

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 20 SEP 2017

Referencia: 11012012006
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 19 de diciembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "LURUACO" de bandera colombiana, ocurrido el 9 de noviembre de 2012 a la altura de Chavica (Chocó), previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta del 13 de noviembre de 2012, el señor ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA, Capitán de la M/N "LURUACO", informó a la Capitanía de Puerto de Buenaventura del presunto encallamiento de la motonave en mención.
2. El 20 de noviembre de 2012, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán y los Propietarios de la M/N "LURUACO" por el siniestro marítimo de encallamiento, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia el 19 de diciembre de 2014, a través del cual declaró responsable al señor ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA, en calidad de Capitán de la M/N "LURUACO", y solidariamente a los señores FÉLIX ENRIQUE SALAZAR GIRALDO y JAIME SEGUNDO SILVA PEREA, en calidad de Propietarios de dicha embarcación, por el siniestro marítimo de encallamiento.

Asimismo, declaró responsable por violación a normas de Marina Mercante al señor ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA, Capitán de la M/N "LURUACO", en consecuencia, impuso como sanción SUSPENSIÓN por el término de seis (6) meses de su licencia de navegación como patrón de pesca regional, por los hechos ocurridos el 9 de noviembre de 2012.

Finalmente, el Despacho fijó el avalúo de los daños en la suma de CIENTO OCHENTA MILLONES DE PESOS M/CTE (\$ 180.000.000).

102

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió el expediente a éste 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 del artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, ésta 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

De acuerdo con el acta de protesta rendida por el Capitán de la M/N "LURUACO", señor ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) El 28 de Octubre de 2012, a las 00:45 horas zarpamos desde el Muelle La Catalina con destino a faena de pesca blanca Zona 1, debidamente autorizados con documentos de zarpe 5292 del 25/10/12.-

Pescamos sin ninguna novedad, hasta el día 8 de los corrientes. El día 9 a las 04:05 horas estando el suscrito como timonel, buscando nuevo caladero de pesca, a una velocidad de 6 millas, con olas de aproximadamente 3 metros, a la altura de Chavicá (Chocó), sentí un fuerte golpe, y di máquina atrás, por que sentí que había caído a un bajo, pero el buque no se movió, lo que me hace pensar que el casco se había roto; lo que efectivamente pudimos comprobar cuando vimos la arena y agua en el fondo, lo cual hizo que el motor no funcionara más, y no nos permitió ninguna reacción para corregir la avería presentada.

La acción de los vientos y de la marea, durante todo el día sin gobierno, nos tiró hacia la playa, donde permanece el buque recostado.-

Pedimos ayuda a Guardacostas, por el canal 16 y 82.250, quienes nos prestaron ayuda, ya nosotros en playa, nos trajeron a los 6 tripulantes a bordo de una lancha de Guardacostas, arribando a puerto a las 23:00 horas, nos prestaron los primeros auxilios en la Sanidad Naval, por cortaduras y golpes recibidos.- (...)" (Cursiva fuera de texto)

Conforme al Informe Técnico rendido el 27 de noviembre de 2012 por el Capitán de Corbeta (RA) CARLOS ALBERTO DIAZ DIAZ, en calidad de Perito Naval Clase B, respecto a los hechos y circunstancias que provocaron el encallamiento de la motonave, se extrae lo siguiente:

"(...) 1. Circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se produjo el siniestro:

Handwritten mark

La motonave LURUACO de matrícula MC-01-1147 zarpó del Muelle de La Catalina el día 28 de Octubre a las 00:45 horas y con destino Faena de Pesca Blanca en la Zona 1 y efectuó faenas sin ninguna novedad hasta el día 9 de Noviembre, día en que sucedió el incidente.

Ese 9 de noviembre el Capitán de la motonave ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA asume el turno de guardia, es decir, asume las funciones de timonel desde las 00:01 hasta las 06:00. A las 04:05 estando en busca de nuevo sitio de pesca a una velocidad de 6 nudos y con olas según apreciación del Capitán de 3 metros de altura, el Capitán sintió un fuerte golpe e inmediatamente dio marcha atrás porque estaba consciente de que había caído en un bajo.

La acción de los vientos y de la marea desde las 04:05 hasta las 14:00, estando el buque sin gobierno, originó que el buque iniciara su deriva hacia la playa y que la tripulación no sin antes agotar todos los recursos para salvarlo tuviera que abandonar el buque después de las 14:00 horas y después de tratar de hacerlo en un bote, éste se hundió y tuvieron que llegar a nado hasta la playa. (...)

(...) 3. Conducta técnica y náutica de las personas involucradas:

Las múltiples causas ya fueron plenamente analizadas en el punto anterior y son lamentablemente atribuidas a una serie de omisiones y de posibles errores del Capitán de la motonave, por no haber hecho el uso adecuado de todos los instrumentos náuticos para procurar el reflotamiento de la nave.

Se adiciona el punto ya nombrado, el no haber tenido en cuenta antes del siniestro la marea que estaba bajando y cerca al mínimo y cambiar el rumbo del 240 al 220, y no haberla tenido en cuenta posterior al siniestro al dar máquina con el buque ejerciendo una altísima presión sobre el fondo, lo cual pudo haber contribuido con un daño inicial al casco. Se estima que debió haber esperado que la marea estuviera subiendo antes de someter a un esfuerzo inútil a la maquinaria y extendiendo posiblemente el daño del casco. (...)

(...) 5. Croquis de la carta de navegación del lugar del encallamiento, con indicación de la posición y rumbos:

(...) Al graficar el punto No. 10 que era el último antes del siniestro, éste dio sobre tierra como se aprecia en la carta. Se concluye por lo tanto que el Capitán no revisó éste libro al asumir la guardia a las 00:01 y tampoco de acuerdo a su declaración del punto 2 de éste documento. Se concluye también que empezó la guardia sin determinar ninguna posición. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo señalado, en cuanto a los aspectos procesales y probatorios surtidos en el proceso, éste Despacho evidencia que se cumplieron en debida forma de acuerdo con los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, en cuanto a los accidentes o siniestros marítimos:

"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:

(...) b) El encallamiento (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

La doctrina marítima define el encallamiento como aquel accidente de "estar clavado en la arena o en la piedra, por falta de fondo, fuente temporal o mala maniobra", quedando la nave inmovilizada y sin posibilidad de salir del sitio donde encalló por sus propios medios.

En cumplimiento del interrogatorio llevado a cabo el 22 de noviembre de 2012, el señor ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA, Capitán de la M/N "LURUACO", declaró lo siguiente con relación a los hechos ocurridos:

"(...) Yo venía a bordo del barco, yo cogí el turno de doce a seis de la mañana, venía en la rueda y sentí un golpe, traté de halar, di marcha para atrás y el barco no salió, le di y nada, ahí amanecimos tratando de sacar el barco, apenas sentimos el golpe todos subieron y tratamos de ver qué hacíamos, pero nada. Tratamos de comunicarnos con el propietario, pero no entró la señal, tratamos por celular y radio, pero no cogía señal. Nosotros nos varamos frente a Chavica, cuando no tuvimos nada que hacer sentimos que la marea comenzó a entrarnos, el barco estaba roto, y la marea comenzó a tirarnos hacia tierra, la máquina ya se nos había apagado. Tiramos la lancha y como la corriente estaba dura se la llevó, eso estaba muy duro. Seguimos rodando, a la deriva hacia tierra, el barco ya no se movió, pero el mar estaba pesado empezó a entrar bastante agua, nos pusimos los chalecos y nos tiramos al agua, no tocábamos fondo, ya eran como las dos y pico de la tarde. Antes de tirarnos al agua prendimos la motobomba, pero la mar como estaba dura nos la apagó, y nos tocó tirarnos al agua. Nadamos hasta tierra, el buque quedó sólo, ya no había más nada que hacer. (...)" (Cursiva fuera de texto)

Respecto a la causa que originó que la embarcación "LURUACO" cayera al bajo y en virtud de lo anterior, cada cuánto se encargaba de tomar posición, señaló:

"(...) Yo no había visto ese bajo, siempre habíamos pasado por allí y no lo habíamos visto, no sé si sería el tiempo porque ese día había un tiempo durísimo. Nosotros sabíamos que íbamos hondo, íbamos normal, esa noche como había un tiempo duro no sé qué pasó. (...) Yo me voy fijando en el navegador y de pronto me descuidé y no me fijé porque el tiempo estaba muy fuerte y estaba pendiente del timón." (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Al ser consultado por los calados tanto en proa como en popa al momento de zarpar desde Buenaventura, y si éstos fueron verificados personalmente, a su vez se le preguntó si tenía a bordo ecosonda y radar, y si se encontraban en buen estado, a lo que dijo:

"(...) No recuerdo bien. (...) Si, todos venían encendidos y en buen estado." (Cursiva fuera de texto)

A su vez, en declaración rendida por el señor JAIME SEGUNDO SILVA PEREA, uno de los Propietarios de la M/N "LURUACO", dijo lo siguiente en cuanto a los equipos con los que contaba para la navegación y si se encontraban en funcionamiento:

"(...) Todos estaban funcionando, dos navegadores, el radar, el Chip (VMS), tres radios, dos grandes y uno pequeño, la ecosonda, el compás, tres fuentes de poder. El motor de arranque con su repuesto." (Cursiva fuera de texto)

En declaración rendida por el señor JHON JAIRO JIMENEZ OSPINA, Maquinista de la M/N "LURUACO", dijo en cuanto a la causa que pudo haber originado el encallamiento y a las condiciones meteorológicas al momento de ocurrido el siniestro:

"(...) Debido al mal tiempo creo yo, porque no le veo otra razón, hubiera sido que la máquina se hubiera apagado pero no. (...) Eran bastante pesadas, mucho viento, marejada, corrientes y aguacero fuerte." (Cursiva fuera de texto)

En declaración rendida por el señor WASHINGTON GARCÍA SEGURA, Marinero de la M/N "LURUACO", dijo lo siguiente en relación a los hechos:

"(...) Nosotros levantamos las redes a las doce de la noche y a las dos y cuarenta y cinco terminamos de recoger la producción y todos nos acostamos y quedó al que le tocaba el turno que era el Capitán. A las cuatro y cinco por ahí fue el naufragio, no más sentimos fue el golpe y ahí empezamos a hacer maniobra para ver si podíamos sacar el barco y no se pudo, sacamos la motobomba para ir achicando el barco pero le cayó una ola y quiso prender más, intentamos sacar el barco, pero el mar pudo más, la máquina se nos canceló porque el agua que le fue entrando al barco por el lado de la bodega del cuarto frío, por ahí más o menos nosotros pensamos que está el daño del buque, tiramos el bote al agua y en ese momento vino una ola y nos volteó el bote, (...)" (Cursiva fuera de texto)

En declaración rendida por el señor JORGE LEONEL CASANOVA, Marinero de la M/N "LURUACO", dijo lo siguiente en cuanto a las condiciones meteorológicas durante todo el recorrido:

"(...) Cuando estábamos recogiendo el producto nos cayó un poquito de agua, pero eso no fue mucho tiempo, máximo una media hora, ahí pasó y cuando nos fuimos a acostar estaba todo bien y cuando ya fue el problema estaba un poquito nublado, un poquito de lluvia, eso fue como a las cinco de la mañana no fue un mal tiempo y por ahí como a las siete quiso llover, pero como ese es el bajo más peligroso que hay, hay gente que tiene miedo de pescar allí y hay armadores que dicen que no pesquen allí. (...)" (Cursiva fuera de texto)

Por su parte, la señora CIELO DÍAZ AGUDELO, Agente Marítimo de la M/N "LURUACO", destacó lo siguiente sobre las reparaciones o al mantenimiento que se le hicieran a la embarcación:

"(...) Si, se hizo un mantenimiento al casco en Abril de 2012, en el varadero de Ely Valencia, hizo cambio de serpentín de estribor, de zines y pintura general del casco, los trabajos estuvieron supervisados por el perito Pedro Rincón. (...)" (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, el boletín emitido para el 9 de noviembre de 2012 por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico (folio 91), pronosticó lo siguiente:

hy

"Área Costera: Se espera cielo nuboso a poco nuboso durante todo el día. Temperatura mínima de 22.6°C y temperatura máxima de 29.1°C. El viento será de dirección oeste, con velocidades de 3 a 6 nudos (ventolina a flojito). Probabilidad de lluvias ligeras aisladas en la madrugada.

Área Marítima: El viento será de dirección sur durante toda la mañana, rolando del suroeste en la tarde, con velocidades de 3 a 10 nudos (ventolina a flojo). La altura del oleaje oscilará entre 0.7 y 1.0 metros (marejada). Se esperan posibles lluvias ligeras a moderadas en la noche." (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Una vez analizadas las declaraciones de parte de la tripulación, así como del propietario y agente marítimo de la M/N "LURUACO", se concluye que la embarcación contaba con todos sus equipos en un óptimo estado para la navegación y que siete (7) meses antes de ocurrido el siniestro, se le había realizado mantenimiento al casco, por lo que se infiere que se encontraba en condiciones adecuadas para su ejercicio.

Coinciden además en afirmar, que zarparon el 28 de octubre de 2012 desde el Muelle La Catalina hacia faena de pesca camaronesa en la zona 1 de Buenaventura, tal como se evidencia en el documento de zarpe (folio 28), y que el 9 de noviembre, el señor ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA, Capitán de la nave y que cumplía guardia como timonel, navegando a una velocidad aproximada de 6 millas, sintió un fuerte golpe a la altura del casco, lo que provocó que el agua ingresara hasta apagar el motor y producto de las olas, durante casi un día sin gobierno, la motonave encalló cerca de la playa, configurándose así el siniestro marítimo y la pérdida total de la misma.

Del informe técnico rendido por el Capitán de Corbeta (RA) CARLOS ALBERTO DIAZ DIAZ, en calidad de Perito Naval Clase B, se logró establecer que a pesar que la M/N "LURUACO" había sido construida en 1970, tanto la nave como sus equipos se encontraban en buen estado al momento de la inspección, por lo que las causas del encallamiento son atribuidas en su totalidad al señor ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA, Capitán de la embarcación, porque su conducta técnica y náutica no fue la adecuada y por no haber utilizado los instrumentos con los que contaba para conseguir el reflotamiento de la motonave.

El señor ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA, Capitán de la M/N "LURUACO", asumió la guardia como timonel de la embarcación pero en ningún momento quedó relevado de sus funciones como jefe y encargado del gobierno del mismo, tal como asegura el Perito al describir la conducta técnica y náutica desplegada por éste:

"(...) El hecho de que el responsable de la nave esté prestando un turno como timonel no lo exime de manera alguna de todas las responsabilidades que tiene como Capitán. Muy bien hubiera podido ordenar que alguien lo relevara durante un corto lapso aunque fuera, para verificar con detalle la posición del buque teniendo como tenía toda la tecnología disponible para hacerlo tal como: Radar Furuno de 24 MN, Ecosonda, 2 Navegadores Furuno y Garmin y cartas de navegación. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Sumado a lo anterior, observa el Despacho que de acuerdo al concepto dado por el Perito Naval y a lo declarado por el Capitán, éste último no revisó la carta de navegación ni la posición de la M/N "LURUACO" al momento de iniciar su turno como timonel, hechos que derivaron en la pérdida de rumbo de la motonave hacia el bajo en el que terminaron

encallando, por lo que incumplió su obligación de supervisar las condiciones en las que navegaba, el estado de la motonave y puso en peligro la seguridad del personal a bordo.

Vale la pena recordar, que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad para la navegación como actividad peligrosa, en la que se debe demostrar la diligencia y el cuidado por parte de quien lleva siempre el gobierno y control de la embarcación, ya que la única forma de exonerar al sujeto de la acción, en éste caso el Capitán de la nave, es demostrar la ocurrencia de una causa extraña que rompa el nexo causal entre los hechos y el daño causado.

El artículo 1501 del Código de Comercio contempla entre otras, las funciones y obligaciones del Capitán, dentro de las cuales se destaca:

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

Por lo anteriormente expuesto, el Capitán tenía la obligación legal de verificar las condiciones de navegabilidad de la motonave, por lo que recae sobre él la responsabilidad de utilizar los equipos con los que contaba para llevar a cabo una maniobra con todas las precauciones necesarias, por lo que concluye el Despacho, que no se demostró ningún eximente de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro de encallamiento, y si quedó probada que la conducta del señor ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA no fue idónea durante la maniobra, más exactamente a partir del momento en que se desempeñó como timonel, y en específico cuando ignoró la posición de la M/N "LURUACO", así como el calado en proa y en popa y el uso de los equipos para ayudas a la navegación, circunstancias que hicieron del encallamiento un evento inevitable.

Con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, por lo que el Despacho considera que al haber sido el Capitán M/N "LURUACO", señor ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA, declarado responsable en primera instancia, éste vulneró las siguientes disposiciones:

Como quiera que se demostró la responsabilidad civil del Capitán de la M/N "LURUACO" en la ocurrencia del siniestro de encallamiento, el Código de Comercio en su artículo 1479, establece la responsabilidad del armador por las culpas de éste, en concreto la de los señores FÉLIX ENRIQUE SALAZAR GIRALDO y JAIME SEGUNDO SILVA PEREA, Propietarios de la embarcación:

"(...) La responsabilidad del Capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella." (Cursiva fuera de texto)

Se destaca también dentro de las declaraciones, que el señor ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA, Capitán de la M/N "LURUACO", no activó la alarma de pánico del equipo VMS, dispositivo que permite determinar la posición geográfica del buque y alertar a las autoridades de control para la atención inmediata, vulnerando de ésta forma lo dispuesto en el artículo 5 de la Resolución 228 de 2002, por medio de la cual se establece que la responsabilidad de mantener en funcionamiento permanente, utilizando sus las alternativas de suministro de energía para que funcione, así como el cuidado del mismo, recae en el Capitán de la nave.

A su vez, el inciso 2 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, establece la obligación por parte del Capitán, que dirija en general las maniobras que garanticen la seguridad de la nave, basándose en las condiciones del estado del tiempo y del mar, o en general las que puedan llegar a afectar la navegación; en síntesis vulneró las mencionada normatividad marítima en lo relativo a las normas de Marina Mercante, razón por la que se procederá a confirmar la decisión de primera instancia.

Con relación al avalúo de los daños, éste Despacho, al igual que lo hiciera el Capitán de Puerto de Buenaventura en primera instancia, lo estimará en la suma de CIENTO OCHENTA MILLONES DE PESOS M/CTE (\$ 180.000.000), de conformidad con las precisiones hechas por el Capitán de Corbeta (RA) CARLOS ALBERTO DIAZ DIAZ, en calidad de Perito Naval.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo del 19 de diciembre de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

ARTICULO 2°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor ALEJANDRO PALACIOS BANGUERA identificado con cédula de ciudadanía No. 5.303.068 expedida en Tumaco, en calidad de Capitán de la M/N "LURUACO", a los señores FÉLIX ENRIQUE SALAZAR GIRALDO identificado con cédula de ciudadanía No. 16.489.225 de Buenaventura y JAIME SEGUNDO SILVA PEREA identificado con cédula de ciudadanía No. 16.497.554 expedida en Buenaventura, en calidad de Propietarios de la M/N "LURUACO" y a la señora CIELO DÍAZ AGUDELO identificada con cédula de ciudadanía No. 31.377.890 expedida en Buenaventura, en calidad de Agente Marítimo de dicha embarcación, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Buenaventura para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase, 28 SEP 2017



Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo