

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

21 ABR 2017

Referencia: 17012011002
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 25 de noviembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "VICTRESS" de bandera colombiana, matrícula No. MC-07-0174 y "ENRIQUE LUIS" de bandera colombiana, matrícula No. MC-03-0121, ocurrido el 17 de enero de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 17 de enero de 2011, suscrita por el señor MANUEL SUÁREZ O'NEILL, en calidad de Capitán de la motonave "VICTRESS" de bandera colombiana, la Capitanía de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje cuando la motonave "VICTRESS" golpeó en la parte de la popa a la nave "ENRIQUE LUIS".
2. En consecuencia de lo anterior, el día 17 de enero de 2011, el Capitán de Puerto de San Andrés decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "VICTRESS" y "ENRIQUE LUIS", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de 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 el día 25 de noviembre de 2013, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró no responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor MANUEL SUÁREZ O'NEILL q.e.p.d, en calidad de Capitán de la motonave "VICTRESS" y se abstuvo de pronunciarse en relación con el avalúo de los daños.

Así mismo, declaró no responsable al señor MANUEL SUÁREZ O'NEILL q.e.p.d, en calidad de Capitán de la motonave "VICTRESS" por violación a las normas de Marina Mercante.

4. Al no interponerse recurso de apelación 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.

152

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 señor GUILLERMO ENRIQUE CABARCAS TORRES, Perito Marítimo en maquinaria naval clase C, (folios 30 al 37), indicó:

La colisión de la motonave "VICTRESS" con la nave "ENRIQUE LUIS" se presentó por la ruptura del cabo principal del remolcador que se encontraba efectuando la maniobra de atraque de la motonave "VICTRESS", adicional a esta novedad, cuando el personal de esta última nave se percató de que se rompió el cabo del remolcador, tiraron el ancla para tratar de frenar la viada del buque pero esta no se agarró al fondo porque las uñas del ancla se enredaron con unas llantas de automóvil que se encontraban en el fondo del muelle.

Así mismo aclaró, que efectuada la inspección a la maquinaria principal de la motonave "VICTRESS" no se encontró ninguna novedad realizando las respectivas pruebas de embrague y timón obteniendo resultados positivos.

- En informe presentado por el señor Jefe Técnico (R) CARLOS E. DE LA ROSA SILGADO (folios 38 al 44), concluyó:

De acuerdo con la minuta de bitácora de la motonave "VICTRESS" el día 17 de enero de 2017 registró lo siguiente:

08:02 arriba a la boya de mar canal de acceso a San Andrés (...)

08:05 En la boya # 5 despacio avante la máquina

08:11 Maquinaria mínima avante en la boya #7

08:20 Avante del R/ Speculator, cabo a bordo

08:22 Para la máquina, se rompe el cabo.

08:22 Atrás y no da la máquina, tiro el ancla.

08: 22 Atrás y no da máquina.

103

08:21 La unidad golpea a la M/N ENRIQUE LUIS

08:27 Atrache en el muelle # 4.

08:28 El jefe de máquina informa que se ha averiado la válvula de aire en la maniobra.

Visto el anterior registro y las muestras materiales gráficas de la M/N VICTRESS impacta con su proa la popa y parte de la baranda de la cubierta 01 de la M/N ENRIQUE LUIS. Dicho impacto causa agrietamiento en la lámina de la popa y dobla la baranda de la cubierta 01. La motonave "VICTRESS" no sufre consecuencias estructurales de consideración en la proa, únicamente reviste laceraciones de pintura.

- Otros aspectos: La ruptura del cabo del R/ Speculator durante la maniobra de atraque al muelle de la Sociedad Portuaria de San Andrés de la motonave "VICTRESS", se utilizó un cabo de fibra sintética de 11/2", el cual no cumple con la exigencia ni la capacidad para esta maniobra con este tipo de embarcaciones.

La opción de tirar el ancla para quitarle la viada a la M/N no tuvo éxito, vista está cayó en un área de muchos desechos lo que impidieron agarrar para lograr el objetivo.

Concluye que la novedad se presenta por una falla mecánica y no se pudo evitar el impacto vista el Remolcador de apoyo no contaba con un cabo adecuado, no de respeto para rebajarle la viada, así mismo se presenta una alta contaminación de sedimentos en cercanías al muelle de la Sociedad Portuaria, impidiendo una alternativa de agarre al lanzar el ancla.

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 comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "VICTRESS" de bandera colombiana y "ENRIQUE LUIS" de bandera colombiana, acaecido el 17 de enero de 2011, (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró no responsable al Capitán de la motonave "VICTRESS" por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje contra la nave "ENRIQUE LUIS", debido a que el daño fue un evento imprevisible.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar el análisis de la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las naves "VICTRESS" y "ENRIQUE LUIS", así:

- En declaración jurada rendida por el señor MANUEL SUÁREZ O'NEILL, Capitán de la motonave "VICTRESS", relató los hechos de la siguiente manera:

"Sí, el día 17 de enero de 2011, venía navegando de Cartagena a San Andrés isla a las 8:02 am arribó a la boya de mara de SAI y ponto la máquina media avante, a las 08:11 pongo la máquina mínimo avante en la boya número 7 ok. A las 08:20 el remolcador SPECULATOR pasa su cabo de maniobra, el que lo pasa es el remolcador porque él es quien toma la maniobra del barco porque normalmente se hace así. A las 08:22 ya estando firme el remolcador teniendo mi máquina mínima avante procedí a apagar la máquina de mi buque. La velocidad no pasaba de 15 nudos. Teniendo el SPECULATOR la responsabilidad de la maniobra, se rompe el cabo puesto por el responsable del mismo, procedí a pedir máquina atrás en el instante y la máquina, sea atrás o adelante, pero este no respondió, aclarando que la maquinaria de la embarcación es de (encendido automático), donde uno necesita la marcha, se pide ya sea atrás o adelante y el jefe de la máquina acciona la válvula del aire en la posición indicada para encender la máquina, sea atrás o adelante, pero este no respondió. Cuando mi barco no responde, o sea las cosas sucedieron casi al mismo instante. Cuando veo que no responde la máquina el siguiente procedimiento fue tirar el ancla para frenar la unidad, al tirar el ancla procedimos a pasar un cabo que le entregue se asegura, a las 08:25 AM el remolcador da máquina atrás, ahora valiéndose del cabo que yo le entregue ya que el de él se rompió. A las 08:26 AM la motonave bajo mi mando "VICTRESS" golpeó la motonave "ENRIQUE LUIS" en su popa, a las 08:27 atraque al muelle número 4 de la Sociedad Portuaria de San Andrés isla. A las 08:28 AM el jefe de máquina sube el puente y me informó: que la razón por la cual la máquina de esta unidad no dio marcha atrás es porque se ha dañado la válvula de aire de la maquina principal en la maniobra. Hasta aquí conozco la protesta. Pero el día 18 en la mañana virando el ancla que tiramos, que fundamos para frenar el barco después que se rompió el cabo principal del remolcador, cuando sube el ancla nos llevamos la sorpresa de que cada uña del ancla traía una llanta, es como si alguien la colocara así, razón por la que deduzco y concluyo que el buque no frenó cuando se tiró el ancla nos llevamos la sorpresa de que en cada uña del ancla traía una llanta, es como si alguien la colocara así, razón por la cual deduzco y concluyo que el buque no frenó cuando se tiró en ancla (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De la anterior declaración se concluye, que durante la maniobra de atraque en el muelle de la Sociedad Portuaria de la motonave "VICTRESS", se rompió el cabo del Remolcador "SPECULATOR", y posteriormente la máquina no respondió por lo que se procedió a tirar el ancla para frenar la viada, a continuación se le informó al Capitán que la razón por la cual la máquina no dio marcha atrás fue porque se dañó la válvula de aire de la máquina principal en la maniobra, por ello se produjo el abordaje contra la nave "ENRIQUE LUIS".

De lo anterior se puede colegir, que las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de abordaje se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto fueron imprevisibles e irresistibles para el Capitán de la nave "VICTRESS", toda vez que no le era posible

prever que se rompiera el cabo principal del Remolcador "SPECULATOR", debido a que los mismos estaban desgastados, encontrándose en imposibilidad de velar por la seguridad de la operación, adicionalmente las maniobras realizadas con posteridad por el Capitán de la citada nave resultaron ser insuficientes y en consecuencia se produjo el abordaje contra la motonave "ENRIQUE LUIS", lo que hace a esta circunstancia desde todo punto de vista imprevisible.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia¹ ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento...,

Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[l] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)...Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (Cursiva por fuera de texto).

Conforme al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos² (...)" (Cursiva por fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro constituyen un caso fortuito inevitable, razón por la que se respaldará en tal sentido la posición de *a quo*.

3. 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 ocasión del siniestro.

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 pronunciarse al respecto.

¹ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

4. 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, se evidencia el cumplimiento de tales normas al Capitán de la motonave "VICTRESS" señor MANIEL SUÁREZ O'NEILL, razón por la que se confirmará en su integridad la decisión recurrida.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 25 de noviembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido de la presente decisión a los señores MANUEL SUÁREZ O'NEILL, Capitán de la motonave "VICTRESS" 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