

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 20 de noviembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de hundimiento (sic) de la motonave "LA NIÑA SARA", de bandera colombiana, ocurrido el 29 de junio de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante escrito presentado el 1 de julio de 2008 por los señores Representante legal y Asesor del "CONSEJO COMUNITARIO DE LA ENSENADA DE MÁLAGA, ORGANIZACIÓN ÉTNICO TERRITORIAL", pusieron en conocimiento del Capitán de Puerto de Buenaventura que el día 29 de junio de 2008, la motonave "LA NIÑA SARA" naufragó al paso de la nave "AMONIA FORTUNA" (sic) dado que al parecer produjo un fuerte oleaje causando el siniestro.
2. El 23 de julio de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura, emitió auto de apertura de investigación por hundimiento (sic) de la motonave "LA NIÑA SARA", ordenando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 20 de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró responsabilidad del señor ISNEL DÍAZ ARBOLEDA, capitán de la motonave sin matrícula "LA NIÑA SARA" y le impuso una multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, por violación a normas de marina mercante; exonerando de responsabilidad al señor capitán y armador de la nave "HAMMONIA FORTUNA" de bandera Liberiana, por el siniestro marítimo de hundimiento (sic) de la motonave ya referenciada.
4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme a lo consagrado en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Asimismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º, del artículo 8º, del Decreto 1561 de 2002, vigente al momento en que ocurrieron los hechos, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE "LA NIÑA SARA", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas enlistadas en los folios 135 a 139 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El día 20 de noviembre de 2009, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró responsabilidad del señor ISNEL DÍAZ ARBOLEDA, capitán de la motonave sin matrícula "LA NIÑA SARA" y le impuso una multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, por violación a normas de marina mercante; exonerando de responsabilidad al señor capitán y armador de la nave "HAMMONIA FORTUNA" de bandera Liberiana, por el siniestro marítimo de hundimiento (sic) de la motonave ya referenciada.

Al no interponerse recurso en contra del citado fallo, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme a lo consagrado en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE "LA NIÑA SARA", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)." (Cursiva y negrilla fuera del texto)

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

CASO CONCRETO

En consideración a los hechos objeto de investigación y a las pruebas que reposan en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de naufragio, los siguientes:

- Aproximadamente las 10:30 de la mañana la motonave "HAMMONIA FORTUNA" de bandera Liberiana zarpó del Puerto de Buenaventura con destino a Guayaquil (Ecuador).
- Las condiciones del tiempo eran buenas para la navegación, sin lluvia, marea alta.
- Cuando la citada nave realizaba su tránsito por el canal navegable lo hizo en condiciones normales, sin notar la presencia de ninguna nave, produciendo oleaje a su paso.
- La motonave "LA NIÑA SARA" se encontraba a la orilla con la proa en seco y perpendicular a la playa, según lo verificado y plasmado en el dictamen pericial, y cuando se produjo el oleaje la nave se inundó sin que se pudieran tomar medidas para sortear la situación.

Al respecto, en virtud del párrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho encuentra pertinente analizar ciertos elementos normativos y probatorios determinantes para la declaratoria de responsabilidad del siniestro.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE "LA NIÑA SARA", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

Inicialmente, debemos señalar que el siniestro marítimo a investigar por el Capitán de Puerto, no era precisamente hundimiento sino naufragio, como lo señala el artículo 26 del Decreto-Ley 2324 de 1984, por lo cual se procederá a modificar en ese sentido el fallo de primera instancia del 20 de noviembre de 2009, proferido por la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Igualmente, que la navegación marítima es una actividad considerada como peligrosa, por lo cual, en aplicación del artículo 2356 del Código Civil y su desarrollo jurisprudencial, el análisis probatorio que debe hacer el juez en procura de atribuir la responsabilidad del hecho dañoso cambia radicalmente.

La Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de octubre de 1999 dijo:

"(...) la fuente positiva de esta teoría se localiza en el artículo 2356 del C. Civil, cuyo texto permite presumir la culpa en el autor del daño que a su vez genera la actividad peligrosa, sin que ello implique modificar la concepción subjetiva de la responsabilidad, pues aún dentro del ejercicio de la actividad peligrosa ésta se sigue conformando por los elementos que inicialmente se identificaron, pero con una variación en la carga probatoria, porque demostrado el ejercicio de la actividad peligrosa ocasionante del daño, la culpa entra a presumirse en el victimario." (Cursiva y negrilla fuera del texto).

Cuando la regla general en los regímenes de responsabilidad es probar la culpa del agente, en el caso que se esté en presencia de actividades peligrosas, se presume la culpa de aquél, responsabilidad objetiva, y sólo podrá exonerarse probando la existencia de eximentes de responsabilidad, es decir, la existencia de una causa extraña como la fuerza mayor o caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o de un tercero.

Dentro del expediente de la investigación de primera instancia, especialmente en la primera audiencia celebrada el 27 de julio de 2008, se observa en la declaración del capitán de la nave "LA NIÑA SARA", que el día en que se presentó el siniestro de naufragio, la nave estaba cargada con víveres como arroz, panela, azúcar, harina y aceite, manifestando no tener conocimiento del peso total que llevaba y que toda se encontraba en la mitad de la motonave, aparte del peso de los pasajeros que tenía a bordo.

De la lectura y análisis del expediente, se aprecia que en el hecho acaecido sobrevino con culpa de la víctima, pues la nave se encontraba varada en el muelle corto, sin tomar las precauciones debidas puesto que supuestamente no iban a pasar mucho tiempo allí, tal situación, no le permitió en el momento de recibir el oleaje estabilizar la nave; según lo expuesto por el capitán y por el perito, y en consecuencia, haciendo que se produjera el siniestro sin responsabilidad de la nave "HAMMONIA FORTUNA".

El capitán del "HAMMONIA FORTUNA" realizó su operación en las condiciones habituales, es decir, la velocidad acostumbrada por su tránsito en la zona, personal idóneo para su maniobra y todas las condiciones de seguridad marítima requeridas, lo que

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE "LA NIÑA SARA", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

contrasta con el hecho de que la motonave afectada por el naufragio no contaba con ninguna clase de documentación ni del personal ni de la nave tampoco, así como se denota la falta de condiciones de seguridad para el ejercicio de la navegación, en esta caso la operación de fondeo de la nave.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia, en sentencia de la Sala de Casación Civil del 21 de febrero de 2002, M.P. José Fernando Ramírez Gómez, Exp. No 6063, expuso:

"Tratándose de la actividad de la víctima, ésta puede influir en el alcance de la responsabilidad haciendo irrelevante total o parcialmente la conducta de la persona a quien se hace la imputación. La primera situación, que conduce a la exoneración total, se presenta cuando esa actividad, dadas las circunstancias particulares de cada caso, rompe la relación de causalidad porque el daño se atribuye a la culpa exclusiva de la víctima. El segundo evento implica una atenuación de responsabilidad, por la aparición de concausas, pues lo que sucede es una concurrencia de culpas, ya que al lado de la del victimario confluye la de la víctima." (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Al romperse el nexo de causalidad entre el hecho y el daño, se desdibuja la culpa del agente que supuestamente lo produjo, ya que resultan decisivas y determinantes las conductas de la presunta víctima en su producción y como consecuencia de ello, se sometió a los efectos que su actuar imprudente conllevó.

En consecuencia, este Despacho confirmará el sentido del fallo de primera instancia, precisando que se trató de un siniestro marítimo de naufragio.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con fundamento en el informe pericial rendido el 21 de julio de 2008, por el perito naval señor LUIS FERNANDO GONZÁLEZ SÁNCHEZ, designado por la Capitanía de Puerto, se valoraron los daños sufridos por la motonave "LA NIÑA SARA" con ocasión del naufragio del 29 de diciembre de 2008, en la suma de seis millones seiscientos treinta y ocho mil pesos moneda corriente (\$6.638.000.00).

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Este Despacho confirma la decisión tomada por el Capitán de Puerto de Buenaventura en cuanto a imponer a título de sanción multa de dos salarios (2) mínimos legales mensuales vigentes para la fecha de los hechos, vale decir, equivalentes a la suma de novecientos noventa y tres mil ochocientos pesos moneda corriente (\$993.800.00), al señor capitán de la motonave "LA NIÑA SARA", por la violación de normas de marina mercante.

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

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE "LA NIÑA SARA", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA.

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero del fallo de primera instancia del 20 de noviembre de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo, el cual quedará así:

DECLARAR como responsable del siniestro marítimo de naufragio de la nave "LA NIÑA SARA" al señor ISNEL DÍAZ ARBOLEDA en su calidad de capitán, armador y propietario de la nave referenciada.

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo emitido por la Capitanía de Puerto de Buenaventura del día 20 de noviembre de 2009.

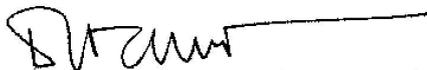
ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor ISNEL DÍAZ ARBOLEDA, capitán de la nave "LA NIÑA SARA"; al señor MARCIN ZYGARLICKI capitán de la nave "HAMMONIA FORTUNA", a su apoderado el señor HERNÁN ROJAS PEÑA, al gerente de la Agencia Marítima GLOBAL SHIPPING AGENCIES S.A.; 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 Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura, 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 DIC. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo