

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 18 ENE 2016

Referencia: 15012011-010
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la abogada CARIME PUELLO GUTIERREZ, apoderada especial de la compañía denominada "COCOLISO ALCATRAZ S.A." en calidad de propietario y armador, y del señor ALIRIO BLANDON SALAS, en calidad de Capitán del Yate "ALCATRAZ II", en contra del fallo de primera instancia del 25 de enero de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación por siniestro marítimo de colisión de la M/N ALCATRAZ II con un bajo cuando se dirigía a las Islas del Rosario, ocurrido en el área de su jurisdicción, el día 17 de junio de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta recibida el día 20 de junio de 2011, suscrita por el señor JOSÉ ALIRIO BLANDON, Capitán del Yate "ALCATRAZ II", el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento del presunto siniestro de colisión del Yate ALCATRAZ II con un bajo cuando se dirigía a las Islas del Rosario.
2. El día 22 de junio de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de COLISIÓN, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 25 de enero de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el siniestro marítimo de colisión del Yate "ALCATRAZ II", ocurrió con responsabilidad del señor JOSÉ ALIRIO BLANDON SALAS, en calidad de Capitán del mencionado yate.

Asimismo, declaró que el Capitán de la motonave incurrió 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 Buenaventura impuso al señor JOSE ALIRIO BLANDON SALAS, multa de CINCO (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de DOS MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y TRES MIL

160

QUINIENTOS PESOS M/C (\$2.833.500), pagaderos solidariamente con la empresa COCOLISO ALCATRAZ S.A.

4. El día 16 de abril de 2012, la señora CARIME PUELLO GUTIERREZ, apoderada especial del señor JOSÉ ALIRIO BLANDÓN SALAS, y la compañía COCOLISO ALCATRAZ S.A., Capitán y Armador del yate "ALCATRAZ II" respectivamente, interpuso recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia, proferido el día 25 de enero de 2012, por el Capitán de Puerto de Cartagena.
5. El día 29 de junio de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena rechaza el recurso de reposición interpuesto por la abogada CARIME PUELLO y, confirmó en su totalidad el fallo de primera instancia, asimismo, concedió en el efecto suspensivo el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida 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.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la doctora CARIME PUELLO GUTIERREZ, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

"(...) 1. De acuerdo con los documentos obrantes en la investigación referida, el día 17 de junio de 2011 la motonave ALCATRAZ II, de propiedad de la Compañía COCOLISO ALCATRAZ S.A., zarpó a las 8:30 horas del muelle de la Bodeguita con destino hacia Playa Blanca e Islas del Rosario, y siendo aproximadamente las 11:00 horas, la motonave tocó un bajo en el momento de su ingreso al Parque Nacional Natural Corales del Rosario, que no se hallaba debidamente señalizado.

2. Que el señor ALIRIO BLANDON SALAS, suscribió una protesta fechada el mismo día de los acontecimientos, que fue remitida a la Capitanía de Puerto de Cartagena, en la cual narra lo sucedido, atribuyendo la causa a la falta de señalización marítima en el sector, situación que ya venía presentándose desde hacía 15 días atrás.

3. Se destaca la inexistencia absoluta de actividad probatoria de la Capitanía de Puerto de Cartagena, a pesar de la petición expresa del señor AMIN DÍAZ OLIVER, para establecer las causas del accidente y/o novedades también sufridas por las embarcaciones "EL MEJOR" Y "BEQUIA EAGLE", de otros armadores, en la misma zona, aspectos que evidencian una grave precariedad en la instrucción del caso que nos ocupa, disminuye de contera el DEBIDO PROCESO Y EL DERECHO A LA DEFENSA, de las partes a quienes represento.

4. Brilla por su ausencia en esta actuación y en particular en la prueba pericial antes relacionada - un análisis y concepto técnico en cuanto a la causa del presunto accidente marítimo de encallamiento, de hecho, resulta particularmente confuso que el perito se refiera a la fecha del 03 de julio de 2011, y a las condiciones atmosféricas reinantes el día 3 de julio de 2011, cuando se tiene por sentado que el hecho investigado por la Capitanía de Puerto tuvo ocurrencia el 17 de junio de 2011.

162

5. La violación a las normas de marina mercante que el despacho le atribuye a mi poderdante y en virtud de la cual le sanciona con una multa, es la de haber emprendido navegación en una motonave que no reunía las condiciones necesarias en condiciones atmosféricas inadecuadas. No obstante el Despacho omite pronunciarse y valorar en su fallo, el hecho cierto y probado de haber realizado el Capitán Blandón una navegación previamente autorizada por la Capitanía de Puerto de Cartagena, mediante la expedición de un documento de zarpe - en el Muelle de la Bodeguita. No se trató entonces de una conducta arbitraria o inconulta de mi poderdante sino por el contrario debidamente avalada por la entidad competente, a quién consta en primer lugar y más que a nadie si las condiciones de tiempo o atmosféricas son favorables o adversas.

6. En adición a todas las irregularidades ya anotadas, el fallo emitido por la Capitanía de Puerto de Cartagena con fecha 25 de enero de 2012, brilla por su ausencia también el avalúo de los daños ocurridos por el presunto siniestro marítimo de encallamiento que la Capitanía de Puerto declara. La razón es simple: NO HUBO DAÑOS.

7. La inexistencia absoluta del concepto de daños, hace que el hecho irregularmente investigado por la Capitanía de Puerto, se muestra INANE, o lo que es igual sin consecuencias.

ANÁLISIS TÉCNICO

Mediante auto del veintidós (22) de junio de 2011, se nombró como perito al señor Capitán de Navío ® NELSON TRONCOSO NIEVES, para que conceptuara al respecto. El día diecinueve (19) de julio de 2011 presentó su informe en audiencia del siete (7) de diciembre de 2011, dejando constancia que procedía la aclaración o complementación y la objeción por error grave.

El perito naval NELSON TRONCOSO NIEVES, en su dictamen concluyó lo siguiente:

1. ITINERARIO SEGUIDO POR LA M/N ALCATRAZ II

El día 3 de julio de 2011, se zarpó del muelle de la BODEGUITA a las 8:43am, rumbo al archipiélago de las Islas del Rosario, estando al mando de la M/N el Capitán MIGUEL SOLERA RAMOS, CON 160 PASAJEROS y 5 tripulantes.

La M/N en mención salió por BOCACHICA a las 9:05am, llegando al área del Bajo donde se ocasionó el siniestro a las 10:30 am, ubicado en posición Latitud 10° 11. Norte, y Longitud 75° 45 Oeste.

A las 11:00 se atraca en el muelle del OCEANARIO, y posteriormente se zarpa destino Playa Blanca y Cartagena arribando al muelle de los PEGASOS a las 17:10 horas.

Nota: para obtener las posiciones, rumbos y el recorrido de la embarcación, se utilizó un GPS 72 manual marca GARMIN, Serie NM 89364586 Can 210, con posiciones obtenidas de 8 satélites disponibles.

2. CONDICIONES ATMOSFERICAS PARA EL 3 DE JULIO DE 2011.

El siguiente fue el pronóstico dado por el CIOH, el día 3 de julio de 2011, así:

Oleaje para las Islas del Rosario de 1 metro de altura, estado del mar 1, viento Sur - Suroeste, intensidad del viento de 15 a 18 km/h, cielo parcialmente nublado, lluvias aisladas, visibilidad 8-10 millas, temperatura máxima 34°C y temperatura mínima de 25°C.

3. OBSERVACIONES PARA EL DÍA 3 DE JULIO DE 2011:

- El Capitán de la M/N MIGUEL SOLERA RAMOS, con 30 años de experiencia, fue el encargado de la navegación el día de la verificación.

[Handwritten signature]

- El Capitán MIGUEL SOLERA RAMOS, expresó navegar costeramente, referenciándose con los aspectos más relevantes de las Islas y por la experiencia de tantos años en este trabajo.
- Las condiciones meteorológicas y la visibilidad del día 3 de julio de 2011 eran buenas y permitieron observar "con facilidad" el bajo.
- Se observó que a la entrada del canal en el área del siniestro, el fondo de tipo arenosos y posiblemente el Bajo tenga sectores rocosos.
- El personal de la tripulación sondeaba con una vara larga, para informarle al Capitán MIGUEL SOLERA RAMOS acerca de la profundidad del bajo.
- NO SE ENCONTRÓ NINGÚN TIPO DE SEÑALIZACIÓN, boya o baliza o cualquier otra ayuda náutica que marque tanto la entrada al bajo, como el canal de acceso al OCEANARIO,
- La M/N ALCATRAZ II, no cuenta con equipos ni sistemas electrónicos, que le permitan posicionarse, ni realizar una navegación SEGURA.
- La M/N ALCATRAZ II, no cuenta con cartografía del área del Archipiélago de las Islas del Rosario, que en algún momento le pudieran servir de referencia al Capitán de la motonave.
- Se observó una diferencia de rumbo entre compás magnético de casi 20 grados con referencia al rumbo GPS.
- Por cálculo personal estimado, el ancho del canal de acceso a la entrada donde la M/N ALCATRAZ II toco fondo puede ser de unos 10 a 12 metros.
- La maniobra para el día 3 de julio de 2011, de entrada al canal de acceso y sitio del siniestro, se considera RIESGOSA, debido al ángulo de aproximación de la embarcación, al poco espacio de la maniobra, a la velocidad que debe tener la embarcación al momento de la entrada, a la falta de tener la M/N dos hélices, a falta de señalización marítima y a falta de equipos electrónicos que posicionen la embarcación y avisen de la presencia del Bajo.
- Se observa, que en caso de presentarse mal tiempo, baja visibilidad y no se pueda determinar con exactitud la posición del bajo, ni del canal de entrada al OCEANARIO, ni visualmente, ni por medios electrónicos se puede determinar con exactitud la posición de la motonave, la maniobra que se ejecute en esa área se considera MUY RIESGOSA tanto para preservar la vida en el mar, como para la seguridad del tráfico marítimo.

4. RECOMENDACIONES

- Se recomienda gestionar con la entidad encargada de la señalización marítima del área donde se ocasionó el siniestro, colocar los elementos necesarios (Boyas, balizas, etc.), que permitan una entrada segura al OCEANARIO, y a todos los canales aledaños, para que se esta forma las embarcaciones de este tipo y calado puedan navegar con seguridad, tanto e día como de noche o en condiciones de baja visibilidad.
- Se recomienda para la M/N ALCATRAZ II, adquirir con plazo no mayor de 6 meses un sistema de posicionamiento digital GPS, con la cartografía incorporada del área y de la costa norte colombiana, sistema que permita programar la ruta, los puntos del canal (Way points), y además el Capitán de la embarcación pueda conocer su posición exacta y mantener el rumbo deseado.
- Se recomienda para la M/N ALCATRAZ II, adquirir con plazo no mayor de 6 meses una ecosonda digital gráfica, que le permita al Capitán de la embarcación verificar con exactitud los cambios de profundidad y cuente además con las alarmas necesarias para advertir los cambios de fondo.
- Se recomienda para la M/N ALCATRAZ II con plazo de un año, adquirir un radar que cuente con los sistemas automáticos de procesamiento anticolidión, que le permita al Capitán de la embarcación navegar son seguridad la motonave y salvaguardar la vida en el mar y el tráfico marítimo.
- Se recomienda para la M/N ALCATRAZ II, la cartografía disponible del CIOH, del área del archipiélago Islas del Rosario y de la costa norte colombiana.
- Se recomienda para la motonave ALCATRAZ II, se le establezcan a los Capitanes, los procedimientos y normas a seguir en las diferentes situaciones de peligro que se presenten tanto en el mar o en puerto, así como del entrenamiento para atender emergencias.

hey

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Es oportuno puntualizar por este Despacho, que la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, en artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto".

Asimismo el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- (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, y*
- (G) Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"*

Se precisa que, una nave se encuentra encallada cuando su casco topa con el fondo (arena, rocas o piedras), quedando inmovilizada, sin poder salir por sus propios medios, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

La varada se produce cuando un buque toca en un fondo o banco de arena y queda aprisionado en él sin poder seguir flotando y navegando, corriendo el riesgo de destrozarse o hundirse si no puede zafarse; y sale navegando con la sola fuerza de su máquina, con los medios de a bordo.

Por otra parte, la colisión se puede definir como el choque directo y violento entre buques, acaecido en los espacios acuáticos, con un resultado dañoso.

Tomando como base estos preceptos establecidos por la legislación marítima colombiana tenemos que en la presente investigación no se configuró el siniestro marítimo de colisión, sino se trató de un suceso marítimo que tuvo como consecuencia la varada de la M/N ALCATRAZ II. En audiencia del 28 de junio de 2011 el Capitán de la motonave, el señor ALIRIO BLANDON SALAS, manifestó:

"Salimos del muelle de la Bodeguita a las 8:45 con destino a Islas del Rosario, llegando al acuario a las 11:00 de la mañana, por mal tiempo que hay, falta de señalización bajamos máquina, vamos a ingresar al canal y ahí el barco tocó seco atrás y nos quedamos ahí pegados en el bajo, allí llamamos a la lancha del al empresa COCOLISO y el patrón dio la orden de que bajáramos con el personal, aproximadamente unas 50 personas bajamos y de ahí el barco salió por sus propios pies (...)"

Los hechos ocurridos el día 17 de junio de 2011 a bordo de la M/N ALCATRAZ II, no tuvieron como consecuencia daños graves en la motonave, su estructura, ni en el medio ambiente, tampoco estuvo en peligro ninguna persona. Se puede concluir entonces, que como no existió el siniestro marítimo de COLISIÓN, ni tampoco de ENCALLAMIENTO, por lo que no hay lugar a declarar la responsabilidad del mismo por parte del Capitán, ni de la tripulación de la mencionada motonave.

Por este motivo, este Despacho se escindirá de pronunciarse sobre los argumentos de la recurrente que se encuentren relacionados con el siniestro marítimo, y procederá a revocar artículo PRIMERO del fallo de primera instancia proferido el día 25 de enero de 2012, por el Capitán de Puerto de Cartagena.

Ahora bien, como la Autoridad Marítima tiene competencia para realizar el estudio de las violaciones a la normatividad marítima dentro de esta clase de investigaciones, sobre el caso en concreto, se tiene que la motonave ALCATRAZ II no contaba con las ayudas a la navegación necesarias para llevar a cabo una navegación en forma segura. El Capitán está llamado a actuar diligentemente por el tipo de actividad que desarrolla, la cual es calificada de peligrosa.

El Código de Comercio consagra dentro de las funciones del Capitán:

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

A lo largo del proceso no se probó de manera eficiente que el Capitán hubiera tomado las medidas para evitar la varada de la motonave, más aún cuando tenía conocimiento de otras naves que habían sufrido el mismo inconveniente en la misma zona, y además existían condiciones climáticas adversas (marea baja, poca visibilidad); aun así, él decidió ejecutar una maniobra riesgosa. Queda demostrada la transgresión a las normas de Marina Mercante, como la establecida en el artículo 40 numeral 3 del Decreto 1597 de 1988 la cual consagra que el Capitán:

"Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo (...)"

Por lo anterior, el Capitán de Puerto de Cartagena en virtud del artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984 impuso como sanción multa equivalente a diez (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponde a la suma de DOS MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y TRES MIL QUINIENTOS PESOS M/C (\$2.833.500), decisión que será confirmada por este Despacho.

"Para los efectos del presente Decreto, constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del presente Decreto, a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión".

En virtud de lo mencionado anteriormente, procede este Despacho a revocar el artículo primero de la decisión del día 25 de enero de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

163

RESUELVE

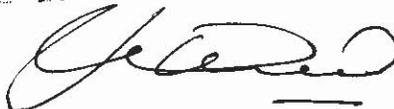
ARTÍCULO 1°.- REVOCAR el ARTÍCULO 1° del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, el día veinticinco (25) de enero de 2012, conforme a la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR en sus demás partes el fallo del veinticinco (25) de enero de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena.

ARTICULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo al señor ALIRIO BLANDÓN SALAS, identificado con cédula de ciudadanía No. 4.856.233 expedida en Río Sucio-Chocó, en calidad de Capitán de la M/N ALCATRAZ II, a la señora CARIME PUELLO GUTIERREZ, identificada con cédula de ciudadanía No. 30.772.731 de Turbaco, en su calidad de apoderada de la COMPAÑÍA COCOLISO ALCATRAZ S.A., y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Cartagena 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. 18 ENE 2016



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo (E)