

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

24 JUN 2016

Referencia: 22012011004

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 29 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MISS RAZIMAN" de bandera colombiana, ocurrido el día 8 de abril de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. De oficio la Capitanía de Puerto de Providencia, tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MISS RAZIMAN" de bandera colombiana, en consecuencia el día 9 de abril de 2011, 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. Conforme lo establecen los artículos 67, 68 y 69 del Decreto Ley 2324, el Capitán de Puerto de Providencia una vez instruida la investigación, remitió el expediente al Capitán de Puerto de San Andrés, para que se emitiera el cierre de la investigación y la correspondiente decisión de primera instancia.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió decisión de primera instancia el día 29 de junio de 2012, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "MISS RAZIMAN" de bandera colombiana, al señor CARLOS ALBERTO TORRES LORA, 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.

4. El día 20 de septiembre de 2012, el señor CARLOS ALBERTO TORRES LORA, en calidad de Capitán de la motonave "MISS RAZIMAN" interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
5. El día 31 de julio de 2012, el Capitán de Puerto de San Andrés rechazó de plano el recurso de reposición y en subsidio apelación interpuesto por el señor CARLOS ALBERTO TORRES LORA, en calidad de Capitán de la motonave "MISS RAZIMAN", y en consecuencia dispuso la remisión del expediente a esta Dirección General a fin que se resuelva la investigación 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

No se realizó informe pericial dentro del presente asunto, sin embargo, de la revisión de lo declarado por el Capitán de la motonave "MISS RAZIMAN" se evidencia que la nave zarpó de San Andrés con destino a Providencia, siendo las 10:35R ingresó por el canal de acceso a Providencia, evidenciando que la marea se encontraba muy baja, motivo por el cual la nave tocó fondo, por lo que mandó a ciar¹ la maniobra e intentó ingresar por otro sector, pero el canal estaba muy sedimentado.

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 Providencia, así como para la etapa de cierre y traslado para alegatos 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.

¹ Ciar: Bogar al revés, lo que se traduce en un impulso de la embarcación hacia atrás. En un buque de propulsión mecánica invertir el giro normal de las hélices con el fin de que cobre arrancada hacia atrás o detener lo que pudiera llevar adelante. Tomado de <https://www.dimar.mil.co/lexicon>

45

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 "MISS RAZIMAN" de bandera colombiana, presentado el día 8 de abril de 2011, en aproximación del muelle de Providencia, en jurisdicción de la citada Capitanía de Puerto. 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 "MISS RAZIMAN" al señor CARLOS ALBERTO TORRES LORA, Capitán de la citada nave, en razón a que éste no tomó todas las medidas necesarias antes de zarpar y durante la navegación para evitar el acaecimiento del hecho.

3. Acerca de la anterior declaratoria de responsabilidad del Capitán de la motonave "MISS RAZIMAN", 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 CARLOS ALBERTO TORRES LORA, Capitán de la motonave "MISS RAZIMAN" folios 2 al 4, en la que relató los hechos de la siguiente manera: *"Zarpé de San Andrés el día jueves 8 de abril de 2011 con destino a Providencia Isla, iba en una navegación normal y calmada, siendo aproximadamente las 1035R entré por el canal de acceso a Providencia Isla, pude observar que la marea se encontraba muy baja por tal motivo la motonave tocó fondo, mandé a ciar la maniobra e intenté entrar por otro sector, pero como el canal está un poco sedimentado."*

En relación con la ayudas a la navegación que llevaba la nave, dijo: *"A bordo de la embarcación se cuenta con 1 GPS, 1 radar y varias cartas de navegación entre ellas la COL 218 que es la de acceso al canal de Providencia Isla."*

Acerca de los procedimientos al inicio de una maniobra restringida como es la de acceso a un canal, describió: *"Se debe tener en cuenta que al momento de una maniobra restringida hay que tener en cuenta tres aspectos, primero para el personal e la tripulación a estado de alerta o servicios especiales para fondear de emergencia, combatir un incendio o atacar una inundación, segundo ajustar la velocidad de manera que mi buque no derive por las acciones de la corriente y viento, tercero ir a la carta de acceso al canal en este caso la COL 218 y verificar con la ayuda del radar las distancias a tierra referenciadas por los puntos visuales, y con el GPS tomar de la posición de mi buque para realizar una maniobra segura, partiendo de ello no pensé que la marea estuviera tan baja lo que me referencia que el canal se está viendo afectado por las bajas mareas, además según la carta solo estuve desfasado por la ruta de enfilación solo 1 segundo acuerdo la carta COL 218, incluso hay una profundidad de 2,4 metros."*

Sobre la hora en la que salió del encallamiento y a qué hora atracó en el muelle de Providencia, indicó: *"Aproximadamente a las 1245R de la tarde salí del encallamiento dando marcha atrás y a las 1900R atraqué en el muelle de Providencia."*

En relación con cuanto calaba la motonave para la fecha de los hechos, informó: *"Estaba calando máximo tres metros proa y popa."*

De la anterior declaración se concluye que la motonave "MISS RAZIMAN" encalló a las 1035R del día 8 de abril de 2011 debido a que la marea se encontraba muy baja, la nave contaba con GPS, radar y varias cartas de navegación, entre ellas la COL 218 de la isla Providencia, así mismo, al describir la maniobra de ingreso a la citada isla manifestó que no pensaba que la marea estuviera tan baja en el canal, y que este se ve afectado por la sedimentación, pero que sólo se desfasó de la ruta de la enfilación en un segundo conforme la carta de ingreso y que hay una profundidad de 2.4 metros.

Más adelante indicó que la nave estaba calando un máximo de tres metros en proa y popa.

- En declaración rendida por el señor WASHINGTON CASTILLO CASTILLO, Marinero de la motonave "MISS RAZIMAN", relató los hechos de la siguiente manera: *"Yo venía en la proa del barco listo para la maniobra de atraque del barco cuando sentí que la embarcación había tocado fondo."*
- En declaración rendida por el señor JOSÉ GUILLERMO VILLA, Maquinista de la motonave "MISS RAZIMAN" en relación con las revoluciones que se llevaron las máquinas en el momento de mandar a ciar la nave, dijo: *"Aproximadamente unas 1800 RPM."*

Sobre el máximo de revoluciones de la motonave, indicó: *"Lo máximo que da son 1900 RPM."*

Conforme lo anterior, es claro para el Despacho que el encallamiento de la motonave "MISS RAZIMAN" acaecido el día 8 de abril de 2011, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Providencia se presentó porque el fenómeno de la marea se encontraba muy bajo para el día de los hechos, razón por la que la motonave a pesar que el Capitán mandó ciar la máquina, no logró salir de su estado.

Así mismo, tal como lo indicó el Capitán señor CARLOS ALBERTO TORRES LORA, la motonave "MISS RAZIMAN" estaba calando² tres metros en proa y en popa, es decir que ésta era la parte sumergida del buque, sin embargo, la carta náutica COL 218 del puerto de Providencia, establece una profundidad de 2.4 metros para el canal.

Lo anterior quiere decir, que era imposible que la motonave "MISS RAZIMAN" calando tres metros, lograra pasar por un canal que tenía una profundidad de 2.4 metros en todo su canal, lo que permite evidenciar, que el siniestro de encallamiento de la citada nave ocurrió debido a la falta de previsión del Capitán de la nave, toda vez, que no uso las ayudas a la navegación que le permitirían evitar la ocurrencia del siniestro que hoy nos ocupa.

² Calado. Amplitud vertical de la parte sumergida del buque. Distancia entre la parte más baja del barco y la línea de flotación (profundidad que es necesaria para pasar). Tomado de <https://www.dimar.mil.co/lexicon>.

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 Justicia³ ha reiterado⁴:

"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 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, revisado el expediente no obra constancia que acredite que el Capitán de la nave "MISS RAZIMAN" de bandera colombiana, haya actuado al amparo de una de las causales de exoneración de responsabilidad, dado que le correspondía demostrar probatoriamente el elemento extraño que logre romper la presunción de responsabilidad contenida en el artículo 2356 del Código Civil, razón por la que se procederá a respaldar la posición del fallador de primera instancia.

Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "MISS RAZIMAN" de bandera colombiana se evidencian algunas, 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 se abstendrá de realizar tal análisis.

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 encallamiento, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

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.

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

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas.

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 27 de febrero de 2009, M.P. Arturo Solarte Rodríguez.

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 29 de abril de 2005, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 29 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Providencia el contenido de la presente decisión al señor CARLOS ALBERTO TORRES LORA, Capitán de la motonave "MISS RAZIMAN" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Providencia, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase. 24 JUN 2016


Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo