

137

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 12 JUL 2017.

Referencia: 18012013003
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 26 de mayo de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de muerte de una persona que se encontraba a bordo de la motonave "HOPE BAY" de bandera de Curazao, ocurrida el 18 de enero de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante llamada telefónica realizada por el señor ÁNGEL RESTREPO ÁLVAREZ, Gerente de la empresa TURBADUANA S.A.S, sucursal Turbo, la Capitanía de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento que el señor JHON C. JILOCA, Ingeniero de la citada nave, se encontraba realizando una compuerta de la bodega No. 2, la cual perdió presión y le cayó encima al tripulante ocasionándole la muerte.
 2. Por lo anterior el día 18 de enero de 2013, el Capitán de Puerto de Turbo 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 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 Turbo profirió decisión de primera instancia el día 26 de mayo de 2014, a través de la cual exoneró de responsabilidad al señor EUGENIO MONTON, Capitán y al Armador de la motonave "HOPE BAY" en la ocurrencia del siniestro marítimo de muerte de una persona causada por las operaciones de la citada nave.

Así mismo, declaró que no hubo 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 Turbo envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.
- mas

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

Conforme el informe rendido por el Capitán de Corbeta JAVIER EDUARDO MÁRQUEZ ORJUELA, Perito Marítimo en Navegación clase B, (folios 41 al 44) en el que se manifestó lo siguiente:

En entrevista efectuada al Tercer Oficial de la motonave MICHAEL P. ACHINA, el personal se encontraba en labores de cargue de la bodega 2C, se observa por parte del personal que el cilindro hidráulico que acciona la tapa del compartimento que sirve de cubierta para la bodega 2B, se encontraba con fuga de fluido hidráulico y que por efecto de esta fuga el cierre del mismo era más violento y fuera de lo normal, en el área se encontraban el Primer Oficial BELISARIO BAGGATT, el Ingeniero Jefe ELEUTERIO OLIVA, el Contraamaestre EDGARDO SALAS y el Maquinista JOHN JILOCA (Tripulante fallecido).

Según el relato del Tercer Oficial y lo corroborado con el Ingeniero Jefe antes de cerrar el compartimento se procedió a verificar la novedad por lo cual se dirigieron por las respectivas herramientas al cuarto de máquinas (corroborado con el informe enviado por la motonave), estando verificando la forma adecuada y segura de efectuar el trabajo el maquinista procedió a efectuar el trabajo sin haberse asegurado las tapas de manera adecuada presentándose de manera súbita el cierre de la tapa quedando este atrapado entre la tapa (plano de las tapas de la bodega 2B) y el marco, por lo cual resultó aplastado, el Ingeniero Jefe procedió a abrir la tapa teniendo que conectar las mangueras que estaban desconectadas.

Cuando se logró abrir la tapa y retirar al maquinista se observó que estaba dividido en dos partes en la cadera, por la gravedad de las heridas el Maquinista falleció.

Lugar y hora del siniestro:

M/N HOPE BAY en la zona de fondeo puerto de Turbo posición Latitud 08° 00.12'N y Longitud 076° 51.4'W bodega de carga 2B aproximadamente el 1130R del 18 de enero de 2013.

1903

Estado de los equipos:

Se observó que los equipos de cubierta estaban operando en buenas condiciones, al momento se estaba efectuando el reemplazo de un gato hidráulico que presentaba una aparente fuga y estaba relacionado con el siniestro en cuestión.

Condiciones de mar y tiempo:

Estado del mar 2 con olas entre 1 y 1.5 m

Viento en dirección Noreste con una intensidad de 10 nudos

Condiciones mínimas de seguridad para el servicio que está destinado:

El buque y el personal poseen los elementos físicos que garantizan las condiciones mínimas de seguridad.

Idoneidad del Capitán y los tripulantes:

El personal se encuentra capacitado y entrenado acuerdo a las exigencias la autoridad marítima de la República de Filipinas (anexo fotocopias certificados de calificación y competencia para laborar de: Capitán EUGENIO TOBIÁS MONTÓN, Ingeniero Jefe ELEUTERIO FRANCISCO OLIVA, Contraмаestre EDGARDO P. SALAS y el Maquinista JOHN C. JILOCA fallecido).

Posibles causas del siniestro:

- **Imprudencia del tripulante:** Acuerdo las indagaciones y lo manifestado de manera oficial por el Capitán de la motonave en su notificación se infiere que el Maquinista Jhon C. Jiloca, actuó de manera imprudente al llevar a cabo reparación sin esperar que se asegurara la tapa, ni tampoco la autorización por parte del Ingeniero Jefe.

- **Falla en el seguimiento de los procedimientos:** En la inspección efectuada al indagar al Capitán EUGENIO TOBIÁS MONTÓN y al Ingeniero Jefe ELEUTERIO FRANCISCO OLIVA, al momento de solicitar el procedimiento específico para la operación y reparación de la novedad presentaba el cilindro hidráulico, los mencionados no encontraron de manera rápida la lista de chequeo, presentándola al día siguiente cuando los mencionados bajaron a puerto a hacer los descargos ante el señor Capitán de Puerto, además de no presentar como se requirió certificaciones de charlas de seguridad en la cual hace hincapié en procedimientos para el departamento de ingeniería.

El procedimiento allegado en forma de lista de chequeo tiene diez pasos, pero es bastante general y no menciona si el trabajo ha de ser con las tapas abiertas o cerradas así como si debe asegurarse las misma con una barra, aunque puede ser obvio y lógico el sentido de las órdenes de trabajo es evitar accidentes de este tipo y que le costaron la vida al Maquinista JOHN C. JILOCA.

Aspectos relevantes:

Aunque la operación de un buque mercante requiere idoneidad, formación y entrenamiento es evidente que en la premura del cumplimiento del itinerario, la necesidad de mantener el ciclo de refrigeración de la carga (bananos) abocó que el mantenimiento se efectuara posterior a la operación de embarque y no de manera previa lo cual podría haber permitido efectuar el mantenimiento llevando a cabo los procedimientos de seguridad que permitiesen realizar la tarea de manera segura.

La demora en la presentación de la lista de chequeo hace inferir que se obvian procedimientos y hay falta de control al no mantener a mano el registro de trabajos en el buque.

Así mismo, obra a folio 123 al 125 aclaración y complementación de dictamen solicitada por el Abogado JORGE LUIS CÓRDOBA GONZÁLEZ.

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 Turbo 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 Turbo, 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 muerte de una persona que se encontraba a bordo de la motonave "HOPE BAY" de bandera de Curazao, así:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que 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 (...)" (cursiva fuera de texto).

A su vez, la norma en cita establece^[2]:

"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia" (cursiva fuera de texto).

^[2] Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

129

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

"Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)

- (1) *La muerte o las lesiones graves de una persona;*
- (2) *La pérdida de una persona que estuviera a bordo. (...)"* (cursiva fuera de texto).

Así las cosas, conforme a lo probado en el expediente se evidencia que el día 18 de enero de 2013, alrededor de las 11:00 hora local, durante la maniobra de reparación del gato hidráulico realizada por el señor JHON JILOCA, quien se desempeñaba a bordo como Ingeniero, se cayeron las compuertas de la bodega 2B en el momento en que el señor JILOCA trataba de sacar la manguera hidráulica, causando un corte a la altura de la cintura del citado señor y como consecuencia se produjo su muerte minutos después, configurándose de esta manera el siniestro marítimo de muerte de una persona a bordo de la motonave "HOPE BAY", razón por la que se hará esta precisión en la parte resolutive de la presente decisión, toda vez, que el fallador de primera instancia indicó que los siniestros ocurridos eran muerte o lesiones graves de una persona.

2. Ahora bien, acerca de la exoneración de responsabilidad del Capitán y Armador de la motonave "HOPE BAY" declarada por el Capitán de Puerto de Turbo, se procederá a realizar el siguiente análisis:

- En declaración rendida por el señor ELEUTERIO FRANCISCO OLIVA, Ingeniero Jefe de la motonave "HOPE BAY" relató los hechos de la siguiente manera: *"El primer oficial me reportó que había un escape de aceite entonces el primer oficial y yo ordenamos abrir los alerones y yo mismo presencie el escape de aceite le dije al primer oficial que asegurara los alerones y que a las 13:00 horas íbamos a rectificar la falla. Yo fui al cuarto de máquinas, yo hablé con el primer ingeniero que había que realizar un chequeo de emergencia en la bodega 2B, entonces yo llamé a Jhon Jiloca para que preparara las herramientas, las preparó y se fue a la bodega 2B, entonces vi a Jhon Jiloca tratando de sacar la manguera hidráulica y le advertí no hagas eso porque yo le voy a decir al primer oficial que asegure los alerones y entonces sucedió que los alerones se desplomaron y Jhon Jiloca fue atrapado allí, yo pedí auxilio al capitán estibadores y tripulantes para quitar las estibas quebradas, entonces yo encontré la manguera suelta y yo inmediatamente trate de acomodarla y entonces yo le grité al capataz de cubierta tratar de abrir los alerones y lentamente sacamos a Jhon Jiloca casi cortado en dos, tratamos de aplicar primeros auxilios, le pusimos mascara de oxigeno y perdió su vida"* (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

En relación con la orden de colocar el seguro a los alerones, si el Primer Oficial la acató, dijo: *"El primer oficial estaba colocando el seguro y todavía no había terminado cuando se vino la compuerta"* (cursiva fuera de texto).

Sobre los trabajos que estaba realizando JHON JILOCA en el momento de los hechos, indicó: *"Como le dije anteriormente cuando regresé a la bodega 2B yo lo vi abajo tratando de sacar la manguera"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó por el tipo de seguro que poseen las compuertas cuando se van a realizar verificaciones o mantenimientos del sistema, a lo que contestó: *"A babor y estribor tienen un gancho pero debido a que los alerones estaban bien abiertos el gancho no podía ponerse"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó por las instrucciones que se le da al personal de la tripulación acerca de las medidas de seguridad para realizar los procedimientos a bordo y que registros físicos guardan de estas instrucciones a lo que respondió: *"Tenemos instrucciones de operación y se le da al persona de la tripulación y yo doy esas instrucciones, esta se encuentran pegadas afuera de las bodegas, no tenemos registro físico de estas instrucciones"* (cursiva fuera de texto).

Al preguntársele cuando fue el último mantenimiento que se le realizó la compuerta 2B, dijo: *"La última inspección y mantenimiento se realizó el 12 de noviembre de 2012, según lo que aparece en el computador ya que yo para esa fecha no me encontraba a bordo (...)"* (cursiva fuera de texto).

Finalmente, en relación con el tiempo que llevaba a bordo el señor JHON JILOCA, informó: *"El tripulante se encontraba a bordo de la motonave desde el mes de agosto de 2012"* (cursiva fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor EDGARDO SALAS, Capataz de Cubierta de la motonave "HOPE BAY", relató los hechos así: *"Durante el día de ayer 18 de enero de 2013, alrededor de las 11:00 hora local, el primer oficial me solicitó que me preparara para abrir las compuertas y alistar las guayas de seguridad pero de repente se cayeron las compuertas, vi a jhon jiloca aprisionado y casi cortado, después de eso llamé a un marino de cubierta para que fuera al control y abrir pero los controles no funcionaban debido al escape de la manguera hidráulica, entonces los estibadores ayudaron a quitar las estibas, y entonces el ingeniero jefe se las arregló para poner la manguera nuevamente, entonces yo abrí lentamente la compuerta, entonces el ingeniero jefe y el capitán comenzaron a levantar el cuerpo para ponerlo en la camilla, entonces el primer oficial le puso una máscara de oxígeno para ayudarlo a respirar y más tarde ya no respondía"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Acerca de los tipos de trabajo que se encontraba realizando JHON JILOCA al momento de los hechos, dijo: *"Estaba chequeando las mangueras hidráulicas debido al escape de aceite"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Sobre si tenía conocimiento que el sistema hidráulico de la compuerta 2B estaba presentando fallas, informó: *"Si sabía, y observé mucho derrame de aceite"* (cursiva fuera de texto).

1102

Se le preguntó si sabe si el señor JHON JILOCA al momento de realizar la verificación colocó seguro, a lo que respondió: "No, porque las compuertas estaban muy abiertas" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Al preguntársele si reciben instrucciones acerca de los procedimientos a bordo, a lo que informó: "*Si, el primer oficial da estas instrucciones acerca de las medidas de seguridad que se deben tener en cuenta para realizar los procedimientos que se deben seguir*" (cursiva fuera de texto).

En relación con el último mantenimiento que se le realizó a la compuerta de la bodega 2B, dijo: "*Antes de llevar a turno comenzamos a limpiar y chequear que todo esté en orden*" (cursiva fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor EUGENIO MONTON, en calidad de Capitán de la motonave "HOPE BAY" relató los hechos así: "*Yo me encontraba en el puente, el VHF estaba en el canal 17 teniendo en cuenta que la comunicación interna es en ese canal, de repente escuche la voz del ingeniero jefe porque él estaba trabajando en las bodegas de carga junto con el Capataz de cubierta y el primer oficial el cual estaba pidiendo ayuda por VHF y yo bajé de inmediato corriendo a las bodegas de carga y de repente cuando yo llegué allí yo vi a Jhon Jiloca ya atrapado en la tapa del entrepuente que da acceso al piso C, yo vi el cuerpo ya cortado a la altura de la cintura y la parte superior del cuerpo quedó en el piso C, en ese momento tratamos de abrir los alerones del piso para remover el cuerpo y rescatarlo pero era imposible abrir debido a que las mangueras hidráulicas estaban desconectadas, cuando nos dimos cuenta que las mangueras estaban desconectadas tratamos de levantar las estibas con la tripulación del barco junto con los estibadores de tierra, allí el primer oficial ingeniero se dio cuenta que las mangueras hidráulicas estaban desconectadas y comenzó a arreglar las mangueras y después de esto verificó que todo estuviera bien yo ordeno abrir los alerones para remover el cuerpo, tuvimos éxito en remover el cuerpo y lo pusimos en la camilla, le pusimos oxígeno le chequeamos la respiración y todavía estaba con vida y después de eso le di instrucciones al ingeniero jefe y al primer oficial que estaba en el piso 2B para cuidar el cuerpo porque yo tenía que subir al puente para llamar al agente marítimo y solicitarle ayuda para un ambulancia para trasladarlo hasta el hospital y yo al mismo tiempo le informé a los armadores y al agente financiero y más tarde llamé al primer oficial que estaba en el piso 2B con el radio para actualizar las situación si él estaba vivo o no, le primer oficial confirmó que Jhon Jiloca ya estaba muerto, después de haber chequeado la respiración y el pulso y ya que no respondía lo declaramos muerto (...)" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).*

En relación con los trabajos que se encontraba realizando Jhon Jiloca al momento de los hechos, dijo: "Él estaba planeando reparaciones al sistema hidráulico" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Sobre si tenía conocimiento que el sistema hidráulico estaba presentando fallas, informó: "No, el bajó allí para planear la reparación de un cilindro que tenía escape líquido" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Acerca de los tipos de seguro que tiene la compuesta cuando se van a realizar verificaciones o mantenimientos del sistema, manifestó: "*Tiene un gancho fuerte para asegurar los entrepuentes*" (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó cuándo fue el último mantenimiento que se le realizó a la compuerta de la bodega, a lo que respondió: *"Siempre que se descarga el barco se limpia y se chequea el sistema entre puertas, o sea que eso fue una semana antes de llegar al puerto de carga"* (cursiva fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor BENJAMÍN MORENO MENA, en calidad de Primera Oficial de la motonave "HOPY BAY", relató los hechos así:

"Un tripulante me dijo que había un escape en los gatos hidráulicos entonces le reporté al ingeniero jefe, cuando le reporté al ingeniero jefe bajamos juntos a la bodega para chequear entonces él ordenó abrir los entrepuente luego el ingeniero jefe y yo empezamos a chequear el escape, como seguía el escape el ingeniero jefe decidió cambiar el gato después de eso me dijo que iba a realizar el trabajo después de almuerzo entonces le pregunté a Jhon Jiloca que herramientas iba a utilizar y luego yo volví a hablar con el ingeniero jefe para asegurar los entrepuentes y los alerones con las pastecas, yo le dije a un tripulante y al capataz de cubierta que consiguieran la pasteca en el cuarto de máquinas y que las trajeran a las bodegas después de eso como no teníamos nada que hacer en la bodega subimos nuevamente a cubierta y también el ingeniero jefe se fue para el cuarto de máquinas y también cuando el capataz de cubierta y el tripulante trajeron la pasteca a la bodega yo también bajé, cuando estábamos en la bodega tratamos de asegurar los alerones o entrepuentes, más tarde Jhon Jiloca vino con las herramientas, yo traté de asegurar la pasteca y Jhon Jiloca bajó en ese momento el ingeniero jefe estaba llegando entonces el ingeniero jefe comenzó a chequear lo que nosotros estábamos asegurando ya que no habíamos terminado de repente los entrepuentes o alerones se vinieron abajo yo le grité a Jhon Jiloca que se saliera pero no le dio tiempo de salir, entonces el capataz se cubrió y yo tratamos de abrir los entrepuente pero no fue posible entonces yo subí para llamar a la tripulación y también para traer el equipo médico entonces cuando regrese a la bodega de carga vi que los estibadores comenzaron a quitar las estibas, cuando ya quitaron las estibas el ingeniero jefe arregló la manguera entonces pudimos abrir los entrepuentes y sacamos a Jhon Jiloca y lo pusimos en la camilla, le pusimos oxígeno, no sé cuantos minutos estuvo respirando luego vi que sus ojos no se movían y chequeamos el pulso en la garganta y no mas, le colocamos una sábana y lo colocamos en la cubierta cerca de las acomodaciones" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Sobre las funciones que estaba realizando JHON JILOCA al momento de los hechos, dijo: *"El ingeniero jefe le había dicho que sacara el gato hidráulico para reemplazarlo"* (cursiva fuera de texto).

Las declaraciones transcritas permiten concluir de los hechos que el día 18 de enero de 2013, la nave "HOPE BAY" tenía un escape de aceite por lo que se ordenó abrir los alerones, y realizar un chequeo de emergencia en la bodega 2B, JHON JILOCA que se encontraba como ingeniero a bordo de la motonave llevó las herramientas para reparar el sistema hidráulico, tratando de sacar la manguera hidráulica y a pesar de que le advirtieron que no lo hiciera porque las compuertas estaban muy abiertas, se desplomaron los alerones y éste quedó aprisionado en la tapa del entre puente que da acceso al piso C, al sacarlo con los estibadores y tripulantes estaba casi partido en dos a la altura de la cintura, cuando lo lograron sacar lo colocaron en la camilla y le pusieron máscara de oxígeno para ayudarlo a respirar pero falleció posteriormente.

11/10/13

Así mismo, que la tripulación cuenta con las instrucciones de operación las cuales se encuentran pegadas afuera de las bodegas, y que los mantenimientos de la compuerta de la bodega 2B se realiza cada vez que se descarga el barco, se limpia y chequean el sistema entre puertas.

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 actividad peligrosa 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"*³ (cursivas, negrilla y subrayas del Despacho).

En este orden de ideas, queda claro que sobre el Capitán de la nave como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave recae una presunción de responsabilidad, de la cual se puede excluir probando una de las causales de exoneración de responsabilidad como lo son la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o intervención de un tercero.

Así las cosas, y conforme las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que el siniestro marítimo de muerte del señor JHON JILOCA, quien se encontraba a bordo de la motonave "HOPE BAY", ocurrió con responsabilidad del Capitán de la nave señor EUGENIO MONTÓN, pues se demostró que en la maniobra realizada por el tripulante JILOCA, que aunque pertenecía al personal de máquinas de la nave, al realizar actividades en la cubierta debía contar con un supervisor en esta zona del buque, siendo este el Primer Oficial, tal como lo dispone el artículo 10 del Decreto 1597 de 1988.

En igual sentido se observa que no se adoptaron todas las medidas de seguridad, pues previamente en reunión se debieron evaluar los riesgos de la maniobra que se iba a realizar así mismo, que de lo probado en el expediente en especial de la declaración rendida por el señor ELEUTERIO FRANCISCO OLIVA (folios 7 y 8), quien se desempeñaba como Ingeniero Jefe de la motonave "HOPE BAY", se concluye que al no poderse colocar las trincas para asegurar las tapas de los alerones de la bodega 2B, en el momento que el señor JILOCA ya iba a realizar la maniobra apenas se le procedería a informar al Primer Oficial que asegurara los alerones de la bodega para sacar y reparar la manguera hidráulica que se encontraba suelta, lo que no ocurrió y éstos se desplomaron causando la muerte del tripulante de la motonave, lo que denota una violación a las medidas de seguridad, pues dicho aseguramiento también se pudo lograr con las grúas, sin embargo, nada se hizo y éste hecho desencadenó en la ocurrencia del siniestro marítimo que hoy nos ocupa.

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

196

196

Aunado a lo anterior, y a pesar de que en las declaraciones obrantes en el expediente se indicó que la tripulación conocía las instrucciones acerca de las medidas para realizar los procedimientos a bordo y que los registros se encontraban a bordo de la nave, exactamente afuera de las bodegas, no obstante, cuando el perito JAVIER EDUARDO MÁRQUEZ ORJUELA, realizó inspección se demoraron en presentar la lista de chequeo para permiso de trabajo de reemplazo de un cilindro hidráulico, dicho documento fue presentado al perito al día siguiente de la inspección (folios 41 al 44), lo que evidencia que dichas medidas no existían al momento de la ocurrencia del siniestro, y mucho menos estaban interiorizadas en la tripulación, por ello el tripulante fallecido no sabía que debía esperar el aseguramiento de los alerones para realizar la reparación de la manguera hidráulica, ni mucho menos si la tapa debía estar abierta o cerrada .

Adicionalmente, el Despacho no evidencia la necesidad de realizar con tanta premura la maniobra en el buque que concluyó con la pérdida de la vida del señor JILOCA, pues la nave al momento de los hechos se encontraba en zona de fondeo del puerto de Turbo, es decir, contaban con tiempo suficiente para que la reparación de la manguera hidráulica se realizara en condiciones seguras, razones suficientes que permiten al Despacho concluir en grado de certeza que la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de muerte de una persona causada por las operaciones de la motonave "HOPE BAY" de bandera de Curazao, radica en cabeza del señor EUGENIO MONTON, como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, y quien al desempeñarse como Capitán de esta es el encargado de responder por la seguridad de la tripulación, al tenor de lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988:

"Son funciones y obligaciones del Capitán (...) 3. Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Lo anterior quiere decir, que este Despacho no respalda en tal sentido la decisión del *a quo* y por lo tanto procederá a modificar el artículo primero de la decisión de primera instancia, en el cual se declarará la responsabilidad civil extracontractual que tiene el señor EUGENIO MONTON, Capitán de la motonave "HOPE BAY" de bandera de Curazao, en la ocurrencia del siniestro marítimo de muerte del señor JHON JILOCA causada por las operaciones de la citada nave.

Así mismo, se observa en la decisión de primera instancia que se exoneró de responsabilidad también al Armador de la nave, sin embargo, este Despacho no se pronunciará sobre este hecho, toda vez, que revisado el expediente se observa que éste no se vinculó a la investigación, así mismo se precisará que como se demostró anteriormente el siniestro marítimo acaecido fue el de muerte del señor JHON JILOCA, cuando se encontraba a bordo de la motonave "HOPE BAY" de bandera de Curazao y no muerte o lesiones como lo indicó el *a quo*.

3. Ahora bien, es claro que el fallador de primera instancia no realizó el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de la motonave "HOPE BAY", hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

1/15

No obstante, 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.

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, conforme las pruebas obrantes en el expediente se demuestra la vulneración de algunas normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "HOPE BAY" de bandera de Curazao, tal como el incumplimiento de la función contemplada en el numeral 3 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988 antes transcrito.

Sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, el Despacho procederá a modificar el artículo segundo de la consultada, en el sentido de declarar responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor EUGENIO MONTÓN, pero no se impondrá sanción por la ocurrencia del fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión emitida el 26 de mayo de 2014, por el Capitán de Puerto de Turbo, conforme los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"**DECLARAR** la responsabilidad civil extracontractual del señor EUGENIO MONTÓN, identificado con el pasaporte No. EB07006266 expedido en Manila - Filipinas, en calidad de Capitán de la motonave "HOPE BAY" de bandera de Curazao, por la ocurrencia del siniestro marítimo de muerte del señor JHON JILOCA quien se encontraba a bordo de la citada nave, conforme los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia."

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión emitida el 26 de mayo de 2014, por el Capitán de Puerto de Turbo, conforme los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"**DECLARAR** responsable administrativamente por violación a las normas de Marina Mercante al señor EUGENIO MONTÓN, identificado con el pasaporte No. EB07006266 expedido en Manila - Filipinas, en calidad de Capitán de la motonave "HOPE BAY", conforme los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia."

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo la presente decisión a los señores EUGENIO MONTÓN, Capitán de la motonave "HOPE BAY", a su apoderado el Abogado JORGE LUIS CÓRDOBA GONZÁLEZ, y 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 Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Turbo, 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. 12 JUL 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRIGUEZ**
Director General Marítimo