

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

20 DIC 2017

Referencia: 12012012017

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 29 de agosto de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de lesiones graves a una persona provocado presuntamente por la M/N "ALASKA" de bandera colombiana, por hechos ocurridos el 1° de diciembre de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe de novedad presentado el 6 de diciembre de 2012 por el TS. EDGAR PIMIENTA, el Capitán de Puerto de Tumaco tuvo conocimiento del presunto siniestro de lesiones graves causadas al Marinero EVELIO ANGEL SEGURA ANGULO, al sufrir un accidente en la cubierta de la M/N "ALASKA".
2. Conforme a los anteriores hechos, el 13 de diciembre de 2012, el Capitán de Puerto de Tumaco emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán de la M/N "ALASKA" por el siniestro marítimo de lesiones graves a una persona, 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 Tumaco profirió fallo de primera instancia el 29 de agosto de 2016, a través del cual declaró responsable al señor JUAN MANUEL LUCAS FRANCO, en calidad de Capitán de la M/N "ALASKA", por el siniestro marítimo de lesiones graves a una persona.

Por el contrario, exoneró de responsabilidad por violación a normas de Marina Mercante al señor JUAN MANUEL LUCAS FRANCO, por los hechos ocurridos el 1° de diciembre de 2012.

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

729
2

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Tumaco 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, 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

Del informe de novedad presentado el 6 de diciembre de 2012 por el TS. EDGAR PIMIENTA, Inspector de Alto Bordo de la Capitanía de Puerto de Tumaco, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) El pasado 01 de Diciembre de 2012 siendo las 02:12 pm, se recibió correo electrónico a la dirección ctmcp@dimar.mil.co, de esta Capitanía de Puerto, procedente de la Agencia Marítima CI. Marservo Ltda, en el cual se informaba que se requería el arribo a la boya de mar para el mismo día de la embarcación ALASKA, quien desembarcaría un tripulante (marinero) Sr. SEGURA ANGEL EVELIO, para valoración médica. Acto autorizado por el Sr. Capitán de Puerto.

Siendo las 17:30R del mismo día, se recibe información por parte de la Agencia, del desembarco del marinero, quien fue trasladado al Hospital San Andrés de Tumaco.

El día 6 de diciembre/2012 a las 11:50R a.m., actuando como inspector de Alto Bordo, se recibe la embarcación procedente de faena de pesca zonas 2 y 3 OPO Col, dejando constancia del hecho, en el libro de bitácora de buque y acta de visita CP-02-2412-N/12 la novedad, el Capitán del barco me indicó que el marinero había sufrido un accidente en la cubierta del buque, no me entregó más información. (...)" Cursiva fuera de texto

De acuerdo con el concepto técnico rendido por el señor MARCO ANTONIO RUEDA AMARIS, Oficial Inspector de Bandera de la Capitanía de Puerto de Tumaco, sobre la maniobra desarrollada que terminó con las lesiones ocasionadas al señor EVELIO ANGEL SEGURA ANGULO, se extrae lo siguiente:

"(...) Maniobra Desarrollada

Se puede evidenciar que en la motonave se estaba realizando una maniobra de enrollamiento de una línea de tipo guaya que interviene en el lance del arte de pesca, en el tambor del winche, o en un tambor adicional con la ayuda mecánica del winche; esta es como tal una maniobra típica de a bordo de éste tipo de motonaves.

10

123

Para realizar ésta maniobra el Sr. EVELIO ANGEL SEGURA ANGULO; el cual se desempeñaba como marinero de cubierta, estaba cumpliendo con la función de dirigir de forma manual la ubicación de la guaya sobre el tambor con el fin de que esta no se pisara de forma irregular o se entorchara, mientras el winche realizaba su acción de cobrar siendo operado por el Sr. WILSON MARCELO MERO ZAMBRANO, winchero de abordaje; así mismo según su versión y las otras encontradas, su mano derecha se enredó en la guaya a través del guante y fue arrastrado hasta el tambor, en donde fue aprisionado y por efectos de la presión presentó las consecuencias desastrosas finales.

Análisis de la Maniobra

A pesar de que ésta es una maniobra típica de a bordo, como se mencionó anteriormente, la acción varía teniendo en cuenta las diferentes características de los buques y sus equipos, por lo tanto a bordo de la motonave se debe tener un procedimiento establecido y debidamente documentado en el cual se tengan aspectos claros, como el número de personas que intervienen, los equipos de seguridad que se deben tener, la forma correcta de hacer la maniobra, las precauciones y acciones en caso de accidente. (...)

(...) Análisis de Equipos

Se pudo evidenciar que el winche presentaba novedades técnico mecánicas, lo que hace que la maniobra sea muy insegura; dentro del expediente los tripulantes manifiestan en repetidas ocasiones fallas constantes del mismo como en sus válvulas, en la traca, e inclusive el uso de un cabo que amarraban como medida de seguridad; así mismo el Capitán manifiesta que éstos equipos no son seguros y que se traban constantemente, inclusive puntualiza que en algunas ocasiones se ha ido la panga a pique por efecto de las fallas. (...)

(...) También se encontró que en las versiones de los tripulantes casi todos coinciden que la guaya presentaba puyas o estrías, lo que hace notar que ésta guaya no estaba en buen estado de mantenimiento y que podría en cualquier momento enganchar los guantes de algún tripulante, independientemente del material en que estuvieran hechos. (...) Cursiva y subrayado fuera de texto

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

"(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 fuera de texto

Dicha norma, considera como siniestros marítimos no sólo los definidos por las leyes, también incluye los definidos por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, suscritos o no por Colombia.

Es por eso que la Organización Marítima Internacional (OMI), mediante Resolución MSC.A. 849 (20), que trata sobre el Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos, prevé lo siguiente:

128

4
12'

"(...) Yo estaba haciendo una maniobra en lo que es la pluma del barco, es decir levantar para subir la panga, yo no me di cuenta cuando me avisaron que el señor se había dañado la mano, yo no pregunté nada me dijeron que se había aplastado los dedos y no hablamos nada de eso, luego le brindamos los primeros auxilios en el barco, se le inmovilizó la mano, se lo limpió, le pusimos la antitetánica, nada más, le vendaron la mano pero no apretada, pensamos que sólo se le habían dislocado los dedos, porque el señor no botó sangre, luego él quedó arriba y nosotros seguimos haciendo una maniobra, el Capitán llamó al puerto y lo vinimos a dejar, estábamos más o menos a 4 o 5 horas del puerto de Tumaco, luego llegó el Jefe de la naviera a ver al señor y se le entregó a él y lo trajeron al hospital, nosotros salimos a viaje hasta ahora que llegamos." Cursiva fuera de texto

Al preguntársele si era posible evitar la ocurrencia del siniestro, contestó:

"(...) Si era posible, pero es un winche mecánico, es algo que le puede pasar a cualquiera de mis compañeros, son cosas que pasan, el winche hala rápido y a veces no hay tiempo ni de sacar la mano, es algo circunstancial que no se prevé cuando va a pasar. (...) " Cursiva fuera de texto

En declaración rendida por el señor WILSON MARCELO MERO ZAMBRANO, Winchero de la M/N "ALASKA", se refirió a los hechos que rodearon el arribo de la embarcación por una persona lesionada, de la siguiente manera:

"(...) Como el winche de la nave es mecánico, estaba metida la tranca, en ese momento se fue el carrete y se le fue llevando la mano al marinero, no sé si fue precaución de él pero siempre se advierte que no se meta la mano al winche, eso fue todo, eso fue lo que pasó en mi momento de trabajo, lo atendieron, le pusieron una inyección para el tétano, otra para el dolor, le revisaron todo lo que tenía, yo terminé mi trabajo porque hay que dejar terminado, se le limpió la herida, el navegador sabe de eso, hasta que salió del barco lo atendieron." Cursiva y subrayado fuera de texto

Con relación a las lesiones que sufrió el marinero y la actividad que éste estaba realizando, dijo:

"(...) Él intentó sacar la mano del winche pero como el cable sabe tener esquiras, eso fue rápido un solo movimiento, se le quedaron metidos los dedos en el cable y como que se los fue triturando de la fuerza que llevaba el cable, en el barco nos dan unos guantes especiales y son de cuero, él estaba utilizando esos guantes en ese momento, sin importar éste hecho se machacó los dedos, es que cuando estamos en lance eso es rígido, a veces los cables se han arrancado de la presión que hay. (...) " Cursiva fuera de texto

Cuando se le preguntó por el protocolo establecido para recoger el cable del winche de forma manual, señaló:

"(...) Se saca, se pone en una pateca y se recoge el cable para el lado donde tiene que llenarse, el marinero sabía que tenía que hacerlo así. (...) " Cursiva fuera de texto

En declaración rendida por el señor EVELIO ANGEL SEGURA ANGULO, Marinero que resultó lesionado el 1º de diciembre de 2012, se refirió a los hechos de la siguiente manera:

5
7

y ponerlo en el lugar que correspondía, llegó la coincidencia y se me enredó el cable y me templó, me llevó y sucedió el accidente, luego cuando me sucedió el accidente llegó el Capitán y me dieron los primeros auxilios, me aplicaron una inyección para el tétano y otra para el dolor, me dieron dos pastas y me dejaron en reposo, salimos de allá a las 9 de la mañana y llegamos acá a las 6 de la tarde, llegamos al hospital y por medio de mi carnet me atendieron, trataron de hacerme cirugía, la empresa no me respondió por nada, solamente \$400.000 que me han dado por los primeros auxilios desde que llegué, casualmente hoy fui para allá para ver que me daban porque no he podido trabajar y dijeron que iban a llamar a don Alfonso pero no me han llamado, ni me han dicho nada."
Cursiva fuera de texto

Cuando se le preguntó cómo ocurrió el accidente, dijo:

"(...) Normal, fue por descuido del Winchero, ese winche es todo raro porque lo mantienen amarrado, antes de prender el winche tienen que desatar un cabo de seguridad que le ponen, en el momento que sucedió el accidente no aflojaron la piola, si no que prendieron el winche directo, por eso llegamos al caso que sucedió el accidente, cuando aflojaron la piola yo ya estaba accidentado, el problema del accidente fue una cosa muy rápida que el winche así como para correr, eso fue un accidente muy rápido, nosotros halamos el cable pero arriba hay alguien que lo manda, eso fue muy rápido, cuando la gente gritó yo ya estaba accidentado, eso fue una cosa bastante rápida. (...)"
Cursiva y subrayado fuera de texto

Sobre las lesiones que sufrió con motivo del accidente, dijo:

"(...) En el momento del accidente me quedé sin movimiento de la mano derecha, de una vez se me cortaron tres dedos, pero me quedaron pegados de la mano, me quedó el meñique con un pequeño movimiento, éste me lo dejaron, en el momento que llegué al Hospital me cortaron 3 dedos, eso fue el sábado 1° de diciembre de 2012, el 4 de diciembre me intervinieron nuevamente y me cortaron el otro dedo porque estaba muerto, ya no tenía más movimiento en éste dedo, solamente puro dolor. (...)"
Cursiva fuera de texto

Conforme a lo señalado en las normas transcritas, verificados los hechos y las pruebas documentales y testimoniales obrantes en el expediente, se evidencia que el día 1° de diciembre de 2012, cuando la M/N "ALASKA" al mando del señor JUAN MANUEL LUCAS FRANCO, en calidad de Capitán, cumplía faena de pesca en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Tumaco, el señor EVELIO ANGEL SEGURA ANGULO quien se desempeñaba como marinero a bordo de la embarcación, tratando de jalar un cable con el fin de asegurarlo, el winche mecánico se enredó y la tensión del cable le trituró los dedos de la mano derecha, causándole heridas graves que derivaron en la amputación de cuatro dedos.

Observa el Despacho, que a folios 33 a 49, se encuentra documento de ingreso del señor EVELIO ANGEL SEGURA ANGULO el día 1° de diciembre de 2012 al HOSPITAL SAN ANDRÉS DE TUMACO, por herida en su mano derecha, que derivó en la amputación traumática de tres (3) o más dedos, registrando salida el día 6 de diciembre de la misma anualidad, luego de habersele realizado radiografías de sus extremidades y cirugías de amputación y reconstrucción de su mano derecha; lo que permite demostrar que estuvo internado por más de las setenta y dos (72) horas que exige la Resolución MSC.A. 849 (20),

La navegación se considera una actividad peligrosa, ya que conlleva a la utilización de un medio como un buque o embarcación, para el desarrollo de una tarea riesgosa que implica la intervención del hombre, es así como la M/N "ALASKA" destinada para la pesca de atún, sólo permite que se le impute el daño eventual, a quienes tienen el gobierno y control de la nave.

Nos encontramos entonces en el marco de la responsabilidad objetiva, en la que los agentes responsables como el Capitán o el Armador, asumen los daños originados en el desarrollo de las actividades peligrosas, por la obligación que recae sobre ellos de no generar perjuicios sobre las cosas ni sobre terceros, salvo cuando existan eximentes de responsabilidad, tales como la fuerza mayor o caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o culpa exclusiva de un tercero.

De acuerdo con las declaraciones y en especial del concepto técnico dado por el Oficial Inspector de Bandera, el accidente que sufrió el Marinero EVELIO ANGEL SEGURA ANGULO, no obedeció a una imprudencia al momento de manipular el cable, sino que el winche de transmisión mecánica, se atascó y al arrastrar el carrete, se llevó al marino, destrozándole casi por completo la mano derecha, quien posteriormente fue trasladado al hospital por las heridas causadas.

Se evidencia entonces que el winche era un equipo que requería estar en buenas condiciones para ser operado, ya que por la función que desarrollaba, y por la manipulación empleada por la tripulación, debía contar con el debido mantenimiento para así realizar las labores de pesca necesarias y garantizar la seguridad de los marineros, sin embargo, eso no ocurrió y por el contrario, presentó una falla que al enganchar con la guaya, que valga decir también se encontraba deteriorada por las puyas que tenía según las versiones de las personas involucradas, provocó que el señor EVELIO ANGEL SEGURA ANGULO, fuese arrastrado y perdiera los dedos de su mano derecha.

Dicho lo anterior, está demostrado que las lesiones provocadas al señor EVELIO ANGEL SEGURA ANGULO, fueron provocadas por la inexistencia de un protocolo de manejo de los equipos manipulados por la tripulación, que hubiesen permitido poner en marcha un plan ante una emergencia como la que se presentó y en específico, por una falta de mantenimiento del winche y de las cabuyas, hechos que sin duda son atribuibles al señor JUAN MANUEL LUCAS FRANCO, ya que como jefe de gobierno y encargado de la dirección de la M/N "ALASKA", era el responsable de lo que ocurriera a bordo del buque pesquero.

Considera el Despacho, que se encuentra probado el nexo de causalidad entre el hecho generador, que en éste caso es que la M/N "ALASKA", al mando del Capitán JUAN MANUEL LUCAS FRANCO, no contaba con el mantenimiento de los equipos, ni con un plan de emergencia ante un accidente como el ocurrido, y al momento de manipular un cable, el winche presentó una avería por falta de mantenimiento, que le provocó lesiones graves en la mano derecha, que terminaron con la pérdida de cuatro (4) dedos de la mano derecha, lo cual lo imposibilita para seguir realizando las actividades de pesca a las cuales se dedicaba, motivo por el cual se procederá a confirmar la decisión de primera instancia en lo que respecta a la responsabilidad extracontractual.

El Decreto 1597 de 1988 en su artículo 40, dispone las funciones y obligaciones del Capitán, en especial el numeral 3 que señala:

"Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. (...)" Cursiva fuera de texto

De acuerdo a lo anterior, se concluye que el señor JUAN MANUEL LUCAS FRANCO, Capitán de la M/N "ALASKA", permitió el desarrollo de maniobras inseguras ya que el equipo que terminó causando las lesiones al Marinero EVELIO ANGEL SEGURA ANGULO, no se encontraba en las mejores condiciones técnicas para operar y en definitiva, no contaba con los protocolos necesarios para manipular las guayas y los cabos, por lo que no se hizo cargo de garantizar la seguridad de los tripulantes; es por esto que al ser el responsable y encargado del gobierno de la nave, vulneró la normatividad marítima en lo relativo a las normas de Marina Mercante, plasmadas en el Código de Comercio y en el Decreto 1507 de 1988.

Por lo anterior se procederá a decretar la responsabilidad administrativa por violación a normas de Marina Mercante, por parte del Capitán, sin que ello conlleve a imponer sanción alguna, ya que han transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia de los hechos, operando así el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria, tal como lo establece el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011.

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 pérdida de una persona a bordo.

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 sí 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°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión de primera instancia del 29 de agosto de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"DECLARAR administrativamente responsable al señor JUAN MANUEL LUCAS FRANCO, en calidad de Capitán de la M/N "ALASKA", por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante el 1° de diciembre de 2012."

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 29 de agosto de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

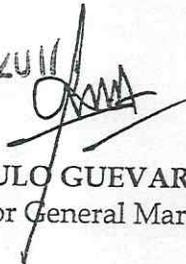
lesionado, identificado con cédula de ciudadanía No. 12.909.927 expedida en Tumaco - Nariño, al señor JUAN MANUEL LUCAS FRANCO, en calidad de Capitán de la M/N "ALASKA", identificado con cédula de ciudadanía No. 1305908426 expedida en Manta - Ecuador, al señor LUIS ALFONSO PALACIOS SOTOMAYOR, en Calidad de Agente Marítimo, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.876.223 de Buga - Valle, y a las 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Tumaco 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,

20 DIC 2011



Vicealmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo