

16 OCT. 2012

80

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 29 de agosto de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por siniestro marítimo de incendio de la motonave "SOFIA LYNN", de bandera panameña, ocurrido el 29 de agosto de 2006, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento que el día 29 de agosto de 2006, la motonave "SOFIA LYNN" presentó una conflagración al interior del cuarto del capitán de pesca, en el momento en que la tripulación realizaba labores de descargue de la faena.
2. El 1 de septiembre del mismo año, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 29 de agosto de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio por caso fortuito y fuerza mayor, exonerando de responsabilidad a los investigados por el hecho y sancionando al capitán de la referida nave con dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes por infringir las normas de Marina Mercante.
4. El Director General Marítimo mediante auto del 19 de mayo de 2011, rechazó de plano el recurso de apelación interpuesto por el señor JOAQUÍN CHANG QUINONEZ, en su condición de capitán de la nave, al no haber sido presentado por conducto de abogado como lo exige el artículo 63 del Código de Procedimiento Civil, dándole el trámite de consulta, conforme a lo previsto 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 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución DIMAR No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8°, del artículo 8° del Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

18

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas en folio 144 del expediente, correspondiente al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El Capitán de Puerto de Buenaventura el 29 de agosto de 2008, mediante fallo de primera instancia declaró no responsables por el siniestro marítimo de incendio al capitán, armador, agente marítimo y la tripulación de la motonave "SOFIA LYNN".

Así mismo, determinó que el señor JOAQUÍN CHANG QUIÑONEZ, incurrió en violación a las normas de la Marina Mercante y lo sancionó con una multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes pagaderos solidariamente con la empresa AGROPESQUERA INDUSTRIAL BAHÍA CUPICA LTDA., armadora de la citada motonave.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 6°, artículo 2, del Decreto 1561 de 2002, esta Dirección General es competente para conocer en consulta investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2° 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 vió, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

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

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias que rodearon el siniestro de incendio ocurrido el 29 de agosto de 2006, las siguientes:

- La motonave "SOFIA LYNN" para el día de los hechos se encontraba fondeada en la Bahía de Buenaventura.
- El incendio se inició a las 13:45 horas por un corto circuito en los cables eléctricos que pasan por el techo del camarote del capitán de pesca, situada en la cubierta del puente de gobierno al lado de babor, siendo controlada la conflagración a las 15:00 horas del mismo día.

Frente a los anteriores hechos, el fallador de primera instancia declaró que el siniestro marítimo de incendio ocurrido el 29 de agosto de 2006, se produjo por una circunstancia imprevisible e irresistible, dando lugar a la exoneración de responsabilidad de los investigados.

Al respecto, en virtud del parágrafo 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.

Para el análisis del caso bajo estudio es preciso señalar que la navegación está catalogada como una actividad peligrosa, que conforme a las previsiones del artículo 2356 del Código Civil y la evolución jurisprudencial, tiene un tratamiento distinto a los regímenes tradicionales de responsabilidad, ya que en este caso se parte de una presunción de culpa de agente, que sólo puede ser destruida demostrando los elementos eximentes de responsabilidad como lo es la fuerza mayor y el caso fortuito.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia Sala Civil, en su sentencia del 1 de marzo de 2011, expediente 2009-00068-00 se refiere a las figuras del caso fortuito y la fuerza mayor de la siguiente manera:

"(...) en general, por fuerza mayor o caso fortuito debe entenderse 'el imprevisto que no es posible resistir, como el naufragio, el terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercido por un funcionario público, etc.' (art. 1º ley 95 de 1890); es claro que estos hechos o actos, u otros semejantes, que enuncia el legislador, requiere que sean

1/24

imprevisibles o irresistibles, significando lo primero, un acontecer intempestivo, excepcional o sorpresivo; y lo segundo, imposible, fatal, inevitable de superar en sus consecuencias (...)"

Ahora bien, la imprevisibilidad como presupuesto del caso fortuito y la fuerza mayor, debe entenderse como aquellas circunstancias que por su naturaleza escapan de las reglas de lo cotidiano o usual, por lo tanto, se tornan improbables razonablemente para una persona por cuanto su ocurrencia es casi nula.

En cuanto a la irresistibilidad, hace alusión a la imposibilidad de que el acaecimiento no pueda objetivamente evitarse como acontece con los fenómenos de la naturaleza, la cual sobreviene por razones ajenas a la voluntad del hombre.

En el caso concreto, con relación a los hechos, el señor RAFAEL ANTONIO CASTRO CHÁVEZ, perito naval categoría A, señaló en su informe lo siguiente:

"(...) el día martes 29 de agosto de 2006 en espera de adecuación para inicio de faena de atún, a las 13:45 horas ocurrió el siniestro marítimo al presentarse un incendio en el techo del camarote de capitán de pesca situado en la cubierta del puente de gobierno al lado de babor, ocasionando por un corto circuito en uno de los (sic) cables eléctricos que pasan por el techo del camarote, propagándose la conflagración (...)

Así mismo, el señor CLAUDIO ENRIQUE MIRANDA FIESTAS, expresó en declaración rendida el 7 de septiembre de 2006, cuando se le pregunta si se presentó antes del incidente alguna novedad con la parte eléctrica o en cualquier equipo, éste contestó:

"No, todo venía bien"

Por otro lado, dentro del proceso adelantado por el siniestro marítimo de incendio de la motonave "SOFIA LYNN", se observa que no existen pruebas que permitieran acreditar la ejecución de labores de mantenimiento a la mencionada nave antes de que se presentara el hecho, lo que hubiese permitido reducir las probabilidades de riesgos, más aun si se tiene en cuenta que se configuró en ejercicio de una actividad peligrosa como es la navegación, en donde los índices de este tipo de contingencias es considerablemente alto.

Conforme a lo anterior, se advierte que en el presente caso no concurren los elementos constitutivos de fuerza mayor, los cuales son la imprevisibilidad y la irresistibilidad. Ya que aun cuando el suceso se produjo de manera sorpresiva, tal como se desprende de la declaración del señor CLAUDIO ENRIQUE MIRANDA FIESTAS, al señalar que la conflagración sobrevino sin haberse presentado con antelación ningún tipo de novedad, no obstante el siniestro de incendio era resistible, toda vez que con una revisión preventiva de la nave, el suceso podría haberse evitado.

Frente a este punto el numeral 1º del artículo 1501 del Código de Comercio consagra entre las obligaciones del capitán, la siguiente:

"Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender"

En virtud de la citada norma, el capitán como custodio de la nave debe asegurar que se satisfagan los requerimientos mínimos para la navegación que va a emprender, lo que se garantiza a través de las revisiones y los mantenimientos respectivos que se realicen a la misma, lo cual no se acreditó en el caso en estudio. Obligación que no se contrae únicamente al comandante de la motonave, sino que también corresponde al armador, ya que como persona que apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce, también debe velar por las óptimas condiciones de la nave antes del zarpe.

De acuerdo con lo expuesto, considera este Despacho que contrario a lo señalado por el Capitán de Puerto de Buenaventura en fallo del 29 de agosto de 2008, en el presente caso no se dan los presupuestos para hablar de caso fortuito o fuerza mayor, razón por la cual, conforme a la presunción de culpa que se deriva del ejercicio de las actividades peligrosas, el armador y el capitán de la nave "SOFIA LYNN", deben ser declarados responsables en el siniestro marítimo de incendio ocurrido el día el día 29 de agosto de 2006 en la motonave "SOFIA LYNN", y en consecuencia los artículos primero y segundo de la parte resolutive de la providencia en comento deben ser revocados.

AVALÚO DE DAÑOS

Teniendo en cuenta que no obra dentro del expediente prueba que permita avaluar los posibles daños ocasionados con el siniestro, como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de una persona tendiente a reclamarlos, este Despacho se encuentra en la imposibilidad de establecerlos.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Respecto a la violación a las normas de Marina Mercante, observa este Despacho que el Capitán de Puerto de Buenaventura sancionó al capitán de la nave "SOFIA LYNN" con la imposición de una multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, al portar un permiso de operación vencido desde el 19 de agosto de 2006, es decir, ya había expirado antes de la conflagración. Por lo tanto, el capitán incumplió con el numeral 9 del artículo 1500 del Código de Comercio, hecho que permite ratificar frente a este punto en vía de consulta la decisión proferida en primera instancia.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- REVOCAR los artículos primero y segundo del fallo de primera instancia proferido el 29 de agosto de 2008 por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con los considerandos de la presente decisión.

ARTÍCULO 2°.- DECLARAR la responsabilidad del señor JOAQUÍN CHANG QUIÑONEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.465.288 de Buenaventura, en su calidad de capitán de la M/N "SOFÍA LYNN", y de la sociedad "AGROPESQUERA INDUSTRIAL BAHÍA CUPICA LTDA." con NIT. 17517-3, armadora de la mencionada nave, de acuerdo con lo señalado en la parte considerativa del presente fallo.

ARTÍCULO 3°.-CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 27 de octubre de 2008 proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme a lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor JOAQUÍN CHANG QUIÑONES, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.465.288 de Buenaventura, capitán de la nave "SOFIA LYNN", al señor CLAUDIO ENRIQUE MIRANDA FIESTAS, identificado con la cédula de extranjería No. 321.255 en su condición de tripulante de la referida nave, y a las señoras MARTHA LUCIA DE LA PAVA y GLADIS CECILIA FRANCO, en su condición de representantes legales de la sociedad armadora "AGROPESQUERA INDUSTRIAL BAHÍA CUPICA LTDA" o quien haga sus veces, en cumplimiento de lo establecido en los artículo 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°.- 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. 16 OCT. 2012



Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**
Director General Marítimo