

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 MAY 2017.

Referencia: 11012010007
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de agosto de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "RIO BAUDO" de bandera colombiana, ocurrido el 4 de julio de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del 6 de julio de 2010, suscrita por el señor ARTURO ISAAC SOLIS PEDROZA, en su condición de Capitán, el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "RIO BAUDO" de bandera colombiana, acaecido el día 4 de julio de 2010.
2. En consecuencia de lo anterior, el día 7 de julio de 2010, el Capitán de Puerto de Buenaventura decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la motonave "RIO BAUDO" de bandera colombiana, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 30 de agosto de 2010, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual se declaró la responsable al señor ARTURO ISAAC SOLIS PEDROZA, Capitán de la motonave "RIO BAUDO", a la señora SHIRLEY LOPEZ REINA, en calidad de Propietaria/Armadora, y a la señora MIRIAM PORTOCARRERO ESTUPIÑAN, administradora de la motonave.
4. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

(c)

109

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

En informe rendido por el Perito de navegación HERNANDO WIEST LOPEZ, (folios 61 y 69), señaló lo siguiente:

"(...) 7º. DATOS SOBRE LA ESTABILIDAD Y FACTORES QUE PUDIERON HABER AFECTADO LA MISMA:

La estabilidad es la capacidad del buque de volver a su posición de equilibrio, al cesar la fuerza externa que lo había apartado del mismo.

Para que exista equilibrio se deben dar las dos condiciones siguientes: desplazamiento igual a empuje y centro de gravedad del buque centro de carena en la misma vertical.

Atendiendo a la definición dada de estabilidad, el equilibrio del buque puede ser estable o no estable. Es decir, o el buque tiene la capacidad de recuperar la posición inicial de equilibrio, y, por tanto, será estable, o no tiene capacidad, y entonces, será no estable. Dentro del equilibrio no estable tienen cabida las típicas denominaciones de equilibrios indiferente e inestable.

Analizando cada vez una de las tres posibilidades se dirá que un buque tiene equilibrio estable cuando al ser desviado de su posición de equilibrio por una fuerza momentánea, una vez haya cesado esta recuperará su posición inicial. Si el buque tiene equilibrio inestable la tendencia será la de apartarse más de la posición de equilibrio, y si tiene equilibrio indiferente permanecerá en la posición en la que se haya dejado la fuerza momentánea. Se insiste en que estos dos últimos modos de equilibrio, inestable o indiferente, desde el punto de vista de la estabilidad del buque se consideran no estables.

Con base en las anteriores definiciones y los testimonios dados por la tripulación dentro de la investigación, se puede determinar que el accidente ocurrido a la motonave RIO BAUDO no fue ocasionado por pérdida de la estabilidad ocasionada quizás por el desplazamiento de la carga por mala estiba.

(...)

9. POSIBLES CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL HUNDIMIENTO:

Las posibles causas que dieron origen al hundimiento de la motonave RIO BAUDO podrían ser:

1. *Daño del casco a causa de haber tocado fondo durante la navegación desde la Isla del Mono a la altura de la bocana o desembocadura del Rio San Juan. La marea se encontraba medio bajando a las 12:00 horas.*
2. *Falta de mantenimiento o mal mantenimiento al casco.*
3. *Apertura de alguna de los tablonces que conforman el casco por acción de peso de la carga sobre un determinado punto.*
4. *El no funcionamiento adecuado de las dos (2) motobombas, o la falta de capacidad de las mismas para achicar a mayor rata que la del ingreso del agua. Contaba con una bomba acoplada al propulsor o una portátil.*
5. *El mamparo divisorio del cuarto de máquinas con la bodega no era estanco por lo que el agua al haber entrado por cualquiera de los dos compartimientos inundaba también al otro compartimiento. Al haber sido este mamparo estanco solo se hubiera inundado unos de los dos compartimientos lo que el otro le hubiera permitido permanecer a flote a la embarcación y de esa ser remolcada hacia un sector seguro salvando la motonave y posiblemente la misma carga. (...)"*

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Buenaventura para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Buenaventura, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "RIO BAUDO" de bandera colombiana, ocurrido el 4 de julio de 2010, (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

W
1

19

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

De la revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Buenaventura, declaró responsables por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio al señor ARTURO ISAAC SOLIS PEDROZA, en calidad de Capitán de la motonave "RIO BAUDO", a la señora SHIRLEY LOPEZ REINA, en calidad de Propietaria y Armadora, y a la señora MIRIAM PORTOCARRERO ESTUPIÑAN, administradora de la respectiva motonave debido a que no se garantizó la buena condición de navegabilidad de la motonave al emprender la navegación.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones, para lo cual se citan algunas pruebas obrantes en el expediente de la siguiente manera:

En declaración rendida por el señor ARTURO ISAAC SOLIS PEDROZA, en condición de Capitán de la motonave "RIO BAUDO", narró los hechos de la siguiente manera:

"Salimos a las del día cuatro de julio sin ninguna novedad, el barco venía muy bien, por ahí unos cuarenta minutos de venir andando se presentó una emergencia con una fuga de agua, la motobomba y la bomba del barco no daban abasto para evacuarla, la gente achicaba con balde y con ollas y nada, no se pudo controlar llamé a la una y diez de la tarde a Guardacostas pidiendo auxilio, que tenía una emergencia en el barco con un agua que no se controlaba, ellos me contestaron que les diera mi posición, le dije la misma que antes dije, esa era la posición que venía, ellos me dijeron que buscara los chalecos y que cada uno se los pusiera y que nos hiciéramos en un grupo que ellos nos rescataban, llegaron a la una y cuarenta, pero ya el barco se estaba hundiendo, la maquina estaba parada, ya no había nada que hacer. Ellos legaron evacuaron la tripulación a la lancha de ellos y cogieron el barco hasta halarlo a tierra, al bajo de ladrilleros para ver si se podía salvar el barco, pero ni hubo caso, no había nada que hacer (...)" (Cursiva fuera de texto)

Al ser preguntado por el sitio de donde zarpó, la cantidad de pasajeros que venían a bordo y que cantidad de carga venia transportando, respondió:

"Salimos de Isla de Mono departamento de Chocó cargado con catorce toneladas de madera aproximadamente, venía el dueño de la madera, todo venía normal." (Cursiva fuera de texto)

En relación a las condiciones de navegabilidad con la que zarpó la nave:

"Salimos bien a las doce del día cuatro de julio y al llegar a la latitud 03° 57 con longitud 77° 30, fue que se presentó el problema" (Cursiva fuera de texto)

Al indicar por donde inició el ingreso de agua:

"El agua ingresó por debajo del casco y el maquinista fue quien se dio cuenta que el agua le aumentaba en la máquina y él fue quien dio la alarma (...)" (Cursiva fuera de texto)

Handwritten mark or signature.

Al ser interrogado por la causa que generó el ingreso de agua la motonave:

"Una tabla que se abrió" (Cursiva fuera de texto)

De la anterior declaración se concluye, que la motonave "RIO BAUDO" al venir cargada con catorce toneladas de madera aproximadamente y encontrarse en posición latitud 03° 57 con longitud 77° 30, presentó una entrada de agua en el casco provocada por una tabla que se abrió, al no poder controlar la situación procedieron a llamar a Guardacostas los cuales evacuaron la tripulación, halaron la nave hasta tierra pero ésta no se pudo salvar.

Con respecto a reparaciones, mantenimiento y estado en que se encontraba la motonave, obran las siguientes declaraciones:

- Declaración del señor WASHINGTON LOZANO CASTRO, en calidad de Marinero:

"La nave estaba bien no había necesidad de repararla, no se le hizo ninguna reparación"

(...)

"Cuando está filtrando agua en cada viaje se le hace calafateo, el barco estaba bueno, pero no se decirle cuando se le hace mantenimiento"

(...)

"Hace un mes se calafateó" (Cursiva fuera de texto)

- Declaración del señor MELANIO CUERO SALAZAR, en calidad de Maquinista:

"Antes de salir del viaje anterior se le hizo calafateo, se le cambio cuatro tablones del fondo se hizo en la palera hacia al fondo casi llegando al terminal, lo hizo un señor un señor que le llaman "William" y el calafateo lo hizo un señor que le dicen "Capotini". Durante ese viaje no hubo problema."

(...)

"No tengo pendiente, pero creo que hace como seis meses se le hizo trabajo general en la playa de la palera, eso se acostumbra los barcos de madera, se hizo por los mismos señores que antes mencioné." (Cursiva fuera de texto)

- Declaración de la señora MIRIAM PORTOCARRERO ESTUPIÑAN, Administradora de la motonave:

"Hace como un mes se le hizo cambio de cuatro tablas y se le calafateo la parte de cubierta que era por donde entraba agua, pero en sí el barco estaba bien, ese trabajo se hace cuando el barco viene haciendo alguna agüita, pero no fue daño grave, no hay registro de esos trabajos"

(...)

"El calafeteo lo hace un señor que le dicen "pacutini" y el carpintero es conocido con el nombre de William, él es el que arregla todos esos barcos de la palera. Los trabajos se hicieron en el muelle donde siempre está el barco, en la bodega maderas Querá" (Cursiva fuera de texto)

3

13

De igual forma es oportuno referirse a lo dictaminado por el Perito HERNANDO WIEST LOPEZ (folio 61-69) con respecto al estado general de la motonave en el cual señala lo siguiente:

"Según los informes anuales a la MN RIO BAUDO se le fueron efectuados los mantenimientos periódicos en dique en agosto 2006, julio 2008 y la última subida a dique fue en septiembre de 2009 (no hay registro de estos mantenimientos ni informes a la autoridad)." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Según lo afirmado en las declaraciones anteriormente transcritas, la motonave "RIO BAUDO" se encontraba en buen estado, por lo que no hubo necesidad de hacerle reparaciones antes del viaje en el cual se presentó el presente siniestro, sin embargo, meses antes de la ocurrencia de los hechos se le realizó trabajo de calafateo. Igualmente es pertinente indicar que dichos mantenimientos referidos en la declaración fueron realizados de manera informal en una playa y no en un astillero o taller con personal especializado y calificado para ello.

Dicho lo anterior, cabe señalar que de los mencionados trabajos de mantenimiento realizados a la motonave "RIO BAUDO" no obra prueba alguna dentro de la investigación, ni registro o informes a la Autoridad Marítima que sirva de soporte para respaldar lo manifestado en las declaraciones.

De la misma manera es pertinente, recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas 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 causal¹.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las *actividades peligrosas*, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella².

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

100

Ahora bien, revisado el expediente no obra constancia que acredite que el Capitán de la nave "RIO BAUDO" de bandera colombiana, haya actuado al amparo de una de las causales de exoneración de responsabilidad, dado que le correspondía demostrar probatoriamente el elemento extraño que logre romper la presunción contenida en el artículo 2356 del Código Civil.

Por otra parte, es oportuno mencionar el contenido del artículo 1501 del Código de Comercio, el cual hace referencia a las funciones y obligaciones del Capitán en los siguientes términos:

"Son funciones y obligaciones del Capitán:

1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender. (...)" (Cursiva y subraya fuera de texto)

En virtud del artículo citado, era deber del señor ARTURO ISAAC SOLIS PEDROZA como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave³, cerciorarse que la nave se encontrara en buenas condiciones de navegabilidad antes de efectuar la navegación con el fin de garantizar la seguridad de la misma, obligación que se garantiza efectuando los mantenimientos pertinentes.

Así mismo cabe, señalar que dicha obligación no escapa del Armador como persona que la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce⁴, el cual también debe velar porque la nave se encuentre en óptimo estado para realizar la navegación.

Por lo tanto, los hechos ocurridos el día 4 de julio de 2010, no fueron producto de un caso de fuerza mayor o caso fortuito, sino que tuvo su origen una omisión por parte del Capitán y del Armador, al no haber garantizado la seguridad de la navegación dado que no realizaron los respectivos mantenimientos oportunos en sitios calificados y autorizados para ello. Por lo anterior, el Despacho confirmará la responsabilidad del señor ARTURO ISAAC SOLIS PEDROZA, Capitán de la motonave "RIO BAUDO" y la señora SHIRLEY LÓPEZ REINA, Armadora y Propietaria de la citada nave en el siniestro marítimo de naufragio.

Sin embargo, se procederá a modificar el artículo primero de la decisión de primera instancia, toda vez, se declaró responsable solidariamente por los daños ocasionados a la señora MIRIAM PORTOCARRERO ESTUPIÑAN, administradora de la nave, siendo que en la solidaridad del pago aplica solamente al armador y al agente marítimo, tal como lo establece el artículo 1478 y 1492 del Código de Comercio.

3. Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "RIO BAUDO" de bandera colombiana se evidencian algunas, sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia

³ Código de Comercio, Artículo 1495.

⁴ Código de Comercio, Artículo 1473.

es

112.

13

del hecho, el Despacho se abstendrá de realizar tal análisis y procederá a revocar el artículo tercero del fallo de primera instancia.

4. Ahora bien, es claro que el fallador de primera instancia no realizó el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "RIO BAUDO" de bandera colombiana, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 30 de agosto de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"**DECLARAR** responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "RIO BAUDO" matrícula MC-01654 de bandera colombiana al señor ARTURO ISAAC SOLIS PEDROZA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.473.242 de Buenaventura, en su condición de Capitán, y a la señora SHIRLEY LÓPEZ REINA, Propietaria y Armadora de la citada motonave con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 2°.- REVOCAR el artículo tercero de la decisión del 30 de agosto de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme a la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 30 de agosto de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 4°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión al señor ARTURO ISAAC SOLIS PEDROZA, en calidad de Capitán, y a la señora SHIRLEY LOPEZ REINA, en calidad de Armadora y Propietaria de la motonave "RIO BAUDO" de bandera colombiana, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

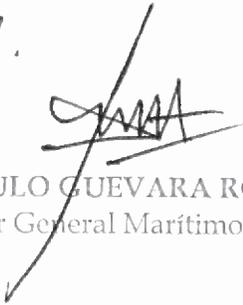
ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

1002

113 -

ARTÍCULO 6º.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Buenaventura debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 26 MAY 2017.



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo