

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 30 MAR 2016

Referencia: 002/DIMAR-CP14-07
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Encallamiento/ Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 22 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "OSIRIS II" de bandera boliviana, hechos ocurridos el día 24 de enero de 2007, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta de fecha 25 de enero de 2007 presentada por el Teniente de Fragata, el señor PEDRO JOSÉ ORTIZ MENDOZA, se puso en conocimiento el encallamiento de la M/N "OSIRIS II" en el sector de Bahía Portete, hechos ocurridos el día 24 de enero de la misma anualidad.
2. Por lo anterior, el día 26 de enero de 2007 el Capitán de Puerto 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. Mediante auto del día 16 de enero de 2012, se ordenó el cierre de la investigación.
4. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto profirió decisión de primera instancia el día 22 de junio de 2012, en la cual declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento al Capitán de la nave M/N "OSIRIS II".

Debe señalarse que existió violación a las normas de Marina Mercante, sin embargo operó la caducidad en la facultad sancionatoria por parte de la Autoridad Marítima, toda vez que pasaron más de tres años desde la ocurrencia de los hechos hasta la

7/1

1/19

fecha en se profirió fallo de primer instancia. En consecuencia, no se impuso a título de sanción multa, por lo anteriormente expuesto.

5. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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 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

Al respecto se hace un extracto de los hechos que rodearon el siniestro de encallamiento, de la siguiente manera:

La motonave OSIRIS II, cuando fue inspeccionada por la Unidad Interceptora de la EGUP se encontraba encallada en el sector de Bahía Portete, según lo manifestado por el Capitán el siniestro fue producto del aumento del viento y las fuertes corrientes.

El Capitán de la motonave, el señor EUSEBIO ESTUPIÑAN ESTUPIÑAN manifiesta que no dio aviso del encallamiento ocurrido por encontrarse atendiendo las circunstancias posteriores al siniestro.

En cuanto circunstancias tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de encallamiento el perito en su dictamen manifestó lo siguiente:

"En el momento de la inspección no se encuentran suficientes elementos de juicio para determinar las circunstancias del encallamiento, la motonave no tiene libro de minuta oficial, cuenta con un cuaderno de 50 hojas el cual el Capitán efectúa las anotaciones a lápiz, aparece registrado la hora (Enero 25 a las 12:28 horas) del encallamiento pero no parece registrada la posición del buque en este momento a pesar de que la motonave tiene equipos de navegación en funcionamiento como el GPS y un radar Furuno de 24 millas, en el momento de la inspección el Capitán me indica el punto donde cree que fue el encallamiento (Lat. 12° 14' 27", Long. 71° 57' 27"). Los vientos soplaban del NE con una intensidad de 15 a 20 nudos, el sistema de fondeo no se encontraba operativo y la motonave no cuenta con ecosonda."

ANÁLISIS TÉCNICO

Se nombró y posesionó el perito naval JAIME ARTURO BARBOSA, el cual en su dictamen pericial dijo:

Conducta técnica y náutica de las personas involucradas.

(...) No se efectuó una navegación detallada en la carta y no registra datos importantes como la localización exacta en el momento del encallamiento teniendo equipos abordo para ello.

Daños y averías ocasionadas:

Se inspecciona el cuarto de máquinas y la parte de la popa del buque en la cual por tener un mayor calado sufrió el impacto del encallamiento no encontrándose fisura ni filtraciones de agua. Lo cual permite establecer que el casco no sufrió un impacto fuerte y no presenta aparentemente daño alguno, circunstancia que debe ser verificada en una inspección subacuática o en dique seco.

Avaluó de los daños

No es aplicable hasta el momento, pero se recomienda inspección detallada subacuática o en dique seco.

Análisis de ruta

No se puede establecer debido a la carencia de información que debía ser registrada en los libros y en la carta náutica.

Recomendaciones

"Llevar libro de minuta oficial registrada en detalle toda operación que se realice en la motonave. Dejar operativo el sistema de fondeo, (en el momento de la inspección estaba reparando). Adquirir una ecosonda para ser utilizada en canales y entradas y salidas de puerto primordialmente". SIC

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

1. Configuración del Siniestro Marítimo de Encallamiento.

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"

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- (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 las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"
(subrayado y negrilla 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.

Una vez analizado, según las reglas de la sana crítica, el acervo probatorio allegado a la investigación, se tiene que la motonave el día 24 de enero de 2007 encalló en el sector de Bahía Portete.

2. Responsabilidad en cuanto al siniestro marítimo de encallamiento de la M/N OSIRIS II

Se precisa citar apartes de la declaración rendida por el Capitán de la motonave: respecto la pregunta, ¿Su motonave posee ecosonda radar, giro, cartas del área y demás elementos de la navegación en buen estado?

Lo único que poseemos de lo anunciado es la ecosonda.

En el Código de Comercio artículo 1501 se estipula como obligación 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 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 (...)

Sobre 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".

Así bien, la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre.

El artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solo exige que el daño pueda imputarse, motivo por el cual la persona que desempeña la actividad peligrosa debe conducirse 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(...))".

Bajo ninguna circunstancias se pueden tomar los hechos acaecidos como imprevisibles o irresistibles, para exonerarse de responsabilidad, toda vez que el Capitán debió tomar todas las medidas necesarias para impedir que el siniestro ocurriera, poniendo en peligro la seguridad de la navegación.

El Capitán de Puerto en primera instancia declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la M/N OSIRIS II al señor EUSEBIO ESTUPIÑAN ESTUPIÑAN, en calidad de Capitán. Este Despacho procede a confirmar dicha decisión, toda vez que no fue evidente una reacción contundente por parte del Capitán para evitar el siniestro marítimo, no hay registro de una orden de dar maquina atrás, intentar fondear con antelación para evitar encallar o cualquier otra acción para evitar el siniestro. El Capitán de la embarcación no realizo una navegación segura, toda vez que al momento del encallamiento no contaba con cartas náuticas, tampoco tenía: Libro de navegación o bitácora, Libro de campaña u órdenes a las máquinas, Libro de inventario.

3. Avaluó de daños

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.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º CONFIRMAR todos los artículos de la decisión del 22 de junio de 2012, emitida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto el contenido del presente fallo al señor **EUSEBIO ESTUPIÑAN ESTUPIÑAN**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 6.156.047, en calidad de Capitán de la M/N "OSIRIS II" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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 Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

30 MAR 2016



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