

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
Bogotá, D.C., 26 SET. 2011

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 12 de mayo de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "CARACOL", de bandera colombiana, ocurrido el 13 de febrero de 2005, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta presentada por el Teniente de Coberta MARTÍN ALEJANDRO BELTRÁN PUCHE el 18 de febrero de 2005, se puso en conocimiento del Capitán de Puerto de San Andrés, que el día 13 de febrero de 2005 la motonave "CARACOL" encalló en arrecife coralino saliendo de Cayo Bolívar, por desconocimiento por parte del capitán del canal de acceso al Puerto de San Andrés.
2. El 18 de febrero de 2005, el Capitán de Puerto 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 12 de mayo de 2008, el Capitán de Puerto de San Andrés emitió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró la responsabilidad del señor MILCIADES MARTÍNEZ CORTÉS, capitán de la motonave "CARACOL".
4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme en el artículo 57 del decreto Ley 2324 de 1984.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

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 DIMAR No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Andrés.

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

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de San Andrés, practicó y allegó las pruebas listadas del folio 74 al 81 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia. 

DECISIÓN

El 12 de mayo de 2008, el Capitán de Puerto de San Andrés emitió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró la responsabilidad del señor MILCIADES MARTÍNEZ CORTÉS, capitán de la motonave "CARACOL".

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 6º, 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 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 awoquen 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 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

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias que rodearon el siniestro ocurrido el 13 de febrero de 2005, las siguientes:

- El timón presentó una falla, posiblemente en una de sus mangueras hidráulicas, puesto que se iba a estribor mientras que el capitán trataba de enderezarlo.
- Al notar esta deficiencia, el señor MILCIADES MARTÍNEZ detuvo la marcha de la motonave, se apagó el motor y se dirigió al cuarto de máquinas para encenderlo nuevamente; mientras fue a realizar dicha acción, dejó al señor CARLOS MEDINA MARTÍNEZ en el puente de mando.
- Cuando el capitán estaba regresando al puente se dio cuenta que una ola lo llevaba hacia un arrecife coralino y la motonave "CARACOL" encalló en éste.
- Esta situación se presentó porque el capitán de la motonave "CARACOL" no se encontraba en el puente de mando, dado que momentos antes de encallar estaba en el cuarto de máquinas, de tal manera que cuando subió no logró hacer nada para evitarlo.

Frente a los anteriores hechos, el fallador de primera instancia declaró responsable del siniestro de encallamiento al señor MILCIADES MARTÍNEZ CORTÉS.

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.

En primer lugar, es de resaltar 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. 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 y sólo podrá exonerarse probando la existencia de eximentes de responsabilidad.

Con relación a lo anterior, 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)

En aplicación del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 1495 del Código de Comercio el cual establece que es el capitán el que tiene el gobierno y dirección de la nave.

Ahora bien, el capitán de la motonave "CARACOL", el señor MILCIADES MARTÍNEZ CORTÉS, incurrió en varias faltas dentro de su rol de jefe de gobierno. Éste no dispuso ninguna guarda mientras navegaba y aún más al momento de los hechos, pues dejó al señor CARLOS MEDINA MARTÍNEZ, el cual en la declaración rendida el 24 de febrero de 2005 a las siguientes preguntas respondió:

"PREGUNTADO Tiene licencia de navegación CONTESTO No PREGUNTADO Sírvase decir al despacho si tiene carnet (sic) de pesca CONTESTO no (...) PREGUNTADO Que (sic) experiencia tiene usted como marino CONTESTO tengo más o menos experiencia..."

Queda claro para este Despacho que se puso de guarda a una persona que no contaba con la experiencia para realizar esa función y que no tenía la correspondiente licencia de navegación.

Así mismo, dentro de las dos declaraciones rendidas por el capitán de la motonave hay una incongruencia frente al motor, toda vez que en la primera que rindió el día 24 de febrero de 2005 expresó que el motor no presentó ninguna novedad y que funcionaba bien. Sin embargo para la segunda declaración rendida el día el 01 de marzo de 2005, se le preguntó: "Cuando el mando de velocidad se pasaba a neutro había presentado problemas de apagado el motor anteriormente" y éste respondió: "afirmativo pero no con frecuencia.

Esto demuestra que la motonave presentó en algún momento inconvenientes y que por lo tanto el capitán pudo haber tomado una decisión diligente y evitar así el encallamiento, pues parte de éste fue la falla del motor.

Aunado a lo anterior, el capitán no conocía el acceso al canal del puerto de San Andrés, por cuanto era la primera vez que realizaba ese trayecto hacia Cayo Bolívar.

El señor MILCIADES MARTÍNEZ CORTÉS, tampoco utilizó la carta náutica, la cual está establecida como una obligación para las naves nacionales y extranjeras que transiten en aguas jurisdiccionales colombianas, como guía para la navegación y poder de minimizar los peligros inherentes a la actividad.

Así las cosas, es pertinente traer a colación la teoría de la guarda dentro de la navegación:

"... podemos concluir que el responsable de la actividad peligrosa, cuando ella se ejerce con cosas, es quien tiene el poder intelectual de dirección y control, poder que puede

estar en cabeza de varias personas naturales o jurídicas, las cuales pueden tener diferentes relaciones de hecho frente a la actividad."¹ (Cursiva y negrilla fuera del texto).

Este Despacho al considerar los hechos que rodearon este siniestro marítimo y teniendo en cuenta que de la navegación, profesión que desempeña el señor MILCIADES MARTÍNEZ CORTÉS, se presume una culpa por tratarse del desarrollo de una actividad considerada peligrosa, establecida en el artículo 2356 del Código Civil, la cual fue desarrollada por la Corte Suprema de Justicia en Sala de Casación, mediante sentencia del 12 de julio de 2005, de la siguiente manera:

"(...) Es oportuno empezar por precisar que, como de antaño lo tiene definido esta Corporación, el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de culpa en contra de quien despliega ciertas actividades que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal." (Cursiva y negrilla fuera del texto).

En conclusión, se aprecia por este Despacho que el encallamiento habría podido evitarse si el capitán hubiera tomado acción respecto a la novedad que presentaba el motor.

A lo anterior se suma haber designado un tripulante sin experiencia a hacer la guardia; no cumplir con la obligación de usar la carta náutica, máxime cuando era la primera vez que se dirigía a ese destino y desconocía el acceso al canal al puerto de San Andrés.

Como jefe de gobierno conoce los peligros que rodean el ejercicio de la navegación y de lo cual se infiere que aquel que tenga el mando de la nave está obligado a tomar las precauciones necesarias para evitar siniestros y en consecuencia debe cumplir con su obligación de propender por la seguridad en la navegación.

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de los daños, teniendo en cuenta que no obra dentro del expediente prueba en la cual se relacionen los posibles daños ocasionados con el siniestro, como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos, este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

Lo anterior no obsta para que si un tercero lo encuentra pertinente, se adelanten las respectivas acciones ante la Jurisdicción Ordinaria, teniendo como base la declaratoria de responsabilidad establecida en este fallo.

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

¹ TAMAYO JARAMILLO, Javier. "De la Responsabilidad Civil". Tomo II, De la Responsabilidad Extracontractual. Editorial TEMIS, Bogotá 1999. Pág. 285.

Frente a la violación a las normas de la Marina Mercante, se tiene que el capitán incumplió varias de las obligación establecidas en el artículo 1501 del Código de Comercio como son: emplear la mayor diligencia para salvar los efectos de la nave, cumplir las leyes de la marina mercante y hacer uso obligatorio de la carta náutica, establecida en el Resolución No. 078 de 2000. Por lo tanto, el Capitán de Puerto de San Andrés impuso a título de sanción una multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes al señor MILCIADES MARTÍNEZ CORTÉS en calidad de capitán de la motonave "CARACOL", los cuales deberá pagar de manera solidaria con el señor JUAN ENRIQUE ARCHIBOLD NEWBALL armador y propietario de la misma.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia del 12 de mayo de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

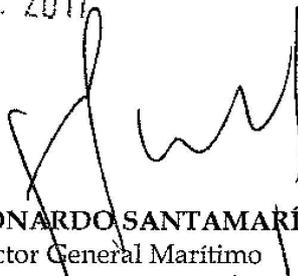
ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido del presente fallo a los señores MILCIADES MARTÍNEZ CORTÉS, identificado con cédula de ciudadanía No. 9.055.532 de Cartagena, JUAN ENRIQUE ARCHIBOLD NEWBALL, identificado con cédula de ciudadanía No. 18.002.511 de San Andrés, capitán y armador de la motonave "CARACOL" y demás partes interesadas, 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 de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de San Andrés, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la División de Gente y Naves de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

26 SET. 2011



Contralmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN
Director General Marítimo