

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2018

Referencia: 15012015009
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de noviembre de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio del Remolcador "SPENCE" de bandera de Estados Unidos con OMI 7506780, ocurrido el 14 de diciembre de 2015, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Cartagena mediante aviso de la Estación de Control de Tráfico Marítimo y vigilancia de la misma jurisdicción, tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo naufragio del Remolcador "SPENCE" el día 14 de diciembre de 2015, razón por la cual 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 Cartagena el día 30 de noviembre de 2017, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad del siniestro marítimo hundimiento al señor JAMES ROLAND STOCK JR, en calidad de capitán del Remolcador "SPENCE".
3. Al no interponerse recurso de reposición y en subsidio de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto 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

En el expediente no se realizó dictamen pericial, sin embargo, conforme las pruebas arrimadas al proceso se evidencia que lo ocurrido fue que el día 14 de diciembre de 2015, fue que el señor JAMES ROLAND STOCK JR, en calidad de capitán del Remolcador "SPENCE", estaba realizando la ruta Cartagena - Colombia con destino Guantánamo - Cuba, aproximadamente a 80 millas náuticas al norte de Colombia el Remolcador empezó a escorarse 20 grados a estribor, ocasionando la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio.

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 Cartagena 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 Cartagena, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. 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 subraya fuera de texto)

Cabe señalar que el siniestro declarado en fallo de primera instancia fue "hundimiento", por ello se hace necesario que el Despacho especifique que se trata del siniestro de naufragio, tal y como está consagrado en el Decreto Ley 2324 de 1984 el literal a del artículo 26. Por lo tanto, la expresión "hundimiento" fue utilizada incorrectamente en primera instancia, en la medida de que no se encuentra catalogada como un tipo de siniestro marítimo y que de

igual forma no se encuentra contemplada en la normatividad, se procederá a precisar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

Ahora bien, con el fin de realizar un análisis de los hechos que dieron origen a la presente investigación se citaran las siguientes pruebas:

- Declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Cartagena el día 18 de diciembre de 2015 por el señor JAMES ROLAND STOCK JR, Capitán del Remolcador "SPENCE", del cual se puede extraer lo siguiente:

"Después baje las escaleras a mi cabina, me recosté y 10 o 15 minutos después escuche la alarma general, me levanté y pude sentir el remolcador escorado a estribor. El marino de guardia me comentó que el buque estaba fuertemente escorado a estribor; me dirigí al puente y pude notar que la embarcación estaba escorada entre 20 y 25 a estribor."

(...)

Todos estuvimos a bordo de la barcaza a las 17:30 horas del día lunes 14 de diciembre de 2018, aproximadamente una hora después el remolcador se hundió. (Folio 16 al 19)
(Cursiva y subraya fuera del texto)

De lo anterior se concluye que, el 14 de diciembre de 2015 del Remolcador "SPENCE", mientras realizaba el trayecto Cartagena - Colombia con destino Guantánamo - Cuba, aproximadamente 80 millas náuticas al norte de Colombia, empezó a escorarse 20 grados a estribor, y posteriormente la nave naufragó y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera, en jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala Casación Civil del 12 de julio de 2005, con Magistrado Ponente Pedro Octavio Munar Cadena se estableció, 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 causal¹.

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 ejecución del riesgo creado por el agente responsable para que el daño resulte imputable a ella².

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

² 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

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.

AHORA BIEN SOBRE LAS CONDICIONES METEOMARINAS

Al referirse sobre las condiciones meteomarinas que se presentaron el día de los hechos, se tiene que:

- Declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Cartagena el día 18 de diciembre de 2015, señor JAMES ROLAND STOCK JR, Capitán del Remolcador "SPENCE", en la cual relato los siguientes hechos:

"La ola era de 6 y 8 pies de altura. El viento del noroeste de 15 a 20 nudos de velocidad. Estaba despejada la visibilidad. (...)" (Cursiva y subraya fuera del texto)

- Informe del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH) allegado al expediente el 5 de enero del 2017 (folio 34 al 35), en el cual mencionó que:

" (...)

En el día 14 de diciembre en el mar caribe se mantuvo el flujo de vientos de dirección este y noroeste con velocidades de 10 a 15 nudos (Fuerza 3-4), ráfagas de hasta 20 nudos, lo que genero altura de oleaje que oscilaron entre los 1,1 a 2,8 metros (Marejada a Gruesa); estas condiciones se dieron por la presencia de una baja presión sobre el centro del litoral Caribe colombiano, recomendando así extremar las medidas de seguridad necesarias para la navegación de embarcaciones menores. (Cursiva y subraya fuera del texto)

(...)"

Conforme a lo anterior se puede colegir, que una de las causas que dieron origen al siniestro marítimo de naufragio del Remolcador "SPENCE" fueron las fuertes condiciones de viento y oleaje a las que se enfrentó el Capitán en la navegación, dado que en el pronóstico emitido por el CIOH se evidencio en las alturas del oleaje que oscilaron entre los 1,1 a 2,8 metros (marejada a gruesa).

Así mismo se manifiesta que las olas son producidas por los vientos, uno de los elementos que contribuyen a la formación de las olas es la velocidad del viento, factor que determina el tamaño de las olas; las olas son ondas que se generan por la fuerza del viento.

Conforme a lo anterior, se evidencia que las condiciones meteomarinas cambiaron intempestivamente y no eran apropiadas por lo que la navegación se dificultó, a tal punto que el

Remolcador empezó a escorarse fuertemente quedando 20 y 25 grados a estribor, produciéndose su posterior naufragio.

Es preciso aclarar que, el Remolcador "SPENCE" se encontraba en el Astillero Cotecmar, el cual subió a dique el 29 de septiembre de 2015, y bajó el 27 de noviembre de ese mismo año, y se realizaron pruebas de mar el 12 de diciembre de 2015.

Es importante resaltar que, los trabajos realizados fueron desarrollados y recibidos a satisfacción por parte del cliente acuerdo al cronograma planteado para ello, con los registros de calidad definidos en cada proceso, información que se validó por parte del Armador del Remolcador "SPENCE" ante la casa clasificadora durante las visitas de seguimiento realizadas, quedando claro que el Remolcador fue reparado y entregado en óptimas condiciones para emprender una navegación segura.

En consecuencia a lo anterior, es preciso manifestar que el naufragio del Remolcador "SPENCE" ocurrido el 14 de diciembre del 2015, se dio a que las condiciones meteomarinas cambiaron intempestivamente en el curso del trayecto que realizaba la nave, por lo que se comprueba el elemento exonerativo de responsabilidad de la fuerza mayor o caso fortuito.

2. AVALUÓ DE DAÑOS

Respecto a este punto generado por el siniestro marítimo de naufragio del Remolcador "SPENCE", se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de estos.

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

3. VIOLACIÓN A NORMAS DE MARINA MERCANTE

Frente a la violación a las normas de Marina Mercante, no se observa que se haya presentado alguna infracción

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 30 de noviembre de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"Exonerar de responsabilidad del siniestro marítimo "naufragio" ocurrido el 14 de diciembre del 2015, al señor JAMES RONALD STOCK JR, en calidad de Capitán del Remolcador "SPENCE", de conformidad con lo expuesto en parte considerativo del presente proveído"

ARTÍCULO 2°. CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 30 de noviembre de 2017, proferida por el Capitán de Puerto Cartagena, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

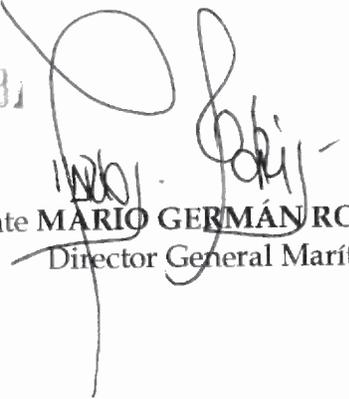
ARTÍCULO 3°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión al señor FELIPE VALEJO GARCIA, en calidad de apoderado especial, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 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°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Cartagena 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.

20 SEP 2018


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