

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

30 MAR 2016

Referencia: 18012011005
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Abordaje y Lesiones a una Persona - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 27 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje y lesiones a una persona, iniciada en la Capitanía de Puerto, mediante auto de fecha 09 de marzo de 2011, contra el Capitán y/o Armador de la Motonave "TURBADUANA II", con matrícula No CP-08-0023-A, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Turbo tuvo conocimiento de los hechos ocurridos el día 08 de marzo de 2011, en los cuales se informa que la Motonave "TURBADUANA II" durante su trayecto colisionó con una embarcación de tipo pesca artesanal la cual no tenía identificación, los hechos ocurrieron aproximadamente a las 19:15R, en el cual resultó lesionado el Capitán de la embarcación pesquera.
2. La Capitanía de Puerto de Turbo inicio la respectiva investigación por siniestro marítimo de abordaje y lesiones a una persona, se dispuso la práctica de todas las pruebas pertinentes y conducentes para esclarecer los hechos materia de investigación.
3. Una vez se realizó la instrucción y práctica de pruebas, se procedió a dictar auto de cierre de investigación de fecha 19 de marzo de 2012.
4. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto profirió decisión de primera instancia el día 27 de junio de 2012, con fundamento en el Artículo 5º numeral 27 del Decreto Ley 2324 de 1984.
5. En el fallo de primera instancia se exonera de responsabilidad por Siniestro Marítimo de Abordaje y Lesiones a una Persona al Capitán de la motonave "TURBADUANA II."

6. Al no interponerse recurso de apelación en 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.

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.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo las declaraciones rendidas el día 14 de marzo de 2011 por el señor FRANKLIN DAVID ZAMORA BEDOYA, en calidad de Capitán de la motonave "TURBADUANA II", las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de abordaje de la citada nave, fueron los siguientes:

"(...)Nosotros salimos del waffe el 03 de Marzo de 2011 siendo las 18:50 horas y después de trescientos metros de punta de las vacas fue donde colisionamos con esa embarcación, había bastante mareta¹ y ya estaba oscuro, después del impacto yo pensé que era un tronco y después fue que los vigilantes me alertaron que era una embarcación y procedimos a auxiliarlos los subimos a la Motonave, los señores no tenían ninguna clase de luces que los identificaran y estaba de noche, (...) "SIC.

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el informe pericial rendido por el perito de navegación y cubiertas el señor JORGE ENRIQUE HERRERA MESA, recibido el día 18 de marzo de 2011, se dijo:

Hechos

"(...) El pasado 3 de marzo de 2011, siendo las 19:20 horas, la motonave "Turbaduana II", encontrándose en desplazamiento a la altura de "Punta de Las Vacas" (aproximadamente 1500 metros), la motonave colisiono con otra motonave de tipo bote de material de fibra de vidrio. (...)".

"(...) argumentan que la embarcación con la que colisionaron no tenía luces de navegación o señales lumínicas para poder identificarla. (...)".

¹ Mareta: Movimiento de las olas del mar cuando empiezan a levantarse con el viento o a sosegarse después de la borrasca.. definición consultada en Diccionario de la Real Academia Española, <http://dle.rae.es/?id=OOAZlDg>, Febrero 02 de 2016.

Conclusiones

- ❖ "La motonave sin nombre que colisiono con la "Turbaduana II", no tenia luces de navegación y se encontraba realizando navegación nocturna".

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 precisiones:

1. Del material probatorio se observa la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de la motonave "TURBADUANA II" y la embarcación de tipo pesca artesanal (sin nombre), como resultado de este siniestro el Capitán de la embarcación sin identificación sufre lesiones, se evidencia que esta última realizo navegación nocturna, sin luces, ni señal alguna que permitiera su avistamiento.
2. Los anteriores hechos se soportan en los documentos y diligencias practicadas en el proceso, tales como:
 - ❖ Reporte del accidente de la motonave "TURBADUANA II", suscrito por el Responsable de Naves, el señor JHON FDO. QUINTERO RUBIO (folio 3).
 - ❖ Dictamen pericial rendido por el señor JORGE ENRIQUE HERRERA MESA, recibido el día 18 de marzo de 2011 (folios 26, 27, 28 y 29).
 - ❖ Declaración rendida por el señor FRANKLIN DAVID ZAMORA BEDOYA, en calidad de Capitán de la motonave "TURBADUANA II" (folios 18 Y 19).
 - ❖ Declaración rendida por el señor YOVANNY ANDRES MORENO ANDRADES, en calidad de Ayudante de motorista de la motonave "TURBADUANA II" (folios 19 y 20).
 - ❖ Declaración rendida por el señor WILLIAM GAVIRIA MENDOZA, en calidad de Ayudante de la embarcación tipo pesca artesanal (sin identificación) (folios 21 y 22).
 - ❖ Declaración rendida por el señor ANGEL JORGE RESTREPO ALVAREZ, en calidad de Armador y Representante legal de la Agencia Marítima "TURBADUANA II" (folios 22 y 23).

3. De la revisión de la decisión de primera instancia se observa lo siguiente:

En relación con la responsabilidad del capitán de la motonave "TURBADUANA II" se examinaron las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, y las pruebas obrantes en el proceso, de la siguiente manera.

En la declaración rendida por el señor FLANKLIN DAVID ZAMORA BEDOYA, en calidad de Capitán de la motonave "TURBADUANA II", quien relató:

(...) "después de trescientos metros de punta de las vacas fue donde colisiones con esas embarcación, había bastante mareta y ya estaba oscuro, después del impacto yo pensé que era un tronco y después fue que los vigilantes me alertaron que era una embarcación y procedimos a auxiliarlos los subimos a la Motonave, los señores no tenían ninguna clase de luces que los identificaran y estaba de noche" (...) SIC

En relación con las causas que originaron el siniestro, dijo:

(...) "Los señores no tenían ninguna clase de luces para identificarlos donde estaban, además estaban en todo el cruce de punta de las vacas y la zona de pilotos, estaban atravesados".

El fallador de primera instancia exonera de responsabilidad al Capitán de la motonave "TURBADUANA II" por el siniestro marítimo de abordaje y lesiones a una persona, motivado por las circunstancias de los hechos, teniendo presente que la embarcación de tipo pesca, no contaba con señales indispensables para que otras motonaves que transitaban por el lugar pudiesen observarla en la oscuridad, además las condiciones del mar ayudaron a que las embarcaciones no se percatan la una de la otra.

Igualmente, sobre la responsabilidad de las actividades peligrosas, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de un elemento extraño, fuerza mayor o caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima, o con concurrencia de culpas -artículo 2357 del Código Civil. (Subrayado fuera de texto)

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que ha intervenido un elemento extraño que logró romper el nexo causal, demostrando que el Capitán de la motonave "TURBADUANA II" había actuado al amparo de una de las causales de ausencia de responsabilidad², razón por la cual se exonera de responsabilidad al Capitán de la motonave, como se manifiesta en las consideraciones de la primera instancia en la cual se indicó que los tripulantes de la embarcación de pesca estaban "en un lugar que los ponía en riesgo con el tránsito de las embarcaciones del cual eran conscientes, además no contaban con las señales indispensable para que otras motonaves que transitan por el lugar pudiesen observarlos y evitar colisión", siendo culpa exclusiva de la víctima.

Lo anterior en cuento al Siniestro marítimo por abordaje, ahora bien, se analiza respecto al

² Causales de exoneración de responsabilidad: Fuerza mayor o caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima y la intervención de un tercero.

motonaves que transitan por el lugar pudiesen observarlos y evitar colisión", siendo culpa exclusiva de la víctima.

Lo anterior en cuento al Siniestro marítimo por abordaje, ahora bien, se analiza respecto al siniestro de lesiones a una persona.

Según lo contemplado en el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución A.849, establece que un siniestro marítimo es aquel evento en el cual se da como resultado:

1. La muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
2. La pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
3. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o
4. Daños materiales graves sufridos por un buque; o
5. La varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o
6. Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
7. Daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas. (subrayado y negrilla fuera de texto)

Asimismo, establece que debe entenderse por lesiones graves:

"Las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en la que se hayan producido las lesiones"

Esbozado lo anterior, y teniendo en cuenta el material probatorio que reposa en el expediente no se encuentra probada la existencia del siniestro marítimo por lesiones graves, ya que no se aportó el certificado médico de la incapacidad que imposibiliten realizar actividades con normalidad al señor ARGEMIRO GAVIRIA, capitán de embarcación de tipo pesca.

Se hace pertinente resaltar que, el señor ARGEMIRO GAVIRIA aunque ingreso al centro asistencial y permaneció hospitalizado más de 72 horas tal como se infiere en las declaraciones rendidas en las audiencias, este no apporto material probatorio que acredite dicha circunstancia, no se evidencia en el expediente el certificado médico de incapacidad laboral.

Por lo tanto este Despacho no puede emitir una condena en concreto para el pago de daños y lucro cesante, puesto que no se configuraron los elementos en los términos del Código OMI.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo

RESUELVE

ARTÍCULO 1º CONFIRMAR los artículos de la decisión del 27 de junio de 2012, emitida por el Capitán de Puerto de Turbo, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido de la presente decisión al señor FLAKLIN DAVID ZAMORA BEDOYA, en calidad de Capitán de la motonave, y al Armador de la Agencia Marítima Turbaduana Ltda. Y CIA C.S, y a los señores WILLIANM GAVIRIA MENDOZA y ARGEMIRO GAVIRIA, 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 Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto Turbo, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 30 MAR 2016


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