

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 27 MAR 2017

Referencia: 15012012-027

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Encallamiento - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 31 de octubre de 2013 proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "MELISSA" de bandera colombiana, ocurrido el día 16 de septiembre de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por el señor JOSÉ DEL CARMEN ALTAMIRANDO, en calidad de Capitán de la M/N "MELISSA" identificada con matrícula MC-05-164 de bandera colombiana, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento del presunto siniestro marítimo de encallamiento de la mencionada motonave.
2. El día 25 de septiembre de 2012 el Capitán de Puerto de Cartagena emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "MELISSA", 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 2013 el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia a través del cual exoneró de responsabilidad del siniestro marítimo de encallamiento al señor JOSÉ DEL CARMEN ALTAMIRANDA MORALES, en calidad Capitán de la M/N "MELISSA".

El despacho se abstuvo de fijar avalúo de los daños, por cuanto no se demostró perjuicio directo o reparación alguna por indemnizaciones.

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

109

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.

HECHOS RELEVANTES

En cuanto a las circunstancias tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de encallamiento el Capitán de la M/N "MELISSA", manifestó lo siguiente:

"(...) La motonave Melissa registrada con matrícula MC-05-164 se dirigía hacia el muelle ubicado en el barrio Zapatero, debido al vendaval que se originó en la ciudad de Cartagena, las fuertes brisas hicieron que la nave se moviera de lado quedando levemente encallada, por fortuna cerca del área se encontraba una lancha de Guarda Costas haciendo ronda, como de costumbre brindándonos ayuda (...)" (Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

El artículo 1513 del Código de Comercio: define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional" (Cursiva fuera de texto)

Por su parte 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 forzosa
- (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)

16y

Se precisa que, una nave se encuentra encallada cuando su casco topa con el fondo (arena, rocas o piedras), quedando inmovilizada, sin poder salir por sus propios medios, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

De acuerdo a las protestas presentadas por el Capitán de la M/N "MELISSA" y por el Comandante de la Unidad de Reacción de Guardacostas, se tiene que la mencionada motonave encalló con un banco, con aparente entrada de agua, razón por la cual solicitó ayuda por posible hundimiento. Así las cosas, efectivamente se configuró el siniestro marítimo de encallamiento.

Dilucidado lo anterior, se procede a analizar el material probatorio que reposa en esta investigación. En audiencia del 21 de noviembre de 2012, el señor JOSE DEL CARMEN ALTAMIRANDA MORALES, en calidad de Capitán de la M/N "MELISSA" manifestó que la motonave siniestrada solo tenía compás y radio, pero no contaba con radar y que navegaban sin carta, tampoco contaba con los equipos que le permitieran verificar el estado del tiempo, mareas, etc. Por otra parte, no se realizó una verificación previa de las condiciones meteorológicas, con el objeto de garantizar un viaje seguro.

En cuanto al pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas reportado por el Centro de Investigación Oceanográfica e Hidrográficas para el día 16 de septiembre 2012 eran las siguientes:

"Área Costera: Cielo muy nuboso disminuyendo a poco nuboso. La temperatura ambiente oscilará entre 26° C y 32°C. El viento será de dirección variable con velocidades entre 4 y 10 nudos (fuerza 2-3)."(...) (Folio 19) (Cursivas fuera de texto)

En ese sentido, 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 evento 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.

El Código de Comercio colombiano en su artículo 1495 establece:

"(...) 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 fuera de texto)

En el presente caso, quedó evidenciada la negligencia con la que el señor JOSE DEL CARMEN ALTAMIRANDA MORALES, Capitán de la M/N "MELISSA" programó su viaje,

pag

sin apoyarse en las ayudas a la navegación estaba a ciegas y no podía posicionar de forma correcta la embarcación, poniendo en peligro la seguridad de la nave, la carga y la tripulación; además, contrariando con su comportamiento las normas que regulan la actividad marítima.

Sin embargo, este Despacho no considera procedente realizar el estudio a la Violación de Normas de Marina Mercante por haber operado el fenómeno de la caducidad.

El artículo 38 de Código Contencioso Administrativo establece:

"Salvo disposición especial en contrario, la facultad que tiene las autoridades administrativas para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de producido el acto que pueda ocasionarlas". (Cursiva fuera del texto).

En conclusión, la causa del siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "MELISSA", no fue el mal tiempo presentado en la ciudad de Cartagena. Si bien es cierto se presentaron ciertas condiciones meteorológicas y atmosféricas de leves a moderadas (Folios 18 a 20), era una situación que se podría controlar con las ayudas a la navegación necesarias, y con las cuales no contaba la mencionada motonave.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 31 de octubre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, que de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

DECLARAR la responsabilidad del siniestro marítimo consistente en encallamiento de la M/N "MELISSA", ocurrido el día 16 de septiembre de 2012, por parte del señor JOSÉ DEL CARMEN ALTAMIRANDA MORALES, en su calidad de Capitán.

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR en sus demás partes el fallo del 31 de octubre de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena

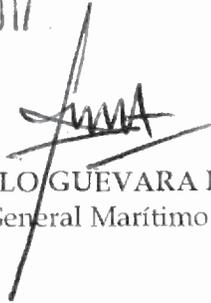
ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión al señor JOSÉ DEL CARMEN ALTAMIRANDA MORALES, identificado con la cedula de ciudadanía No. 3.799.739, al señor AUSBERTO ALTAMIRANDA MORALES, identificado con la cedula de ciudadanía No. 73.109.652, y a la señora BETULIA SECAS GOMEZ identificada con la cedula de ciudadanía No. 22.788.455, en calidad de Capitán, Armador y Propietario respectivamente de la M/N "MELISSA", y demás partes interesadas personalmente, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

Notifíquese y cúmplase.

27 MAR 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo (E)