

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

29 JUN 2018

Referencia: 13012014002

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 10 de noviembre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de muerte de una persona que estuviera a bordo de la motonave "CONSOLIDATOR" de bandera de Marshall Island, ocurrido el 22 de febrero de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante llamadas de auxilio por parte de la tripulación de la nave "CONSOLIDATOR", el Capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de hombre al agua que estuviera a bordo de la motonave mencionada.
2. Por lo anterior el día 24 de febrero de 2014, el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo, 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 Barranquilla profirió decisión de primera instancia el 10 de noviembre de 2015, declarando no responsable al señor JED HONORIDEZ MENDOZA, en condición de Capitán de la motonave "CONSOLIDATOR" por la ocurrencia del siniestro marítimo "hombre al agua". De igual forma no declaró responsabilidad por violación a las Normas de Marina Mercante.
4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Barranquilla 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

No se realizó informe pericial dentro del presente asunto, sin embargo, de la revisión de las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que los hechos se produjeron con ocasión a una revisión de las líneas de atraque producto de sus funciones dentro de la nave, producto de esta actividad se dio el accidente por parte del señor JOEL REYES BATI el cual desencadenó su deceso.

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 Barranquilla 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 Barranquilla, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que 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 (...)" (Cursiva fuera de texto).

A su vez, la norma en cita establece:

"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia" (Cursiva fuera de texto).

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

"Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)

(1) *La muerte o las lesiones graves de una persona;*

(2) ***La pérdida de una persona que estuviera a bordo. (...)*** (Cursiva, negrilla y cursiva fuera de texto).

Por lo tanto, cabe señalar que en el fallo de primera instancia fue declarado el presente siniestro marítimo como "hombre al agua", sin embargo es necesario que el Despacho especifique que se trata del siniestro marítimo de pérdida de una persona que estuviera a bordo, tal como se encuentra consagrado en el Código de Investigaciones de Siniestros Marítimos, por lo tanto la expresión "hombre al agua" fue utilizada inadecuadamente debido a que esta no se encuentra catalogada como un tipo de siniestro marítimo, y por ende no se encuentra contemplada en la normatividad, razón por la cual el Despacho procederá a realizar la modificación correspondiente en la parte resolutive de la presente decisión.

2. Ahora bien, sobre la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo, este Despacho procederá a realizar su análisis conforme lo probado en el expediente, así:

Con el fin de sentar los hechos que motivaron la presente investigación, se citará el relato rendido en audiencia pública el 25 de febrero de 2014, por del señor HUIISO ALDRIN BAYOCOT en calidad de Cadete del buque "CONSOLIDATOR", manifestó lo siguiente:

"(...) El 22 de febrero alrededor de las 5:00 el señor CABAZAR MARDY estaba verificando la proa del buque, revisando las líneas de atraque, JOEL BATI (q.e.p.d) fue a la escala real y me informó que quería arreglar la escala real porque estaba en posición anormal. Inmediatamente bajó a arreglarla y yo cuando me asome lo vi caer al agua." (...)
(Cursiva fuera del texto)

De lo mencionado anteriormente, se evidencia que el señor JOEL BATI (q.e.p.d) no tuvo los elementos de seguridad al momento de realizar la maniobra de asegurar la escala real, el hecho de que éste al caer se perdiera en el fondo del agua y no volviera a surgir por falta de chaleco salva vidas revela un indicio de impericia e imprudencia por parte del tripulante, teniendo en cuenta que dentro de las funciones que tenía asignada debía portar siempre la dotación de seguridad necesaria, al omitirlo creó un riesgo para sí mismo y como consecuencia se produjo el deceso al no poder haber sido encontrado por el equipo de búsqueda y rescate de Guardacostas.

Por lo cual, el Despacho evidencia que el motivo de acaecimiento del siniestro marítimo fue por culpa exclusiva de la víctima, al no tener los elementos de seguridad necesarios para realizar la maniobra de asegurar la escala real.

De otro lado, es pertinente mencionar que el apoderado del Armador y Capitán de la nave "CONSOLIDATOR" de bandera de Marshall Island, suscribió una carta de garantía por un valor de seiscientos mil dólares americanos (\$ 600.000) a favor de Ministerio de Defensa Nacional-Dirección General Marítima, con el fin de que la nave zarpara sin perjuicio del desarrollo de la presente investigación.

3. De otro lado, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se puede imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, se evidencia que en el asunto objeto de análisis no se comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante.

4. Finalmente, es claro que en primera instancia no fue realizado el avalúo de los daños que se causaron con ocasión al siniestro marítimo de pérdida de una personas que estuviera a bordo, 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 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 10 de noviembre de 2015, emitida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedara así:

"DECLARAR como no responsable del siniestro marítimo de "pérdida de una persona que estuviera a bordo de una nave", al señor JED HONORIDEZ MENDOZA identificado con pasaporte No. XX39275559 de nacionalidad China, en condición de Capitán de la motonave "CONSOLIDATOR", con fundamento en la parte considerativa del presente proveído."

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión del 10 de noviembre de 2015, emitida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR que el siniestro marítimo "pérdida de una persona que estuviera a bordo de una nave" desbordó en la culpa exclusiva de la víctima tal es el señor JOEL REYES BATI, identificado con cedula de ciudadanía No. EB1639743, conforme a lo manifestado en la parte motiva del presente proveído"

ARTÍCULO 3º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 10 de noviembre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

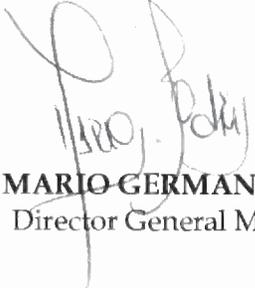
215

ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla la presente decisión al señor JIMY JEFFREY FORERO PAEZ, Apoderado del Capitán y tripulación de la motonave "CONSOLIDATOR", 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 Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Barranquilla 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.


Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA**
Director General Marítimo

29 JUN 2018