

~~168~~
1150

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C., 25 JUN, 2007

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia, del 28 de septiembre de 2007, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de explosión a bordo de la motonave "GREACE" de bandera colombiana, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El 15 de febrero de 2007 ocurrió una explosión a bordo de la motonave "GREACE", perteneciente a la empresa "SOCOTUR LTDA.", donde uno de los tripulantes y varios pasajeros resultaron con quemaduras, lo cual fue informado por el Suboficial Segundo PALOMINO ATENCIA ROGER en su calidad de Comandante de la Unidad de reacción EGUC del Comando de Guardacostas del Caribe, quien informó a la Capitanía de Puerto de Cartagena de los daños sufridos por la motonave.
2. El 19 de febrero de 2007 el Capitán de Puerto de Cartagena profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo, ordenando decretar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

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 No. 825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena. 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.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Cartagena, practicó y allegó las pruebas listadas a folios 88-91 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia el 28 de septiembre de 2007, mediante el cual declaró responsable al señor YORQUIS CASTRO MIRANDA en su calidad de capitán de la motonave "GREACE" y a la señora SOCORRO CARABALLO VILLERO en su calidad de armadora de la motonave, así mismo declaró responsable al señor YORQUIS CASTRO MIRANDA en su calidad de

Capitán de la motonave "GREACE" por infracción a las normas consagradas en la resolución 128 de 2001, imponiendo una multa de uno punto ochenta y dos (1.82) salarios mínimos.

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 ajenas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, que 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

Este Despacho considera pertinente pronunciarse en primera medida sobre la existencia del siniestro marítimo:

El artículo 26 del Decreto-Ley 2324 de 1984 indica que: *"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes: 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"* (subraya y cursiva fuera de texto)

La Resolución A. 849(20) aprobada el 27 de noviembre de 1997 de la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se acogió el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos define como siniestro marítimo:

"4.1 Siniestro marítimo: un evento que ha tenido como resultado:

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

Mas adelante, define la lesión grave así:

"4.8 Lesiones graves: las que sufre una persona en un siniestro y que dan como resultado una incapacidad de más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones." (cursiva fuera de texto)

Entre las actividades consideradas como peligrosas, se encuentra la navegación marítima, ya que la misma necesita en su desempeño el empleo de un medio calificado como peligro, en este sentido lo consagra el artículo 2356 del Código Civil que al regular la responsabilidad por actividades peligrosas sólo exige que sea imputable el daño.

En el caso de la responsabilidad por actividades peligrosas, no es la diligencia media la que se toma en cuenta, sino las correspondientes y necesarias precauciones tomadas en equivalencia al riesgo de peligro latente, de lo que se puede concluir que en desarrollo de una actividad peligrosa el agente tiene una obligación de resultado, lo que invierte la carga de la prueba al darse una presunción de culpa.

La Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia en sentencia de fecha dieciocho (18) de Mayo de 1972 expresó al respecto que: *"(...) no es de por sí el hecho de las cosas, sino en últimas la conducta del hombre, por acción o por omisión, el fundamento o base necesaria para dar aplicación a lo consagrado en el artículo 2356 del Código Civil, es preciso indagar en cada caso concreto quien es el responsable de la actividad peligrosa, ya que el responsable por el hecho de las cosas inanimadas es su guardián."*

Las cosas producen daño:

- a) *Cuando el hombre las utiliza como instrumento de su actividad positiva (Utilidad).*
- b) *Cuando el peligro latente existente en ellas se manifiesta y exterioriza al generarse un perjuicio espontáneo que escapa a todo control del hombre."* (cursiva fuera de texto)

Al respecto se pronunció la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia en sentencia S-012-99, indicando: *" (...) la regla del artículo 2356 del código civil apareja una presunción de culpa en contra de quien causa perjuicios con ocasión de aquellas actividades cuya ejecución entraña peligros o riesgos para las personas del entorno, responsabilidad de la cual solamente se exonera cuando acredite que el daño sólo pudo tener por fuente cualquier suceso extraño, como la fuerza mayor, la culpa exclusiva de la víctima o de un tercero. Esto es que todas las actividades peligrosas, aparejan "la existencia de una obligación legal de resultado consistente en vigilar esa actividad e impedir que ella, por su propio dinamismo o debido a circunstancias anormales que la rodearon en un momento dado, escape al control de quien de la aludida actividad se sirve o reporta beneficio; luego si en la realización de un daño se demuestra que tuvo influencia causal caracterizada, un hecho del cual viene haciéndose mérito en estas consideraciones, ello en términos de ley, es suficiente para tener por probada, por vía de una presunción contenida en aquella disposición, la infracción de la obligación de guarda aludida"* (cursiva y subraya fuera de texto)

~~170~~
152

De acuerdo con los informes de medicina legal, Dirección Regional del Norte-Seccional Bolívar, Sede Cartagena del 23 de febrero de 2007, obrantes a folios 40, 41 y 41 las señoras ERIKA JOHANNA HERNÁNDEZ GUERRERO, LUZ LIDIA GUERRERO CASTRO y el niño JOHAN FELIPE HERNÁNDEZ GUERRERO sufrieron quemaduras de primer grado, por líquido caliente, otorgando una incapacidad de quince (15) días, por lo que se tienen como lesiones graves y se configura el siniestro marítimo.

El informe pericial obrante a folios 73-83 del expediente concluyó:

- *"Las faenas de transporte de personal efectuadas por la empresa Socotur adolecieron de una adecuada planificación, debido a que durante la navegación suspendieron sus recorridos para recoger combustible..."*
- *La Tripulación de la lancha efectuó manipulación inadecuada del combustible, al poner y sacar de línea tanques de combustible cambiando de posición la manguera de alimentación de tanque a tanque; durante la navegación el combustible se vierte al exterior de los tanques, a la cubierta e impregna los elementos circundantes incluyendo la batería; los gases salen de los tanques quedando containerizados en el compartimento semicerrado."*
- *Se produjo una ignición (sic) indeseada de la atmósfera cargada con gases de combustión dentro del compartimento semi cerrado en que se transporta combustible; debido principalmente a fugas eléctricas provenientes del sistema eléctrico subestándar con que cuenta la lancha."* (cursiva fuera de texto)

Al expediente no se allegó el plan de mantenimiento de la nave y de acuerdo con el concepto del perito se efectuó una manipulación inadecuada de combustible y más aún cuando de acuerdo con el concepto del perito, el cual no fue controvertido en su oportunidad, los tanques en que transportaban el combustible estaban defectuosos lo que en últimas causó la explosión.

Que de acuerdo con el acervo probatorio recaudado en el expediente la señora SOCORRO CARABALLO VILLERO era la armadora de la motonave "GREACE" para la época de los hechos, estando registrada ante la Autoridad Marítima como propietaria de la misma, además asumió los gastos médicos, excusó al Capitán de la motonave por no asistir a la audiencia y llamó a otra lancha para la asistencia de los heridos.

En cuanto a los gastos médicos se precisa que de acuerdo a declaración de la señora ERIKA JOHANA HERNÁNDEZ, obrante a folio 14: *"la señora canceló todo lo que la clínica pedía."*

Que la señora LUZ LIDIA GUERRERO CASTRO en la declaración obrante a folios 34 y 35 indicó: *"Los gastos médicos del día del accidente en la clínica AMI los asumió la señora"*

Socorro y fórmulas médicas de ese mismo día, los gastos de consulta con especialistas no los asumió".

Obrante en el expediente a folio 21 y 22, figura una certificación de cancelado \$20.000 por consulta especializada y factura por \$36.863 pesos, por dos medicamentos, razón por la cual este Despacho se abstendrá de pronunciarse sobre los gastos médicos posteriores al día del siniestro, por no existir en el acervo probatorio más elementos de juicio que permitan pronunciarse a fondo sobre este aspecto.

Lo anterior no es impedimento, para que los interesados adelanten las acciones pertinentes ante la jurisdicción ordinaria, teniendo como base la declaratoria de responsabilidad establecida en el presente fallo.

Que en materia marítima un capitán diligente evita efectuar una operación peligrosa como es el cargue de combustible con pasajeros a bordo, máxime cuando la actividad se realizó contraviniendo disposiciones legales.

Que tanto el capitán de la nave señor YORQUIS CASTRO MIRANDA como la señora SOCORRO CARABALLO VILLERO en su calidad de armadora de la motonave no demostraron la ocurrencia de una causal eximiente de responsabilidad, razón por la cual no existe ningún elemento dentro de la investigación, que pueda desvirtuar la presunción de culpa que pesa en contra de quien causa perjuicios, con ocasión de aquellas actividades peligrosas, y no se demostró por parte de los mismos que se hubieren tomado las precauciones equivalentes al riesgo de peligro latente.

En razón a lo anteriormente mencionado, este Despacho procederá a confirmar el fallo de primera instancia, del 28 de septiembre de 2007, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena.

VIOLACIÓN A NORMAS DE MARINA MERCANTE

En cuanto a la violación de las normas de la Marina Mercante se tiene que:

El señor YORQUIS CASTRO MIRANDA en su calidad de capitán de la motonave "GREACE" infringió las siguientes normas de la marina mercante:

1. El numeral 10 del artículo 1501 del Código de Comercio que establece como una función y obligación del capitán de la nave:

" 10. Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran dentro de la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave:

d) incendio." (cursiva fuera de texto)

2. El literal c del numeral 2 del artículo 2 de la resolución 520 de 1999 "Por medio de la cual se reitera el cumplimiento de normas y se reiteran y adoptan procedimientos para el control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales" establece que las naves de matrícula nacional deberán:

" c. No transportar combustible en tanques o bidones sobre cubierta, ni en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible adicional a ser transportada como carga, con el fin de prevenir la contaminación marina, preservar la vida humana en el mar y cumplir con la autorización de capacidad máxima de transporte de combustible de conformidad con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible." (cursiva fuera de texto)

3. La resolución número 128 de 2001, vigente para la época de los hechos, prevé las siguientes contravenciones:

"006 Portar en las embarcaciones menores tanques o bidones defectuosos de combustible o que no permitan su correcta y segura ubicación en la nave."

"019 Navegar en una nave que no reúna las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación." (cursiva fuera de texto)

Razón por la cual este Despacho procederá a confirmar la sanción impuesta por el Capitán de Puerto de Cartagena, en el fallo de primera instancia del 28 de septiembre de 2007.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- ACLARAR el artículo 1º del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena el 28 de septiembre de 2007, en el sentido de declarar responsables del siniestro marítimo de explosión al señor YORQUIS CASTRO MIRANDA, identificado con la cédula de ciudadanía número 73.185.308 de Cartagena, en su calidad de Capitán de la motonave "GREACE" y a la señora SOCORRO CARABALLO VILLERO, identificada con la cédula de ciudadanía número 33.151.938 de Cartagena, en su calidad de armadora de la motonave.

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR las demás partes del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena el 28 de septiembre de 2007, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo al señor YORQUIS CASTRO MIRANDA, en su calidad de Capitán de la motonave "GREACE" y a la señora SOCORRO CARABALLO VILLERO, en su calidad de armadora de la motonave en mención, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Cartagena, 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, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase.

25 JUN. 2010

Contralmirante **LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN**
Director General Marítimo