

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 dieciséis (16) de noviembre de 2010, se nombró al señor PABLO DARIO FRANCO ROJAS, Perito Marítimo, para que conceptuara al respecto. El día quince (15) de febrero de 2011 presentó su informe. Se solicitó por parte del Capitán de Puerto de Coveñas, adición y complementación del informe pericial, pero no se incorporó a la investigación y se cerró la etapa probatoria.

El perito PABLO FRANCO ROJAS, en su informe concluyó lo siguiente:

1. Modo, tiempo y lugar

El incidente se presentó en la fecha y en el lugar que consta en los informes iniciales; en cuanto al modo, debemos atenernos a lo manifestado por el señor EDGAR LÓPEZ, operador de la motonave "CHARLIE", por cuanto el piloto (Principal testigo), no se pudo localizar. Se anexa copia del informe rendido por el sr. EDGAR LÓPEZ, con la solicitud de que sea también tenido en cuenta como fuente para suplir la carencia de testimonios, mismos que no se obtuvieron por substracción de materia.

2. Mantenimiento efectuado acuerdo programación

En cuanto al mantenimiento del cual fue objeto la embarcación "CHARLIE", antes de los hechos, el suscrito visitó personalmente el taller del club náutico "LOS DELFINES", y pudo constatar el cumplido y adecuado programa de mantenimiento que opera para el equipo marino a cargo del club. Cabe anotar que para certificar lo anterior, se programaron y llevaron a cabo tres (3) visitas técnicas, sin previo aviso y debidamente espaciadas, para percibir y juzgar de la manera menos falible, la aplicación del plan de mantenimiento y su correcta ejecución.

3. Causas que dieron origen al incidente

De acuerdo con el informe rendido por el señor EDGAR LÓPEZ, y con mi propia experiencia (vivo en la avenida de la playa, hace dos años), es cierto lo expresado en cuanto a los bañistas del lado norte (se han registrado varios accidentes) y es muy probable que al haberse embarcado un ola por babor, los turistas se hayan traslado al costado de estribor, afectado gravemente la estabilidad de la lancha y causando de manera inmediata (considerando la proporción de los pesos), una escora imposible de manejar para el piloto.

4. Estado de la motonave, motores y elementos de seguridad

El suscrito fue el perito que avaluó a la lancha "CHARLIE", durante su última renovación de certificados. De manera tal que conozco el buen estado de operación, conservación y alistamiento de la lancha, de sus motores y de los elementos de seguridad a bordo; además de observar rutinariamente su operación, dadas mi residencia y mi permanente vinculación al Gremio Marítimo de Tolú.

5. Reparaciones efectuadas desde el día del siniestro.

La embarcación "CHARLIE", fue objeto de mantenimiento inmediato, una vez sucedió el incidente.

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".*

Doctrinariamente el naufragio ha sido definido como:

"El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas" (cursiva por fuera de texto).

Así mismo, se ha precisado su definición así:

"(...) sin embargo, buque náufrago no es solamente el que ha quedado destrozado totalmente hundido a causa de un accidente, también puede serlo, aun cuando no se hallare en situación tan extrema, si ha perdido su conducción de tal y esencialmente su aptitud para navegar a consecuencia de un siniestro" (cursiva, negrilla y subrayas por fuera de texto).

De lo mencionado anteriormente se puede concluir que, el día 14 de noviembre cuando la M/N CHARLIE se disponía a atracar frente al muelle de Tolú, luego de transportar 25 pasajeros desde las Islas del Archipiélago de San Bernardo, y por motivo de las olas se volteó la embarcación, teniendo como consecuencia la caída de personas al mar; constituye el siniestro marítimo de naufragio, el cual no fue especificado por el Capitán de Puerto de Coveñas en el fallo del día 8 de noviembre de 2011.

Frente a la responsabilidad del Capitán por el naufragio de la M/N CHARLIE, se tiene que el Capitán de Puerto en primera instancia declaró que los hechos ocurridos fueron irresistibles e imprevisibles, y eximió de responsabilidad al señor SIXTO CASTELLANOS MARTÍNEZ. Sin embargo, analizando el material probatorio se tiene que existe pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas para el día 14 de noviembre de 2010 en el área marítima y costera de Coveñas (folio 67), por lo cual no era desconocido para el piloto de la embarcación de las condiciones de la marea, pues esos pronósticos se publican por parte del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), hasta con seis meses de anticipación.

Por otra parte, en declaración de la señora MARÍA ANGELICA CUCHA, quien se encontraba en la lancha el día de los hechos, manifestó que la lancha presentó fallas desde el comienzo del viaje hacia las Islas del Archipiélago de San Bernardo:

"(...) tuvimos que detenernos en mar abierto para que ellos pudieran arreglar la lancha, según lo que ellos manifestaban llevaban una bujía dañada, igualmente, mirando se le entró agua a los motores, allí pudieron solucionar el problema y se prosiguió el viaje, pues el viaje se demoró más tiempo de lo demás. Llegamos súper tarde al acuario, hicimos el recorrido y nuevamente abordamos la lancha para llegar a la isla (...)"

Es muy claro que, si una motonave presenta fallas mecánicas y además se presentan condiciones meteomarinadas adversas, dicha motonave es susceptible de sufrir un accidente marítimo.

Igualmente, la señora MARÍA ANGELICA CUCHA, manifestó:

"(...) como a eso de las 3:00 de la tarde nos regresamos nuevamente en la misma lancha, igualmente ellos venían muy pendientes de los motores porque venían fallando, llegamos a un sitio Isla Palma ellos pararon a comprar gasolina luego salimos hacia el puerto de Tolú (...)"

Si había llegado en óptimas condiciones a Isla Palma, el operador de la M/N CHARLIE, debió esperar a que las condiciones fueran un poco más favorables para emprender el viaje hasta el puerto de Tolú. El Código de Comercio colombiano en su artículo 1501 numeral 1, establece que es obligación del Capitán:

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

La actividad marítima es considerada una actividad peligrosa. Y es obligación del Capitán tomar las medidas pertinentes para llevar a cabo su navegación de forma segura. Asimismo, es obligación del Capitán informar a la autoridad competente, en el primer puerto de arribo, este tipo de sucesos; en la investigación quedó demostrado que la Capitanía se enteró de oficio.

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 probada la omisión de las reglas marítimas, sin embargo, al establecer la sanción, observa el despacho que operó el fenómeno de la caducidad. Los hechos objeto de investigación ocurrieron el día dieciséis (16) de noviembre de 2010, el fallo de primera instancia se originó el día ocho (8) de noviembre de 2011, notificando el acto administrativo el día treinta (30) de noviembre del mismo año. El artículo 38 de Código Contencioso Administrativo establece:

"Salvo disposición especial en contrario, la facultad que tiene las autoridades administrativas para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de producido el acto que pueda ocasionarlas". (Cursiva fuera del texto).

Por este motivo, no es procedente realizar el estudio de la Violación de Normas de Marina Mercante.

Ahora bien, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación como consecuencia del siniestro marítimo de naufragio, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

Finalmente, se hace necesario modificar el artículo PRIMERO del fallo No. 042/CP09-ASJUR del ocho (8) de noviembre de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas, toda vez que el responsable en todo momento de la embarcación es el Capitán, por lo que el naufragio sufrido por la embarcación CHARLIE, ocurrió con su responsabilidad al no atender de manera diligente las condiciones de navegabilidad de la motonave.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

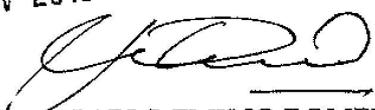
ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero del fallo No. 042/CP09-ASJUR del ocho (8) de noviembre de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas, conforme a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"DECLARAR la responsabilidad del señor SIXTO GABRIEL CASTELLANOS MARTÍNEZ, por el siniestro marítimo presentado el día 14 de noviembre de 2010, con la motonave CHARLIE, de bandera colombiana"

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas el contenido del presente fallo al señor SIXTO GABRIEL CASTELLANOS MARTÍNEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 92.499.829 expedida en Sincelejo (Sucre), en calidad de motorista de la lancha CHARLIE, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Coveñas 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)