

12

83

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 30 AGO 2016

Referencia: 110120100005
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 13 de diciembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio de la motonave "PITAL" de bandera colombiana, ocurrido el día 12 de junio de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. De oficio la Capitanía de Puerto de Buenaventura, tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio de la motonave "PITAL" de bandera colombiana, en consecuencia el día 16 de junio de 2010, 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. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió decisión de primera instancia el 13 de diciembre de 2012, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio al señor RAMÓN ANTONIO GONZÁLEZ PAREDES, y determinó la propietaria de la nave señora BETTY CUERO RENTERÍA, debía responder solidariamente por el pago de los daños ocasionados por el siniestro.

Así mismo, se abstuvo de realizar avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo.

En igual sentido, declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor RAMÓN ANTONIO GONZÁLEZ PAREDES, Capitán de la motonave "PITAL" e impuso a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de dos millones ochocientos treinta y tres mil quinientos pesos m/cte. (\$2.833.500), pagaderos en forma solidaria con los señores BETTY CUERO RENTERÍA y EDGAR MANUEL OREJUELA ESTUPIÑAN, en sus calidades de Propietaria y Administrador de la citada nave.

3. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestro marítimo 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 las pruebas obrantes en el expediente se evidencia, que el siniestro ocurrió debido a un error humano, pues el Capitán de la nave "PITAL" emprendió su singladura sin tener en cuenta la deriva, ni la derrota del barco, pues navegó a cálculo sin utilizar los equipos que tenía a bordo.

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 Buenaventura 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 Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984, en virtud de lo anterior se aclara lo siguiente:

1. Sobre el siniestro marítimo acaecido el día 12 junio de 2010, cuando la motonave "PITAL" de bandera colombiana, se encontraba en el sector conocido como Los Negritos en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para lo cual se citan algunas pruebas obrantes en el expediente:

- Acta de protesta del 16 de junio de 2010, suscrita por el señor RAMÓN ANTONIO GONZALES PAREDES, en calidad de Capitán de la motonave "PITAL" de bandera colombiana, en la que informó: "(...) A las 16:00 horas del día (12-06-10), salimos del muelle el Riviél, cuando íbamos a la altura de Isla Palma, rebajé máquina para echarle aceite al hidráulico del timón, y cuando volvimos a arrancar la marea estaba vaciando y llevó la embarcación hasta Los Negritos, quedando encallados en ese lugar a las 20:00 horas. Al ver esta situación llamé por radio a la Estación de Guardacostas para informarles lo sucedido, pero no obtuve ninguna respuesta,

inmediatamente procedí a llamar nuevamente a la Estación Guardacostas por celular al 146, nos contestaron y manifestaron que ya iban unas lanchas en camino a prestarnos auxilio, pero estas nunca llegaron. (...)

Al no llegar ninguna clase de ayuda un marinero de la nave, marcó por celular al 147 de la Policía y por este medio se enteró de lo sucedido el Sargento de la Policía de Juanchaco quien nos mandó una lancha con ayuda a nuestra posición, llegando a las 24:00 horas, y realizaron las maniobras de rescate del personal a bordo. (...)

Cabe resaltar, que al momento del rescate nos encontrábamos encima de la caseta y a los 10 minutos de éste la nave se hundió totalmente. (...)

- En declaración juramentada rendida por el señor GUZMAN SANCLEMENTE GUARNICA, en calidad de Marinero de máquinas de la motonave "PITAL", relató los hechos de la siguiente manera: "Nosotros salimos de aquí a las 04:00 de la tarde íbamos corriendo o en marcha y a eso de las 08:00 de la noche sentí fue el golpe debajo de la máquina el motor se apagó totalmente, alcancé a subir y divisé la peña y les dije a los compañeros nos montamos en Los Negritos porque la única que teníamos (...)."

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" (cursivas, negrilla y subrayas fuera de texto).

Se precisa 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.

Conforme lo anterior, queda demostrado que el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "PITAL" el día 12 de junio de 2010, fue el de encallamiento y posterior naufragio, debido a como se indicó en las pruebas trascritas ésta encalló en el arrecife conocido como Los Negritos y posteriormente naufragó, sin embargo, es de aclarar que el fallador de primera instancia utilizó la palabra hundimiento, expresión que es traída como un sinónimo en las definiciones, por lo que hay lugar a precisar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

2. Ahora bien, sobre la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio de la motonave "PITAL" de bandera colombiana, el Despacho observa lo siguiente:

- En declaración rendida por el señor EDGAR MANUEL OREJUELA ESTUPIÑAN, Administrador de la motonave "PITAL" (folios 43 al 44), quien sobre la cantidad de carga que transportaba la nave dijo: "La nave llevaba una carga aproximada de 28 toneladas, transportaba víveres como cerveza, gaseosa y otros y un combustible autorizado no recuerdo pero todo eran 28 toneladas de carga aproximadamente esa es la capacidad del barco."

En relación con cuál era el francobordo y el calado de la nave "PITAL", informó: *"Más o menos el francobordo era de unos 25 a 30 centímetros entre los escobenes y la línea del agua, más o menos son dos tablas del casco."*

Sobre los elementos de seguridad con que zarpó la nave, indicó: *"Chalecos salvavidas para la tripulación, pasajeros y un stock sobrante de 5 chalecos más, bote salvavidas, balsa salvavidas, extintores, dos equipos de navegación GPS uno portátil, radio HF, VHF, compas, ecosonda, ancla"*

Acerca del lugar y la hora precisa en que ocurrió el naufragio de la nave, dijo: *"Para continuar después de haber hablado con el maquinista a quien le pedí me pasara al Capitán le pregunté qué había pasado para que el barco hasta Los Negritos teniendo una señalización clara en cuanto a boyas y una distancia que no justificada el encallamiento del barco allá, me manifestó que había sido un error de él como Capitán y que ese error le había costado perder el barco, me manifestó que había sido el rumbo que llevaba y que era el rumbo 320."*

De las acciones que tomó el Capitán para evitar el siniestro, informó: *"El Capitán de la nave no tomó ninguna acción y lo digo con fundamento en que los tripulantes me manifestaron al llegar a Buenaventura que hasta a él tuvieron que salvarlo porque no sabía qué hacer."*

Al preguntársele por las razones que ocurrió el siniestro, manifestó: *"Como navegante retirado de la Armada pienso que el Capitán de la nave no tuvo en cuenta ni la deriva, ni la derrota sino que navegaba a cálculo no utilizando los equipos de ayuda que tenía."*

La anterior declaración permite concluir que la motonave "PITAL" para el día de los hechos llevaba una carga de 28 toneladas entre víveres y combustible, que el francobordo de la nave era de unos 25 a 30 centímetros, que la nave contaba con elementos de seguridad, tales como GPS, radio VHF y HF, compás, ecosonda, entre otros.

Así mismo, que por conversación telefónica con el Capitán le informó al Administrador de la nave que la causa por la que ocurrió el siniestro fue por un error humano, el que le había costado perder el barco, pues éste llevaba rumbo 320 y finaliza indicando como apreciación que el jefe de gobierno no tuvo en cuenta ni la deriva, ni la derrota, pues navegó a cálculo sin utilizar los equipos de ayuda que tenía.

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

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.

*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 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 "PITAL" 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 contenida en el artículo 2356 del Código Civil.

Aunado a lo anterior, y conforme las pruebas obrantes en el expediente se vislumbra que el Capitán de la nave "PITAL" contando con los equipos de navegación pertinentes, no utilizó dichos medios, lo que acaeció en el encallamiento de la nave en el arrecife de coral conocido como Los Negritos, recibiendo un impacto tan fuerte que la nave se partió en dos y posteriormente naufragó, 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 "PITAL" de bandera colombiana se evidencian algunas, tales como:

Artículo 1501 del Código de Comercio:

Son funciones y obligaciones del Capitán:

- 1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;*
- 2) Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo;*
- 3) Estar al tanto del cargue, estiba y estabilidad de la nave; (...)*
- 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 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;*
- 10) Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de*

³Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 29 de abril de 2005, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo

ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave: (...) c) Naufragio.

Por su parte, el artículo 131 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece:

Artículo 131. Habilitación e inscripción del personal. Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales inscritos en el registro nacional de buques o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en jurisdicción portuaria o en actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima, si no es habilitada por ésta e inscrita en la sección respectiva del registro nacional de personal de navegación de la Dirección General Marítima y Portuaria.

A su vez, el numeral 7 del Artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, prevé:

"Son funciones y obligaciones del Capitán: (...)

(7) No aceptar a bordo como miembro de la tripulación a ninguna persona que no esté en posesión de una licencia de navegación, expedida o refrendada por la Autoridad Marítima colombiana, de la clase y categoría que lo faculte para desempeñar el cargo respectivo a bordo, o no tenga su correspondiente Libreta de Embarco, debidamente legalizada.

En virtud de lo anterior, y teniendo en cuenta que en los términos establecidos en el artículo 1495 del Código de Comercio, el Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, y que del acervo probatorio se desprende que para el día de los hechos se encontraba en calidad de tripulante de la motonave "PITAL" el señor EDGAR ESTUPIÑAN ESTUPIÑAN, quien al ser revisado en la base de datos de Gente de Mar de la Dirección General Marítima se constató que no contaba con la licencia que acredite su idoneidad en el desarrollo de actividades marítimas, y que a pesar de éste hecho, el Capitán de la citada nave decidió embarcar a ésta persona.

Así mismo, que el Capitán de la motonave "PITAL" no se cercioró de las condiciones de navegabilidad de la nave, ni estuvo al tanto del cargue o estiba de ella, ni empleó todos los medios a su alcance para evitar la ocurrencia del siniestro marítimo, y no presentó el acta de protesta establecida en el numeral 10 del artículo 1501 del Código de Comercio, por lo que este Despacho respaldará la posición del *a quo* en el sentido de sostener la sanción impuesta por la comprobada vulneración a las normas de Marina Mercante.

Sin embargo, se procederá a modificar el artículo 4 de la decisión consultada, toda vez, que se declaró solidariamente responsable del pago de la sanción impuesta al señor EDGAR MANUEL OREJUELA ESTUPIÑAN, en su condición de Administrador de la nave, siendo que la solidaridad en el pago aplica solamente al Armador y al Agente Marítimo, tal como lo disponen los artículos 1478 y 1492 del Código de Comercio.

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 y posterior naufragio de la motonave "PITAL" de bandera colombiana, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

86

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,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 13 de diciembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"**DECLARAR** responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento y posterior naufragio de la motonave "PITAL" de bandera colombiana, ocurrido el día 12 de junio de 2010, al señor RAMÓN ANTONIO GONZÁLEZ PAREDES, identificado con la cédula de ciudadanía No. 6.155.032 expedida en Buenaventura, en calidad de Capitán de la citada motonave, quien deberá responder solidariamente por el pago de los daños ocasionados con el siniestro con la propietaria señora BETTY CUERO RENTERÍA, identificada con la cédula de ciudadanía No. 66.741.297 expedida en Buenaventura, de conformidad con las consideraciones expuestas en la parte motiva del presente proveído".

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo cuarto de la decisión del 13 de diciembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"**IMPONER** a título de sanción al señor RAMÓN ANTONIO GONZÁLEZ PAREDES, identificado con la cédula de ciudadanía No. 6.155.032 expedida en Buenaventura, en calidad de Capitán de la motonave "PITAL" de bandera colombiana, multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de dos millones ochocientos treinta y tres mil quinientos pesos m/cte. (\$2.833.500), pagaderos en forma solidaria con la señora BETTY CUERO RENTERÍA, identificada con la cédula de ciudadanía No. 66.741.297 expedida en Buenaventura, en su calidad de Propietaria de la citada nave, la cual deberá ser pagada a partir del día siguiente de la ejecutoria de la presente decisión, en la cuenta corriente No. 05000024-9 del Banco Popular, código rentístico No. 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional."

ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 13 de diciembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura la presente decisión a los señores RAMÓN ANTONIO GONZÁLEZ PAREDES, BETTY CUERO RENTERÍA, en calidad de Capitán y Propietaria, respectivamente, de la motonave "PITAL" de bandera colombiana, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Buenaventura debe remitir 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