

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2017

Referencia: 18012013002
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 24 de marzo de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento del Velero "LADY CARIBE" de bandera alemana, ocurrido el 6 de enero de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Por vía telefónica, el señor YEISON CAMILO ESPITIA VERGARA, tripulante del Velero "LADY CARIBE", informó a la Capitanía de Puerto de Turbo del presunto encallamiento de la nave en mención.
2. El 8 de enero de 2013, el Capitán de Puerto de Turbo emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán del Velero "LADY CARIBE" por el siniestro marítimo de encallamiento, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Turbo profirió fallo de primera instancia el 24 de marzo de 2015, a través del cual declaró responsable al señor MANFRED GERHARD THEISSIS, en calidad de Capitán y Propietario del Velero "LADY CARIBE", por el siniestro marítimo de encallamiento de la mencionada embarcación.

Así mismo, declaró responsable por violación a normas de Marina Mercante al señor MANFRED GERHARD THEISSIS, por los hechos ocurridos el 6 de enero de 2013, en consecuencia, impuso como sanción una multa de CINCO (5) salarios mínimos legales equivalentes a la suma de TRES MILLONES DOSCIENTOS VEINTIUN MIL SETECIENTOS CINCUENTA PESOS M/CTE (\$3.221.750)

De igual forma, se abstuvo de fijar avalúo de los daños.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Turbo envió el expediente a éste 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 del artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, ésta 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

De conformidad con el informe pericial rendido por el señor FERNANDO FONSECA MACIAS, en calidad de Perito en Comunicaciones Clase C, respecto a la inspección realizada al Velero "LADY CARIBE" el 9 de enero de 2013, se extrae lo siguiente:

"(...) Siendo aproximadamente las 17:00R se procedió a realizar inspección al velero Lady Caribe el cual se encontraba encallado en el área general Titumate coordenadas latitud 08°18'24" N longitud 77°04'22" W, se establece comunicación con el señor propietario de la embarcación quien se hizo llamar como Manfred de nacionalidad alemana de 56 años de edad, quien no presentó documentos de identidad personal ni documentos de la embarcación aludiendo que los tenía en el municipio de Turbo, Antioquia.

De acuerdo con información del propietario el Velero zarpó de San Blas, Panamá el día 15 de noviembre/12, arribando a Capurganá el día 20 de noviembre/12. Posterior a ello efectúa desplazamiento Capurganá - Necoclí y Necoclí - Capurganá donde en éste último por condiciones meteorológicas pierde el control total de la embarcación llevándolo hasta las playas de Titumate donde se encalla. Luego de realizar la inspección a la embarcación, se detecta que el cuarto de máquinas y el camarote de proa se encuentran en gran parte inundados, el casco de la embarcación se encuentra en mal estado, no se efectúan pruebas a los sistemas de comunicaciones porque la embarcación no tiene fluido eléctrico, los equipos de seguridad se encuentran sin novedad, no se visualiza derrame de combustible en el área de igual manera la embarcación sólo transporta 4 galones de combustible." (Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, 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:

(...) b) El encallamiento (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

ms

La doctrina marítima define el encallamiento como aquel accidente de "estar clavado en la arena o en la piedra, por falta de fondo, fuente temporal o mala maniobra", quedando la nave inmovilizada y sin posibilidad de salir del sitio donde encalló por sus propios medios.

Conforme a lo señalado, en cuanto a los aspectos procesales y probatorios surtidos en el proceso, éste Despacho evidencia que se cumplieron en debida forma de acuerdo con los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En declaración dada en la primera audiencia llevada a cabo el 24 de junio de 2013, el señor MANFRED GERHARD THEISSIS, Capitán y Propietario, dijo lo siguiente con relación a los hechos ocurridos:

"(...) Venía de Necoclí el día 6 de enero de 2013 como a las 11:00 horas salimos con destino a Sapzurro - Capurganá, como a las 16:00 horas los vientos cambiaron por norte, había mucha mareta, para cubrirse de la mareta decidimos anclar detrás del arrecife de Titumate, la bahía es muy seca, los vientos cambiaron en la noche, el barco se puso en un banco de arena, y no pude moverlo, buscamos quien nos prestara ayuda, ya que con un ancla más fuerte se podía sostener más fácilmente, (...) pero con el transcurrir del tiempo se fue encallando más, yo he realizado todas las gestiones para poder sacar el barco pero nadie le colabora a uno, pero ahora una agencia que se llama Transmar va comprar el barco, Intermares va a sacar el barco. (...)"
(Cursiva fuera de texto)

Al ser consultado por la agencia marítima que lo representa y desde hace cuánto navega en aguas colombianas, señaló:

"(...) Hemos hablado con varias agencias marítimas del sector pero nadie nos quiere agenciar, que porque no agencias embarcaciones de bandera alemana, yo no sé, no hemos podido conseguir a nadie. (...) Yo estoy aquí como hace dos años, pero yo entro y salgo constantemente, voy a Panamá y voy a Cartagena, y estoy por ahora viviendo en Titumate por lo del velero, pero normalmente permanezco en Necoclí. (...)" (Cursiva fuera de texto)

Por su parte, el señor YEISON CAMILO ESPITIA VERGARA, declaró en cuanto a las circunstancias de modo, tiempo y lugar, lo siguiente:

"(...) El día 6 de enero de 2013 salimos de Necoclí hacia Trigana, nosotros siempre nos guiamos por una antena que hay en ese lugar, pero esa noche no estaba funcionando, aún todavía no funciona, también esa noche había mal tiempo, había tormenta y mucha mareta, entonces decidimos anclarnos mientras mejoraba el tiempo, y comenzamos a buscar en el GPS dónde estaba Trigana, pero nos dimos cuenta que estábamos más cerca de Titumate, debido al mal tiempo y como es un velero, el viento nos comenzó a llevar hacia la orilla, entonces comenzamos a llamar para tratar de localizar a Guardacostas y nos ayudaran (...) esas playas de Titumate son poco profundas muy seco y esa zona no es transitable, como a las 8 horas llegó Guardacostas, y comenzaron a grabar el velero (...), con el pasar de los días el barco se fue acercando más a la playa hasta que cinco días después ya quedó totalmente encallado (...)"
(Cursiva fuera de texto)

Respecto al caso concreto, la Capitanía de Puerto de Turbo fue advertida a través del tripulante YEISON CAMILO ESPITIA VERGARA, que la M/N "LADY CARIBE", un velero de bandera

alemana con No. OMI 0019239, había encallado en el sector de la Bahía de Titumate presuntamente por condiciones climatológicas adversas, la cual se encontraba al mando del señor MANFRED GERHARD THEISSIS, Capitán y Propietario del mismo, lo que en definitiva configuró el siniestro marítimo el 6 de enero de 2013.

Se tiene entonces que al desarrollar una actividad peligrosa como la navegación, el Capitán puso en peligro la seguridad del velero y de las personas que iban a bordo, ya que producto de su reiterada costumbre de navegar deliberadamente por el Golfo de Urabá sin las medidas de seguridad necesarias, no les fue posible evitar el encallamiento de la nave en la Bahía de Titumate el 6 de enero de 2013.

Observa el Despacho, que de acuerdo al informe pericial rendido por el señor FERNANDO FONSECA MACIAS, perito en Comunicaciones Clase C, no se detectaron daños en el cuarto de máquinas, ni en los sistemas de comunicación o localización de la nave y los equipos de seguridad se encontraban en buenas condiciones, sumado al hecho que dentro de dicho concepto no se hizo alusión a las supuestas condiciones meteomarinadas adversas para el 6 de enero de 2013.

Se concluye entonces, que el encallamiento no ocurrió amparado por un eximente de responsabilidad, sino por falta de prevención y ausencia de una debida diligencia por parte del Capitán, ya que nunca se presentó ante la Capitanía de Puerto de Turbo para que como autoridad marítima, autorizara la operación del velero "LADY CARIBE" en dicha jurisdicción.

Con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, por lo que el Despacho considera que al haber sido el Capitán y Propietario de la M/N "LADY CARIBE", señor MANFRED GERHARD THEISSIS, declarado responsable en primera instancia, éste vulneró las siguientes disposiciones:

El Código de Comercio en su artículo 1495, define al Capitán como:

"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave. (...)" (Cursiva fuera de texto)

A su vez, el Despacho reitera que la embarcación no contaba con los documentos exigidos por la Autoridad Marítima Nacional para naves o artefactos navales de bandera extranjera, al momento de realizar la inspección por parte del perito, de acuerdo como lo establece la Resolución 520 de 1999, tales como:

"(...)"

- a. Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.
- b. Patente de navegación o permiso especial de navegación (según la clase de nave).
- c. Patente del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura - INPA, tratándose de naves pesqueras.
- d. Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave)
- e. Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.
- f. Certificado de matrícula.
- g. Certificado de registro de motor.

120

- h. Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación.
i. Autorización especial para tránsito expedida por la Capitanía de Puerto de conformidad con lo previsto en los literales f y g del artículo 2° de la presente Resolución. (...)" (Cursivas y subrayado fuera de texto)

De acuerdo a lo anterior, se concluye que el señor MANFRED GERHARD THEISSIS, Capitán y Propietario del Velero "LADY CARIBE", no tramitó un permiso de zarpe ante la Autoridad Marítima, navegando sin ningún tipo de restricción entre Panamá, Cartagena y la zona donde ocurrió el encallamiento y no contaba con los documentos exigidos por la Resolución 520 de 1999 a las naves extranjeras, por lo que más allá de no cumplir con sus obligaciones y de obviar las condiciones mínimas con las que debía contar la nave, vulneró de manera directa la normatividad marítima colombiana en lo relativo a las normas de Marina Mercante, razón por la que se procederá a confirmar la decisión de primera instancia.

En cuanto al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de arribada forzosa.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo del 24 de marzo de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de Turbo de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

ARTICULO 2°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Turbo el contenido del presente fallo al señor MANFRED GERHARD THEISSIS de nacionalidad alemana, en calidad de Capitán y Propietario del Velero "LADY CARIBE", identificado con el pasaporte No. CF1MOFFY2, 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 Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Turbo para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase, 28 SEP 2017

Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo