

77

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 ABR 2017

Referencia: 170120100012
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 21 de octubre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MISS ISABEL" de bandera colombiana, ocurrido el día 8 de junio de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 15 de junio de 2010, suscrita por el señor HEDLIE TOMITHY BENT, en calidad de Capitán de la motonave "MISS ISABEL" de bandera colombiana, el Capitán de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la citada nave, ocurrido el día 8 de junio de 2010.
2. En consecuencia, el día 15 de junio de 2010 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.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió decisión de primera instancia el día 21 de octubre de 2013, a través de la cual declaró la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MISS ISABEL" de bandera colombiana, al señor HEDLIE TIMOTHY BENT, en calidad de Capitán de la citada nave, y se abstuvo de pronunciarse en relación con el avalúo de los daños.

En igual sentido, no impuso sanción por vulneración a las normas de Marina Mercante, debido a que había operado el fenómeno de caducidad de la facultad sancionatoria, habiendo transcurrido más de tres años de la ocurrencia de los hechos al momento de emitir el fallo de primera instancia.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.
- 10/3

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 informe rendido por el Perito TOMAS CONTRERAS CASTRO (folios 21 al 25), concluyó:

"Casco, cubierta y superestructura: La motonave se encalló a 1000 yds de la boya de mar de San Andrés, al parecer no sufrió daños en el casco, el timón se encuentra suelto, perdió su control y sus bases, al momento se encuentra asegurado y en alguna partes se colocaron flanches para garantizar la estanqueidad del buque.

Comunicaciones: (Se efectuaron pruebas con Guardacostas y con comunicaciones del CESYP falta ajustar la antena de HF la cual en algunas ocasiones recibe señal pero no transmite).

Navegación y material náutico: El radar no sirve, no tiene pito, no tiene luces de maniobra restringida, ni señal de remolque para día y noche.

Deficiencias: Se debe sacar todas las estibas y material sobrante, debe corregir novedades en luces de navegación, debe corregir novedad del pito, el bote con motor debe ser cambiado o reparado" (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 San Andrés 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 San Andrés, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MISS ISABEL" de bandera colombiana, el día 8 de junio de 201. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

mej

Los anteriores hechos se soportan en los documentos y diligencias practicadas en el proceso, tales como:

- Acta de protesta del 15 de junio de 2010, suscrita por el señor HEDLIE TOMITHY BENT, en calidad de Capitán de la motonave "MISS ISABEL" de bandera colombiana, (folio 2).
- Declaración rendida por el señor HEDLE TIMOTHY BENT, Capitán de la motonave "MISS ISABEL" (folios 43 y 44).
- Declaración rendida por el señor LINDLEY ROLLIN ROBINSON BUSH, Propietario de la motonave "MISS ISABEL" (folios 45 y 46).

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se observa lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró la responsabilidad por del señor HEDLIE TIMOTHY BENT, Capitán de la motonave "MISS ISABEL" por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento, debido a que no se probaron elementos que rompieran el nexo de causalidad para el agente responsable de la actividad peligrosa, toda vez, que sobre este pesa una presunción de responsabilidad.

3. Sobre la anterior decisión de fondo en primera instancia, ha de referirse el Despacho realizando un extracto de las pruebas obrantes en el proceso, así:

- Acta de protesta del 15 de junio de 2010, suscrita por el señor HEDLIE TOMITHY BENT, en calidad de Capitán de la motonave "MISS ISABEL" de bandera colombiana, en la que indicó, (folio 2):

"(...) Zarpamos del muelle principal de Providencia a las 22.00 horas del día 7 de junio de 2010, marcamos rumbo 195 grados hacia San Andrés, navegando con un poco de dificultad en el timón, el día 8 de junio a las 04.20 horas aproximadamente faltando más o menos 8 millas para la aproximación a la boya de mar de San Andrés empezamos a tener problemas con el gobierno de la embarcación, continuamos nuestra ruta confiando que teníamos suficiente distancia del arrecife lo cual no me causaría impedimento para la aproximación al canal, continuamos acercándonos para la maniobra de ingreso cuando repentinamente se desprendió el timón perdiendo el control de la nave, encallando en el arrecife en la posición 12° 32'4,15 norte 81° 40'9,8 oeste" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De lo informado en el acta de protesta se concluye que el buque "MISS ISABEL" el día 8 de junio de 2010 presentó dificultades en timón en cercanías a la boya de mar de San Andrés por lo que hubo problemas en el gobierno, sin embargo, continuaron en la ruta confiando que tenían suficiente distancia con el arrecife, pero de repente se desprendió el timón, se perdió el control de la nave y se produjo el encallamiento.

- Declaración rendida por el señor HEDLIE TIMOTHY BENT, Capitán de la motonave "MISS ISABEL", quien sobre el calado en proa al momento del zarpe y si los verificó personalmente y donde quedaron registrados, dijo: "Tres pies de proa y cuatro de popa"

pero no recuerdo bien por tanto tiempo en que fue la novedad" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

En relación con cuantas personas se encontraban a bordo de la nave al momento del encallamiento y cuáles eran sus funciones, dijo: "El maquinista, el cocinero, dos marinos y mi persona, habían como cuatro personas más de pasajeros" (cursiva fuera de texto).

Acerca de si la tripulación tenía licencia de navegación, dijo: "Sólo tenían el maquinista y el capitán" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó si tenía conocimiento de alguna novedad presentada por la nave en la maquinaria, sistema eléctrico, etc., para la fecha de los hechos, a lo que informó: "No, solo me enteré de una novedad durante la navegación, un marino me manifestó que el buque estaba jalando de un lado" (cursiva fuera de texto).

Sobre los hechos relató: "Salimos a las 2300R horas del muelle municipal de Providencia, me acosté a dormir a las 00:30R, le di instrucciones al Marino de Guardia para que me llamara a ocho millas de San Andrés, el marino no me llamó pero yo desperté a las 0400R de la mañana y encontré que no era un marino de la motonave el que estaba timoneando si no un señor que conocía y no hacía parte de la tripulación, en ese momento llamé al marino Charles Manuel y le dije que cogiera el timón y le pregunté qué rumbo llevaba y me dijo rumbo 200, le dije que lo pusiera en 180 y me dijo que el barco estaba jalando del lado de estribor, le dije que le diera todo a babor, así mismo le dije que llamaría al maquinista para que revise el timón para ver qué es lo que estaba pasando, pero antes de salir del puente a ver qué tan cerca estábamos del arrecife porque estábamos pasando cerca del buque encallado, en ese momento me di cuenta que estábamos demasiado cerca del arrecife y di la orden de todo a babor, todo a babor, pero el barco no obedeció al timón y sentimos en ese momento el choque contra el arrecife, llamé al maquinista y le dije que me trasladara el combustible y el agua de proa hacia la popa porque la proa se encontraba tocando fondo y me dijo que no tenía bomba para hacer la transferencia" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó cuál fue la causa del encallamiento, a lo que respondió: "Pudo ser error de la persona que estaba timoneando que no hacía parte de la tripulación, o la novedad presentada con el timón porque cuando sacamos el barco nos dimos cuenta que los bujes del timón estaban desgastados" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó por los equipos de navegación en funcionamiento el día de los hechos, a lo que dijo: "Tenía GPS, radio VHF y radar pero el radar estaba fuera de servicio, la motonave contaba con toda la documentación al día" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó si la nave había sido sometida a reparaciones antes de la fecha de los hechos, a lo que dijo: "No tengo conocimiento" (cursiva fuera de texto).

De la anterior declaración se concluye que el calado de la nave al momento del zarpe era de tres pies en proa y cuatro en popa, así mismo, que a bordo de la nave se encontraban un Maquinista, un Cocinero, dos Marinos, un Capitán y cuatro pasajeros, de la tripulación solo tenían licencia de navegación el Maquinista y el Capitán y que las novedades presentadas solo se conoció que el buque estaba halando de un lado

May

En igual sentido informó de los hechos él se acostó a dormir a las 00:30R dándole instrucciones al Marinero de guardia para que lo despertara al encontrarse a ocho millas de San Andrés, hecho que no ocurrió, sin embargo, el Capitán de la nave se despertó y se enteró que el timón de la nave era conducido por un pasajero de esta, acto seguido llamó al Marinero timonel preguntándole el rumbo que era 200, pidiéndole que lo colocara en 180 pero el barco estaba halando a estribor, llamó al Maquinista para revisar el timón y al darse cuenta que estaban muy cerca del arrecife dio la orden de todo a babor, pero el timón no respondió y sintieron el choque contra el arrecife.

Así mismo, que la causa del encallamiento pudo ser un error de la persona que estaba timoneando que no hacía parte de la tripulación, o por la novedad presentada con el timón, pues al sacar la nave se dieron cuenta que los bujes del timón estaban desgastados, que el día de los hechos el radar estaba fuera de servicio, pero que los documentos de la nave estaban al día.

- En declaración rendida por el señor LINDLEY ROLLIN ROBINSON BUSH, Propietario y Armador de la motonave "MISS ISABEL", relató los hechos de la siguiente manera: *"Me dijeron que aproximándose a la boya de mar de San Andrés, la pala del timón se soltó y quedó el buque sin poder corregir el rumbo, después la corriente lo llevó a la zona donde quedó encallado, se solicitó ayuda por radio VHF y celular al señor Gonzalo Howard para que un remolcador sacara el barco (...)"* (cursiva fuera de texto).

De la anterior declaración se concluye que aproximándose a la boya de mar de San Andrés se soltó la pala del timón, sin que se pudiera corregir el rumbo y que las corrientes llevaron la nave hasta la zona donde quedó encallada.

Ahora bien, se debe recordar que la navegación marítima ha sido considerada como una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre, tal como lo establece el artículo 2356 del Código Civil.

Al respecto de la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia¹ ha reiterado²:

"Entendido, de la manera aquí expuesta nuestro art. 2356 tantas veces citado, se tiene que el autor de un hecho no le basta alegar que no tuvo culpa ni puede con esta alegación poner a esperar que el damnificado se la compruebe, sino que para excepcionar eficazmente ha de destruir la referida presunción demostrando uno al menos de estos factores: caso fortuito, fuerza mayor, intervención de elemento extraño" (cursivas, negrilla y subrayas del Despacho).

Por las anteriores razones, le correspondía al Capitán de la motonave "MISS ISABEL" señor HEDLIE TIMOTHY BENT, desvirtuar aquella situación con la ocurrencia de un caso fortuito inevitable, o demostrar alguna causal de exoneración de responsabilidad, circunstancias que no se evidenciaron en las declaraciones rendidas, ni en las pruebas documentales aportadas.

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 27 de febrero de 2009, M.P. Arturo Solarte Rodríguez.

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 29 de abril de 2005, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo

Aunado a lo anterior, se evidencia en el expediente que el Capitán de la motonave "MISS ISABEL", el día de los hechos puso en peligro la seguridad de la vida humana en el mar, al hacerse a la mar en un nave de la que no se habían acreditado los respectivos mantenimientos, lo que desencadenó en que se rompiera la pala del timón y la nave quedara sin gobierno, produciéndose su encallamiento, ello en vista de que en el momento en que se desencalló la nave se dieron cuenta que los bujes del timón estaban desgastados, afirmación que fue realizada por el Capitán de la nave.

Así mismo, quedó demostrado con las pruebas transcritas anteriormente que para la fecha de los hechos la nave era comandada por una persona de la que no se encontraba acreditada su idoneidad, pues tal como lo afirmó el Capitán de la nave en su declaración el Maquinista y él eran los únicos que contaban con licencia a bordo, es decir, que el señor HEDLIE TIMOTHY BENT, no sólo embarcó a una persona sin licencia, sino que lo dejó a cargo de la nave acostándose a dormir, y al despertarse se dio cuenta que se había trazado un rumbo equivocado y que el comandante de la motonave era un pasajero.

Así las cosas, el Despacho advierte en grado de certeza que la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MISS ISABEL", recae en cabeza del Capitán de la nave señor HEDLIE TIMOTHY BENT, por lo que se respaldará en tal sentido la decisión de primera instancia.

4. Ahora bien, 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 con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

5. Finalmente, 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, las pruebas obrantes en el expediente denotan el incumplimiento de algunas obligaciones que le asisten al Capitán de la nave señor HEDLIE TIMOTHY BENT, sin embargo, tal como lo señaló el *a quo* existe imposibilidad de sancionar administrativamente, toda vez, que han transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia de los hechos existiendo imposibilidad para sancionar en los términos del artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, razón por la que el Despacho se abstendrá de realizar tan análisis y se confirmará en su integridad la decisión consultada.

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

80

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 21 de octubre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido de la presente decisión a los señores HEDLIE TIMOTHY BEN y LINDLEY ROLLIN ROBINSON BUSH, Capitán, Propietario y/o Armador de la motonave "MISS ISABEL", respectivamente, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de San Andrés, para que una vez quede en firme, 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.

21 ABR 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo