mediante Resolución A.849, establece qué debe entenderse como daños materiales graves, en relación con un siniestro marítimo:

"(2.16)

1. daños que:

1.1 afectan considerablemente a la integridad estructural, el funcionamiento o las características operacionales de un buque o de la infraestructura marítima; y

1.2 requieren reparaciones o sustitución de componentes importantes; o

2. La destrucción del buque o de la infraestructura marítima". (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Doctrinariamente el naufragio ha sido definido como:

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

Así mismo, se ha precisado su definición así:

"(...) sin embargo, buque náufrago no es solamente el que ha quedado destrozado totalmente hundido a causa de un accidente, también puede serlo, aun cuando no se hallare en situación tan extrema, si ha perdido su conducción de tal y esencialmente su aptitud para navegar a consecuencia de un siniestro" (cursiva y subrayado por fuera de texto).

De las anteriores definiciones y de los hechos mencionados por la Estación de Guardacostas de Cartagena, se tiene que los hechos ocurridos con la M/N "TIP SEA" el día 3 de enero de 2012 configuraron el siniestro marítimo de incendio que tuvo como consecuencia el posterior naufragio de la mencionada motonave.

En declaración del día 24 de enero de 2012, acerca de la posible causa del siniestro, el Capitán de la motonave siniestrada manifestó que fue un cortocircuito, asimismo, manifestó que la M/N "TIP SEA" tenía un ingeniero permanente que le hacía inspecciones periódicas, dos veces al mes y que la última inspección realizada había sido una semana antes del accidente.

Tanto el Capitán como el encargado de realizar los mantenimientos periódicos del yate, y el perito CESAR AUGUSTO PÁEZ RODRÍGUEZ manifestaron que la causa originadora del siniestro fue un cortocircuito en un área o punto eléctrico de no acceso.

En ese sentido, el perito concluyó que se llevó a cabo el alistamiento pre zarpe y no se encontraron novedades que pudiera alertar de un problema existente, por otra parte, la motonave contaba con un adecuado procedimiento de mantenimiento y conservación, así como también con los elementos de seguridad necesarios para efectuar maniobras de navegación. Además, la motonave se encontraba a cargo de personas idóneas para el desempeño de sus actividades, de acuerdo a las licencias y certificaciones adjuntadas a la investigación, expedidas por las autoridades competentes.

Por 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 tal orientación, la culpa, asume el papel de factor o criterio de imputación, esto es, la responsabilidad no se estructura sin culpa, o sea, no es suficiente el quebranto de un derecho o interés legítimo, es menester la falta de diligencia, por acción u omisión, noción ab initio remitida a la de negligencia, imprudencia o impericia, siendo el acto culposo moralmente reprochable, la responsabilidad su sanción y la reparación del daño la penitencia a la conducta negligente" (Cursiva fuera de texto)

En consecuencia, el agente responsable por daños originados por una 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 cuanto a la exoneración de responsabilidad, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado en varias oportunidades que sólo puede obtenerse con prueba del elemento extraño, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, más no con la demostración de la diligencia exigible, o sea, con la ausencia de culpa

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

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos 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.

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.

En conclusión, no se podía adivinar la ocurrencia del cortocircuito que originó un incendio el cual se salió de control y que produjo posteriormente el naufragio de la motonave, y ante la imposibilidad de adelantar maniobras de inspección en el lugar del hundimiento, se establece que estos hechos ocurrieron por una causa fortuita e imprevisible.

Dicha situación exime de responsabilidad al señor SIMÓN VILLA CASTRO, en calidad de Capitán de la M/N "TIP SEA", PETROLEOS TUBULAR INSPECCION, en calidad de Propietarios y Armador, y a la Agencia Marítima IMEX EXPRESS SERVICE S.A. Por este motivo, el Despacho confirma la decisión de primera instancia proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

Al realizar el análisis sobre la Violación a las Normas de Marina Mercante se verifica que, no hubo infracción alguna por parte de los sujetos involucrados en el siniestro marítimo, que amerite la imposición de una sanción.

Finalmente, procede a modificarse el artículo primero de la decisión del 31 de octubre de 2012 proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, en cuanto se hace preciso aclarar que lo ocurrido

el día 3 de enero de 2012 fue un incendio que tuvo como consecuencia el siniestro marítimo de naufragio de la M/N "TIP SEA".

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del día 31 de octubre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, que conforme a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"Exonerar de responsabilidad en el siniestro marítimo consistente en INCENDIO el cual desencadenó en el NAUFRAGIO de la M/N "TIP SEA" ocurrido el día 3 de enero de 2012, al señor SIMÓN VILLA CASTRO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.105.805, quién ostenta la calidad de Capitán de la mencionada motonave, PETROLEOS TUBULAR INSPECCION, en calidad de Propietario y Armador, y a la Agencia Marítima denominada IMEX EXPRESS SERVICE S.A., de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente fallo de primera instancia"

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR en sus demás partes la decisión del 31 de octubre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo a la señora ANGELA REGINA CORREA CARABALLO, identificado con cédula ciudadanía No. 1'047.396.613 en calidad de apoderada del Capitán, Armador, Propietario y la Agencia Marítima de la M/N "TIP SEA", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Cartagena para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 21 SEP 2016


Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo