

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 17 NOV 2015

Referencia: 14012009019
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 12 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de DAÑOS A EQUIPOS DE PESCA, ocasionados por la M/N FU HUA de bandera panameña, ocurrido el 28 de noviembre de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante denuncia presentada el día primero (1) de diciembre de 2009, por los señores GABRIEL IBARRA, WILBERTO OROZCO y LISANDRO PACHECO, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del presunto siniestro de daños a equipos de pesca ocasionados por la M/N FU HUA.
2. El día dieciocho (18) de diciembre de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de daños a equipo de pesca ocasionados por la M/N FU HUA, de bandera panameña, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día doce (12) de septiembre de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el siniestro marítimo de daños a equipos de pesca ocasionados por la M/N FU HUA, ocurrió con responsabilidad de los señores GABRIEL IBARRA, WILBERTO OROZCO y LISSANDRO PACHECO, tripulantes de la motonave LA NIÑA, sin identificación.

Aunado a ello, declaró que los señores GABRIEL IBARRA, WILBERTO OROZCO y LISSANDRO PACHECO, tripulantes de la motonave LA NIÑA, sin identificación, incurrieron en violación a las normas de la Marina Mercante, al omitir las reglas de navegación y seguridad marítima.

Por lo anterior, el Capitán de Puerto de Santa Marta impuso a los señores GABRIEL IBARRA, WILBERTO OROZCO y LISSANDRO PACHECO, multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes que equivale a la suma de UN MILLÓN SETENTA Y UN MIL DOSCIENTOS PESOS M/C (\$1.071.200).

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

ANÁLISIS TÉCNICO

Mediante auto del dieciocho (18) de diciembre de 2009, se nombró como perito al señor GUSTAVO ANTONIO JIMENEZ, Perito Marítimo, para que conceptuara al respecto. El día veinticinco (25) de enero de 2010 presentó su informe, el cual se corrió traslado a las partes, dejando constancia que procedía la aclaración o complementación y la objeción por error grave.

El perito GUSTAVO ANTONIO JIMENEZ, en su informe concluyó lo siguiente:

- 1- *Es difícil apreciar luces con exactitud entre el Orto como el Ocaso*
- 2- *Durante el día se deben hacer señas ondeando una camisa de lado a lado y durante horas nocturnas con la lámpara.*
- 3- *Durante una maniobra de acoderamiento un oficial va en proa y el otro en popa.*
- 4- *Toda persona que realice faenas de pesca debe tener conocimiento de regulaciones – reglas del camino, luces – áreas de tráfico peligroso, etc.*
- 5- *Peso aproximado de un trasmallo completo 300 – 400 kilos.*
- 6- *Un trasmallo después de botado se hunde por el plomo que lleva a su alrededor, y queda flotando por las pequeñas boyas de icopor.*
- 7- *El área de Drummond está delimitada así: hacia la parte norte: parte E Lat. 11°07' N Long 074°17' W parte W Lat. 11°07' N Long 074°18.5' W y hacia la parte sur: Parte E Lat. 11°05'.50'' N Long 074°16.3' W parte W Lat. 11°05' N Long 074°185'W*
- 8- *Las boyas del trasmallo se viene apreciando a una distancia aproximada de 20-30 metros debido a su tamaño y dependiendo de la luminosidad.*
- 9- *Cada vez que se hace un reporte de alerta o inseguridad, el supervisor de turno de toda la compañía debe sentarlo en el libro.*
- 10- *Los movimientos o cambios de rumbo para barcos de estas esloras en estas áreas es delicado. Y debe hacerse con el mínimo ángulo a cualquier banda.*
- 11- *Toda embarcación de pesca artesanal debe tener mínimo una linterna a bordo.*
- 12- *Una lancha de pesca artesanal no está obligada a llevar luces de navegación.*
- 13- *Es difícil para esa clase de lanchas, ser detectadas por el radar debido a que son de madera, pequeñas y no poseen reflector transponder.*

AMPLIACIÓN INFORME PERICIAL

- 1- Un barco de este porte aunque es retardada su maniobrabilidad puede ver un objetivo en dirección a su proa a una distancia de 400-500 metros.
- 2- Según versiones de los pescadores inician a hacer señales cuando el barco estaba a una distancia aproximada de 1000 metros, lo cual muy posiblemente el piloto pudo haberla confundido debido a que la maniobra ya iniciando el ocaso y con la cantidad de luces exactamente en esa proa, difícilmente desde el puente se puede apreciar
- 3- Como normativa general durante toda maniobra debe estar el Primer Oficial junto con el Contramaestre y otros tripulantes en proa y el Segundo Oficial con sus marinos en popa, su deber, ir verificando todo contacto que se cruce por proa e ir avisando al puente.
- 4- De acuerdo a las condiciones reinantes, viento suave, buena visibilidad, mar en calma, indica que el personal de proa no estuvo atento.

Conducta técnica y náutica de las personas involucradas

Por parte de piloto, el señor FRANCISCO QUINTERO, persona idónea para el cargo, lleva suficiente tiempo en esta clase de faenas y en barcos de diferentes portes.

Por parte de los pescadores, aunque carecen de conducta marinera ya que debido a la hora (inicio del ocaso) hubieran podido haber agotado otro recurso, el de extender los brazos y mejor aún con una camisa o la bandera naranja, hicieron lo correspondiente en cuestiones de llamar la atención con la lámpara.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Respecto de lo que se considera accidentes o siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios 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,
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".

Por su parte, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución A.849, establece las siguientes definiciones:

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

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

Asimismo, establece qué debe entenderse como suceso marítimo:

“(4.4) Acaecimiento debido a las operaciones de un buque, o en relación con ellas, a causa del cual el buque o cualquier persona se ve en peligro, o a causa del cual se producen daños graves en el buque, su estructura o el medio ambiente”.

Más adelante, consagra el significado de los daños materiales graves, en relación con un siniestro marítimo:

“(2.16)

1. daños que:

1.1 afectan considerablemente a la integridad estructural, el funcionamiento o las características operacionales de un buque o de la infraestructura marítima; y

1.2 requieren reparaciones o sustitución de componentes importantes; o

2. La destrucción del buque o de la infraestructura marítima”.

Sobre el particular, la Autoridad Marítima Panameña adoptó la siguiente definición de accidentes marítimos, para la investigación de siniestros:

“Un accidente es un acontecimiento no deseado que tiene como resultado daños personales, daños materiales o pérdidas. Los accidentes incluyen la pérdida de vidas humanas o lesiones graves sufridas por cualquier persona a bordo, así como la caída de cualquier persona de una embarcación; la pérdida real o supuesta de un buque, el abandono o daño material de una nave; su colisión o encallamiento, su inutilización y también los daños materiales causados por un buque.

Un accidente también puede ser un suceso como el desmoronamiento del mecanismo de izado, la escora producida por el desplazamiento involuntario de la carga o lastre, la pérdida de carga al caerse por la borda o el enganche de los aparejos de pesca que pueda tener como consecuencia que el buque se escore hasta alcanzar un ángulo peligroso, si el suceso hubiese podido causar lesiones de importancia o daños a la salud de alguna persona. Es el deber de cualquier capitán o patrón examinar cualquier accidente que le ocurra a su buque o que se produzca a bordo del mismo”.

De lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que las circunstancias que rodearon los daños al equipo de pesca, ocasionando la pérdida del 70% de los trasmallos de la M/N LA NIÑA, no se enmarcan en el concepto de siniestro marítimo, teniendo en cuenta que como menciona la legislación nacional e internacional, para que se entienda como un daño grave, el enganche de los aparejos de pesca debe tener como consecuencia que el buque quede inclinado hacia un lado en un ángulo peligroso.

Se puede concluir entonces, que como no existió el siniestro marítimo de daños a equipos de pesca, no hay lugar a declarar la responsabilidad del mismo por parte de la tripulación de la M/N LA NIÑA. Por lo cual, se revoca el artículo primero del fallo del 12 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

Las Violaciones a las Normas de Marina Mercante son aquellas que se producen por el incumplimiento de la legislación marítima colombiana, relacionada con los requisitos que establece la Autoridad Marítima para permitir operaciones en agua jurisdiccionales.

El artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece el contenido de los fallos:

“Los fallos serán motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas”.

En la investigación quedó plenamente probado la omisión de las reglas marítimas, tal como desarrollar la actividad de pesca artesanal en una embarcación que no se encontraba registrada, no se demostró títulos de propiedad, no tiene matrículas ni certificados, el propietario de la embarcación no compareció ni acreditó su calidad de propietario.

El artículo 1 numeral 3 de la Resolución 520 de 1990, establece los documentos pertinentes que deben tener las naves o artefactos navales colombianas, así:

“(…) 3. Documentos pertinentes: Entiéndase por documentos pertinentes, el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, así como los avalados o admitidos por las mismas, habiendo sido expedidos por una Autoridad Marítima extranjera o por alguna Organización Reconocida, los cuales varían de acuerdo con la clase de nave y serán objeto de verificación en las inspecciones que se practiquen a las naves.

Los documentos pertinentes respecto a las naves y artefactos de matrícula nacional son:

- a) Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación;
- b) Patente de navegación o permiso especial de navegación (según la clase de nave);
- c) Patente del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura, INPA, tratándose de naves pesqueras;
- d) Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave);
- e) Documento de zarpe y demás documentos exigidos por la normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave;
- f) Certificado de matrícula o en su defecto pasavante;
- g) Certificado de registro de motor;
- h) Certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible;
- i) Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación;
- j) Autorización especial para tránsito expedida por la Capitania de Puerto de conformidad con lo previsto en los literales f) y g) del artículo 2o. de la presente resolución.

Por otra parte, frente a la responsabilidad el Capitán de una embarcación, el artículo 1495 del Código de Comercio colombiano manifiesta:

"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave.

La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca.

Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que le sean atribuidos por la ley. Las restricciones convencionales al derecho de representación del capitán no serán oponibles a terceros de buena fe".

El señor WILBERTO OROZCO CABALLOS, motorista de la lancha LA NIÑA, no ostenta la idoneidad para operar embarcaciones menores, incumpliendo medidas de seguridad, señalización y vigilancia, con lo que pone en riesgo su vida y la de los demás tripulantes.

Dentro de las funciones del Capitán mencionadas en el Código de Comercio colombiano está la cumplir con las leyes y reglamentos de marina, normas que no fueron acatadas por el señor WILBERTO OROZCO. El Capitán de Puerto de Santa Marta impuso multa para el señor GABRIEL IBARRA, WILBERTO OROZCO Y LISSANDRO PACHECO, por Violación a las Normas de Marina Mercante.

Se hace necesario modificar los artículos SEGUNDO y TERCERO de la decisión del 12 de septiembre de 2011, toda vez que el responsable en todo momento de la embarcación es el Capitán y la tripulación le deben obediencia y respeto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- REVOCAR el artículo primero del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el día 11 de septiembre de 2011, conforme a la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo del fallo del 11 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme a la parte motiva del presente fallo, el cual quedará así:

"Que el señor WILBERTO OROZCO CEBALLOS, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 5.073.981, motorista de la embarcación LA NIÑA, incurrió en Violación de las Normas de la Legislación Marítima colombiana por los hechos expuestos en los considerandos de la presente providencia"

ARTÍCULO 3°.- MODIFICAR el artículo tercero de la decisión del 11 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme a la parte motiva del presente fallo, el cual quedará así:

"Sancionar al señor WILBERTO OROZCO CEBALLOS, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 5.063.995, motorista de la embarcación LA NIÑA sin identificación, con multa de dos (2) salarios mínimos legales vigentes cuyo valor corresponde a UN MILLÓN SETENTA Y UN MIL DOSCIENTOS PESOS M/C (\$1.071.200)"

ARTÍCULO 4°.- CONFIRMAR en sus demás partes el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el día 11 de septiembre de 2011, conforme a la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 5°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor WILBERTO OROZCO CEBALLOS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 5.073.981, en su calidad de motorista de la embarcación LA NIÑA sin identificar, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta 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. 17 NOV 2015


Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)