

73

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 ABR 2017

Referencia: 17012012003
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 19 de marzo de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la motonave tipo velero "SPIRIT" de bandera USA, ocurrido el día 20 de febrero de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. De oficio la Capitanía de Puerto de San Andrés, tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "SPIRIT" de bandera USA, en consecuencia el día 21 de febrero de 2012, 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 San Andrés profirió decisión de primera instancia el día 19 de marzo de 2014, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "SPIRIT" de bandera USA, al señor STEPHEN FREDERIC, en calidad de Capitán de la citada nave, así mismo, se abstuvo de pronunciarse con relación al avalúo de los daños ocasionados como consecuencia del siniestro.

En igual sentido, sancionó al responsable por violación a las normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de tres millones ochenta mil pesos m/cte. (\$3.080.000).

3. 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.

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 ANTONIO PUELLO PATERNINA, Perito marítimo con especialidad en Maquinaria Naval, Categoría B (folios 61 al 70), concluyó:

Conducta técnica y náutica: A mi manera de ver no venían en su estado de sano juicio.

Condiciones de equipo y máquina propulsora: Se realizó prueba de arranque con diferentes cambios de velocidad en la máquina propulsora y todo estaba en perfectas condiciones.

Posibles causas del daño: De acuerdo a lo inspeccionado la nave no presenta ningún daño, ni en el casco, ni súper estructura, ni en la máquina.

De acuerdo a lo declarado por el Capitán de la nave tipo velero "SPIRIT" señor STEPHEN FREDERIC HILL (folio 19), lo que ocurrió fue lo siguiente:

"Zarpamos el día 19 de febrero de 2012 desde COLÓN a las 06:15 horas, prendimos el motor para salir de la Bahía y después alzamos las velas, aproximadamente 07:75 horas, cogimos el curso a San Andrés isla pero nos mantuvimos a fuera de San Andrés porque sabíamos que existían unos corales, nosotros veníamos navegando aproximadamente a cinco millas por fuera de San Andrés, como teníamos condiciones favorables cambié el rumbo un poquito hacía el Este, porque supimos que existen algunas isla al norte de San Andrés. Se cambió la ruta aproximadamente entre cincuenta (50) y setenta y cinco (75) millas antes de llegar a San Andrés, diez (10) grados hacía el este, para evadir las islas al Norte de San Andrés. Mi vigilancia terminó el lunes 20 de febrero/2012 a las tres (03:00 AM) de la mañana, entonces DE AGRELLA VAUGHN TYRON, cogió el turno es decir el relevo y me fui a dormir. Alrededor de las cuatro y quince de la mañana sentí que habíamos chocado con algo, el golpe me tiró de la cama, entonces me levanté y pregunté qué pasó y observé que había una luz alrededor de unos trecientos cincuenta (350) metros, inicié inspección del barco para ver si había agua al interior, así como el estado de salud de las personas a bordo, cuando me di cuenta que no entraba agua al barco y todos estaban bien, subí y miré el entorno para ver qué hacía, luego a la señora CRERIEE ALISSA BRUSH, se colocó nerviosa y entrar en pánico empecé a llamar por el radio (...)" (cursiva, negrilla y subraya 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 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 encallamiento de la motonave "SPIRIT" de bandera USA, presentado el día 20 de febrero de 2012, en aproximación a la isla de San Andrés. (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 la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "SPIRIT" al señor STEPHEN FREDERIC HILL, Capitán de la citada nave, en razón a que el evento fue resistible y previsible para el Capitán, además que no contaba con una persona idónea para comandar la navegación.

3. Acerca de la anterior declaratoria de responsabilidad del Capitán de la motonave "SPIRIT", se examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, y las pruebas obrantes en el proceso, así:

- Declaración juramentada rendida por el señor STEPHEN FREDERIC HILL (folio 19), en la que sobre la razón por la que ocurrió el siniestro dijo: "Mi simple la persona que estaba vigilando DE AGRELLA VAUGHN TYRON, no realizó lo que tenía que hacer, en el GPS uno puede estar cerca del sitio y hacer el zoom, para ver más detallada la zona, el no realizó el acercamiento para ver o mirar bien por donde estaba navegando. El señor DE AGRELLA VAUGHN TYRON me dijo a mí que cuando vio la luz en el Cayo, que pensó que era un barco, el no pudo entender la luz intermitente, en ese momento es cuando el debió hacer el zoom o el acercamiento en el GPS para ver que era y no encallar. En ese momento cuando el miró la luz si no estaba seguir que era él debía bajar ir donde el capitán para ver qué solución le daba a la duda que tenía (sic)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).
- En declaración rendida por el Marinero EDWARD JULES KOBBS (folio 20 y 21), relató los hechos de la siguiente manera: "Yo dejé la guardia a media noche, entonces el señor STEPHEN FREDERIC HILL, me relevó, me fui a dormir y cuando sentí fue el choque o golpe, como había una mesita al lado de mi camarote las cosas empezaron a caer de mi camarote, y preguntaba qué está pasando, la primera persona que vi fue al señor DE AGRELLA VAUGHN TYRON, y él empezó a hablar que el capitán había cambiado el

rumbo y él vio una luz intermitente, pensó que era un barco y ahora estamos en la rocas, en callados, comencé a mirar a mi alrededor y me di cuenta que ya no estábamos flotando si no que estábamos encallados en la roca, y en el corto plazo observé que no podía hacer nada al respecto para desencallarlo, tenemos dos timones del barco, yo me senté en el que está a la derecha y miré al GPS para ver en qué posición estábamos, y podía yo ver al faro a mi derecho y me di cuenta que estábamos a poca profundidad para flotar, en decir necesitábamos diez (10) pies para flotar, quizás estábamos a nueve pies. Luego cuando yo estaba sentado al lado del timón al señor DE AGRELLA VAUGHN TYRON llegó e inició a hacer zoom o acercamientos a la zona, igual comenzó a decir que el capitán había cambiado el curso. Yo miré el GPS y observé que había dos líneas, una que es el timbo original, es decir la línea continua o sólida, y la otra es una línea discontinua, es decir la línea del nuevo rumbo, y pude ver que DE AGRELLA VAUGHN TYRON estaba siguiendo la línea discontinua, pero no giró a tiempo y entonces DE AGRELLA VAUGHN TYRON dijo mira que yo traté de girar y yo he dicho sí, pero estábamos ya en la roca cuando usted trató de girar. Le manifesté que ese giro lo debió hacer a dos millas antes de llegar a la roca y eso fue lo único que le he dicho, en ese momento el capitán trató de dar reversa para sacar la motonave de la roca, pero no tuvo éxito. Estaba oscuro y lo único que veíamos era el faro y preferimos esperar que saliera el sol (...)"(cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Acerca de las personas que se encontraban de guardia el día de los hechos, dijo: "DE AGRELLA VAUGHN TYRON" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor DE AGRELLA VAUGHN TYRON, Marinero de la motonave "SPIRIT", en relación con la licencia de navegación, dijo: "No. Nosotros hemos tenido problemas con el capitán porque él ha dicho al dueño del barco que el señor EDWARD JULES KOBS, es ingeniero de barcos, pero yo dudo que tenga esa formación, y por lo tanto creo que no tiene las calificaciones, se tiene papeles para viajar aviones pero no sé en la parte marítima"(cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En relación con el sitio donde se encontraba en el momento de ocurrencia de los hechos, indicó: "Estaba abajo porque estaba llamando al capitán, para que verificara la novedad de la luz intermitente" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Acerca de quienes estaban de guardia, informó: "Yo" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Sobre la causa del siniestro, dijo: "Negligencia, alcoholismo, falta de profesionalismo del señor STEPHEN FREDERIC HILL, y el señor EDWARD JULES KOBS. Y es simple lo que originó el siniestro, el Capitán graficó una ruta que nos llevaba directamente a golpear contra la isla y además, esta ruta se hizo en medio de muchas aguas de poca profundidad" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Las anteriores pruebas, permiten al Despacho concluir que el encallamiento de la motonave "SPIRIT" acaecido el día 20 de febrero de 2012, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Andrés se presentó porque el Capitán de la nave realizó un cambio de rumbo, se acostó a dormir y dejó únicamente de guardia al señor DE AGRELLA VAUGHN TYRON, quien no

103

contaba con licencia de navegación, y timoneando la nave en el momento que miró una luz intermitente no supo identificarla, y se fue en búsqueda del Capitán para consultarle de qué se trataba, en ese instante la nave encalló en las rocas que se encontraban en la zona.

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 subraya del Despacho).

Por las anteriores razones, le correspondía al Capitán de la motonave "SPIRIT" señor STEPHEN FREDERIC, 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.

Aunado a lo anterior, se evidencia en el expediente que el Capitán de la motonave "SPIRIT", el día de los hechos puso en peligro la seguridad de la vida humana en el mar, al hacerse a la mar con una tripulación que no era idónea para el desarrollo de actividades marítimas, lo que desencadenó en que la persona que se encontraba gobernando la nave no conociera la ayudas a la navegación ni su significado, ni pudiera corregir el rumbo trazado, y terminara por encallar la nave en el arrecife.

A sabiendas de lo anterior, el Capitán de la nave se acostó a dormir dejando únicamente de guardia a una persona, cuando a bordo iban 4 tripulantes, al despertar en el momento en que sintió el golpe producto del encallamiento ya no pudo hacer nada.

Así las cosas, el Despacho advierte en grado de certeza que la responsabilidad civil en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "SPIRIT", recae en cabeza del Capitán de la nave señor STEPHEN FREDERIC, por lo que se respaldará en tal sentido la posición 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.

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

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 STEPHEN FREDERIC, tales como las establecidas en los numerales 2 y 7 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988:

Artículo 40, numeral 2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.

Numeral 7. No aceptar a bordo como miembro de la tripulación a ninguna persona que no esté en posesión de una licencia de navegación, expedida o refrendada por la Autoridad Marítima colombiana, de la clase y categoría que lo faculte para desempeñar el cargo respectivo a bordo, o no tenga su correspondiente Libreta de Embarco, debidamente legalizada" (cursiva fuera de texto).

En virtud de lo anterior, este Despacho procederá a confirmar en su integridad la decisión consultada.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 19 de marzo de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento 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 STEPHEN FREDERIC HILL, Compañía SPIRIT HOLDING LLC., y Agencia Marítima RENE CARDONA TORRES, Capitán, Armador y Agente Marítimo, respectivamente, de la motonave "SPIRIT", 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.

162

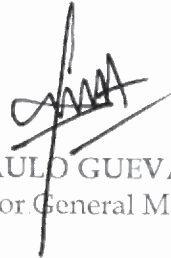
76

7

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