

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 30 AGO 2016

Referencia 22012007003
Investigación: o Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Encallamiento- Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 29 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "CONFORMITY" de bandera colombiana, ocurrido el 17 de julio de 2006, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día diecisiete (17) de julio de dos mil seis (2006), mediante escrito presentado por el señor ANTONIO ARCHBOLD HOWARD, se informó sobre la presunta existencia del Siniestro Marítimo de Encallamiento. En el documento, el suscrito manifestó que se dirigió a la M/N "CONFORMITY" con la intención de ayudar toda vez que se encontraba encallada frente al muelle. No obstante esta ayuda que no pudo ser posible debido a que el maquinista informó que la orden impartida era esperar la marea alta para intentar salir por sus propios medios.
2. Por lo anterior el día veintiséis (26) de junio de dos mil siete (2007), el Capitán de Puerto de providencia decretó la apertura de la investigación, y ordenó la práctica de pruebas pertinentes, conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijo fecha y hora 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 profirió decisión de primera instancia el día veintinueve (29) de junio de 2007, en la que se declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento al señor AMARANTO AGUSTIN ARCHBOLD, Capitán de la M/N "CONFORMITY".

162

Consulta Siniestro Marítimo Encallamiento de la motonave "CONFORMITY" de bandera de Colombia, ocurrido el diecisiete (17) de julio de 2006. Expediente 22012007003.

4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término legalmente establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme a lo establecido en 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.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo a los hechos y las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de Encallamiento, es menester describir una síntesis de éstos, de la siguiente manera:

El día diecisiete (17) de julio de 2006 a las 06:50 AM, la motonave CONFORMITY realizaba maniobra de ingreso al Puerto de Providencia, bajo el mando del Capitán AGUSTIN AMARANTO ARCHBOLDHAWKINS.

En la maniobra de aproximación al muelle municipal de Providencia, la motonave tocó fondo en un banco de arena quedando encallada.

Con respecto a los hechos acontecidos, el señor ANTONIO ARCHBOLD HOWARD informó a la Capitanía de Puerto que la motonave CONFORMITY encalló en un banco de arena, y a pesar de que ofreció su ayuda al maquinista de la motonave, este le informó que por órdenes de su patrón obedecían a esperar la marea alta para poner a flote la nave nuevamente. Sin embargo, fue necesaria la intervención de otra embarcación para retirar la motonave del banco de arena en el que se encontraba.

ANÁLISIS TÉCNICO

Mediante Oficio de fecha 18 de julio de 2006 suscrito por el señor GERMAN COLLAZOS GUZMAN, en su calidad de Capitán de Puerto de Providencia hace un análisis de circunstancias de tiempo, modo y lugar de los hechos que rodearon el siniestro de la siguiente manera:

100

Consulta Siniestro Marítimo Encallamiento de la motonave "CONFORMITY" de bandera de Colombia, ocurrido el diecisiete (17) de julio de 2006. Expediente 22012007003.

"El día 17 de julio/06 la marea se encontraba bajando desde 04:36 a.m. (0.22) hasta las 11:04 a.m. (-0.09), luego el siniestro marítimo de encallamiento se produjo en marea alta bajando (2/3).

(...) la aproximación final al muelle municipal se hizo ligeramente caído a babor; razón por la cual fue inevitable el encallar en la punta de un veril que contornea el bajo que allí existe.

Es el segundo incidente que se presenta este año con la motonave CONFORMITY y no se ha presentado con ninguna otra embarcación, a pesar que el tráfico marítimo sigue siendo alto (...).

El Capitán de la motonave manifestó en su declaración libre y espontánea dos aspectos que son preocupantes para esta Capitanía: 1) Que el Armador le dio instrucciones de ingresar a Providencia a esa hora y si encallase no habría problema que esperara hasta la marea alta y 2) Que el buque no tenga, ni utilice las tablas de marea como información indispensable para la entrada a un puerto restringido". (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la revisión del proceso no hubo causas técnicas que rodearon el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "CONFORMITY", el armador indicó al Capitán de la motonave entrar al Puerto Providencia asumiendo el riesgo de un posible encallamiento.

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.

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, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En lo referente a los elementos probatorios que discurren en el caso objeto de estudio, el despacho observa la ejecución sistemática y legítima de los principios constitutivos de las pruebas, toda vez que llevaron consigo el convencimiento necesario a fin de esclarecer el contexto factico que envistió la situación, máxime que dan cuenta de la pertinencia, conducencia y utilidad de cada una de ellas; así como el cumplimiento de las etapas en las cuales fueron presentadas, decretadas, practicadas y valoradas por la autoridad competente y los sujetos procesales inmersos en la investigación.

pej

Consulta Siniestro Marítimo Encallamiento de la motonave "CONFORMITY" de bandera de Colombia, ocurrido el diecisiete (17) de julio de 2006. Expediente 22012007003.

Sobre el particular, valga tener de presente las concepciones doctrinales de índole probatorias, menesteres al asunto *sub examine*, según Devis Echandía:

"Las pruebas, son el conjunto de reglas que regulan la admisión, producción, atención y valoración de los diversos medios que pueden emplearse para llevar al juez la Convicción o el Convencimiento sobre los hechos del proceso".

"La Utilidad de la Prueba significa que debe ser útil desde el punto de vista procesal, es decir, que debe prestar algún servicio, ser necesaria o por lo menos conveniente para ayudar a obtener la convicción del juez respecto a los hechos (...)".

"La Conducencia es aquel requisito que permite que la prueba conduzca o guíe a la búsqueda de la verdad y a la existencia o no de un hecho (...)".

"La Pertinencia de la prueba es también denominada la relevancia de la prueba. Es aquella que contempla la relación que el hecho por probar puede tener con el litigio"¹. (Cursivas fuera de texto)

Entre tanto, el artículo 1513 del Código de Comercio define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional". (Cursiva fuera de texto)

Respecto de lo que se considera accidentes o siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

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

- 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,

¹ DEVIS ECHANDÍA HERNANDO, 2012, *Teoría General de la Prueba Judicial*, tomo 1, (6 ed.) Bogotá, Colombia. Editorial Diké.

909

Consulta Siniestro Marítimo Encallamiento de la motonave "CONFORMITY" de bandera de Colombia, ocurrido el diecisiete (17) de julio de 2006. Expediente 22012007003.

g) *Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*
(Cursivas, subrayado y negrillas fuera de texto)

En cuanto al Siniestro Marítimo de Encallamiento, el despacho procede a exponer los aspectos sobre los cuales puede efectuarse un posible encallamiento. Para tales efectos se prevé que una nave se encuentra encallada cuando su casco topa con el fondo (arena, rocas o piedras), quedando inmovilizada, sin poder salir por sus propios medios, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

Lo anterior constituye un aspecto de relevancia culminante para los móviles de la presente investigación, como quiera que tenga incidencia directa a la hora de determinar la responsabilidad civil con ocasión a la actividad peligrosa efectuada. Ésta se encuentra regulada en el artículo 2356 del Código Civil. De tal disposición se infiere que, en la navegación marítima, solo exige que el daño pueda imputarse, motivo por el cual la persona que desempeña la actividad peligrosa debe realizarla con máxima prudencia.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009, así:

"(...) (a) Que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; (b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial. (c) que cuando las partes involucradas ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par así definir quién debe asumir la reparación; (d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; (e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...))."(Cursiva y subrayado fuera de texto)

Teniendo en cuenta que el Capitán es en todo momento el encargado del gobierno y dirección de la nave, y jamás pierde el control del buque, éste debe tener conocimiento general del área donde se lleva a cabo la navegación. De la misma forma antes de la maniobra de atraque, el Capitán debe tener noción de las condiciones meteorológicas, hidrográficas y oceanográficas del lugar.

De acuerdo con el Código de Comercio, el artículo 1501 estipula en las obligaciones del Capitán:

(...) 8. Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aún mediante el sacrificio total o parcial

Consulta Siniestro Marítimo Encallamiento de la motonave "CONFORMITY" de bandera de Colombia, ocurrido el diecisiete (17) de julio de 2006. Expediente 22012007003.

de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador (...) (Cursiva fuera de texto)

Respecto a la responsabilidad del Capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece:

"(...) La responsabilidad del Capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella". (Cursiva fuera de texto)

Expuesto lo suscrito, el despacho procede a estudiar los elementos que dieron lugar al encallamiento de la motonave "CONFORMITY" en los términos planteados.

De acuerdo con lo declarado por el Capitán de la motonave en la audiencia pública realizada el día veintiséis (26) de noviembre de (2012), este manifestó:

"Respecto al interrogante de, ¿cuánto tiempo duro encallado la motonave?, respondió:

(...)no duro tanto porque el hablo con un pesquero que estaba ahí por lo menos dos horas porque eso paso hace tanto tiempo y el señor me halo de popa y salió de una vez y continúe para el muelle porque iba tarde (...)" (Cursiva fuera de texto)

Una vez hecho el análisis del caso según las reglas de la sana crítica, y el acervo probatorio allegado a la investigación, se tiene que la M/N CONFORMITY de bandera colombiana, el día 17 de julio de 2006 durante la maniobra de ingreso al Puerto de Providencia, encalló en un banco de arena.

Del análisis del caso, se desprende que la maniobra de aproximación de la M/N CONFORMITY no fue la adecuada. En el caso concreto, el Capitán conocía el riesgo de encallar, no obstante, siguiendo las indicaciones del Armador, éste procedió a realizar la maniobra de ingreso al muelle sin tener elementos suficientes de juicio que le permitieran realizar un acercamiento seguro. Además de ello, no empleo las tablas de marea como información indispensable para determinar la maniobra, creando un riesgo para la tripulación, la embarcación y el medio ambiente.

Conforme a lo manifestado por la Capitanía de Puerto de Providencia, es el segundo incidente que se presentó en ese año con la misma embarcación, y a la fecha no se había presentado con ninguna otra motonave, a pesar que el tráfico marítimo en dicho muelle es alto.

De esta manera, se percibe por este Despacho que el encallamiento hubiese podido evitarse si el Capitán de la motonave hubiese cumplido su función de gobierno y autoridad de la nave, no siendo así, se evidencia la falta de diligencia y cuidado en el mando de la misma.

15

Consulta Siniestro Marítimo Encallamiento de la motonave "CONFORMITY" de bandera de Colombia, ocurrido el diecisiete (17) de julio de 2006. Expediente 22012007003.

El Capitán de la embarcación al inicio de la travesía debió haber contemplado la necesidad y deber de informarse respecto las condiciones para ingresar al muelle, teniendo en cuenta que debía conocer las condiciones meteorológicas, hidrográficas y oceanográfica

Visto lo anterior, no se pueden tomar los hechos acaecidos como imprevisibles o irresistibles para exonerar de responsabilidad al Capitán, toda vez que este debió tomar todas las medidas necesarias para evitar que el accidente ocurriera, poniendo en peligro la seguridad de la navegación.

Por estos motivos, el Capitán de Puerto en primera instancia declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la M/N CONFORMITY al señor AMARANTO AGUSTIN ARCHBOLD HAWKINS, en calidad de Capitán, decisión tal que este Despacho confirma teniendo en cuenta los argumentos expuestos.

En cuanto a que el fallador de primera instancia no realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación como consecuencia del siniestro marítimo de encallamiento, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

Frente a la violación de normas de la Marina Mercante, se hace preciso acotar que en cumplimiento del artículo 38 del Código Contencioso Administrativo y teniendo en cuenta que los hechos ocurrieron con anterioridad a la entrada en vigencia de la Ley 1437 de 2011, por la cual se expone el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, este Despacho se abstendrá de preceptuar al respecto.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia del 29 de junio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido de la presente decisión al señor AMARANTO AGUSTIN ARCHBOLD HAWKINS, identificado con la cedula de ciudadanía No. 7.480.029, en calidad de Capitán de la M/N CONFORMITY y demás partes interesadas personalmente, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Consulta Siniestro Marítimo Encallamiento de la motonave "CONFORMITY" de bandera de Colombia, ocurrido el diecisiete (17) de julio de 2006. Expediente 22012007003.

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 el presente fallo, 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.

30 AGO 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo