

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 ABR 2017

Referencia: 17012012006

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Naufragio- Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el 10 de abril de 2014, por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MARÍA ESTER" de bandera colombiana, de matrícula No. CP-07-1160, por los hechos ocurridos el día 23 de mayo de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta No. 125-MD-CGFM-CARMA-SECAR-JONA-COGAC-CGUCA-CEGSAI del 24 de mayo de 2012, suscrita por el Comandante de la Estación de Guardacostas de San Andrés, la Capitanía de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MARIA ESTER".
2. En consecuencia el día 12 de junio de 2012, el Capitán de Puerto de San Andrés decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MARIA ESTER", 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. El día 10 de abril de 2014, el Capitán de Puerto de San Andrés emitió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio al señor MILTON MÉNDEZ VILLALOBOS, Capitán de la motonave "MARIA ESTER".

Así mismo, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante, y le impuso a título de sanción un llamado de atención.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés remitió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Handwritten marks and signatures at the bottom right of the page.

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

Dentro del expediente no obra dictamen pericial, sin embargo de las declaraciones rendidas se puede concluir que la causa efectiva por la que ocurrió el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MARIA ESTER" en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Andrés, fue debido a que al encontrarse en faena de pesca en el sector del Hotel Acuario una ola golpeó la nave de lado y causó el siniestro.

Lo anterior, se extracta de la declaración rendida por el Capitán de la motonave señor MILTON MÉNDEZ VILLALOBOS (folios 29 y 30).

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 San Andrés para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas 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 "MARÍA ESTER" de bandera colombiana, ocurrido el día 23 de mayo de 2012, cuando la motonave se encontraba terminando faena de pesca frente al hotel Acuario, y la golpeó una ola causando su hundimiento. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MARIA ESTER" al señor MILTON MEÉNDEZ VILLALOBOS, Capitán de la citada nave, debido a que no se demostraron los eximentes de responsabilidad teniendo en cuenta que se estaba desarrollando una actividad peligrosa.

3. Conforme lo anterior, y respecto a la declaratoria de responsabilidad realizada en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

- Declaración rendida por el señor MILTON MÉNDEZ VILLALOBOS, Capitán de la motonave "MARIA ESTER", al preguntársele si contaba con licencia de navegación respondió: "No" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Sobre la hora y lugar en que ocurrió el siniestro, dijo: "Fue por el canal del barco que se está al frente del Hotel acuario de la motonave "MARIA ESTER" (...)" (cursiva fuera de texto).

Relató los hechos de la siguiente manera: "Salimos del muelle de la Policía como a las 17:00 horas para faena de pesca, nos anclamos en el punto que siempre pescamos, allí comenzamos a pescar, y como a las 10:00 de la noche, cuando ya nos regresábamos, nos pegó una ola de lado y nos volteó (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Acerca de las condiciones climatológicas antes de iniciar el regreso, una vez finalizada la jornada de pesca, indicó: "El mar estaba un poquito movido y nos pegamos muchos al canal!" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

En relación con el hecho de que si solicitaron zarpe, dijo: "No, como es una embarcación pequeña y es artesanal, nosotros no necesitamos zarpe" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De lo declarado por el Capitán de la nave, se concluye que este no contaba con licencia de navegación, que el siniestro ocurrió a eso de las 10:00 de la noche al regresar de faena de pesca en que fueron golpeados por una ola que volteó la nave, así mismo, que la no se contaba con zarpe por ser de tipo artesanal, que el mar estaba un poco movido y que se pegaron mucho al canal.

- En declaración rendida por el Propietario y Armador de la motonave señor ARMANDO HOOKER BRITTON, sobre si la nave se encontraba con certificados vigentes, respondió: "No" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Acerca de quien autorizó al señor MILTON MÉNDEZ VILLALOBOS como Capitán de la motonave para la fecha de los hechos, dijo: "Yo" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

ws

De la declaración rendida por el Propietario y Armador de la motonave "MARIA ESTER" se infiere que la nave no contaba con los certificados vigentes a la fecha de la ocurrencia del siniestro, y que él designó al Capitán de la nave.

- En declaración rendida por el señor NESON LONDOÑO HERRERA, Marinero de la motonave "MARIA ESTER", sobre cuál fue la causa por la que ocurrió el naufragio de la motonave, dijo: *"Porqué los dos se colocaron del mismo lado y los golpeó la ola, es decir, vean con el peso del mismo lado (sic)"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Sobre si la línea de flotación se observaba al momento que decidieron regresar, informó: *" Súper alta, tenía tres galones de combustible, entre los dos pesamos como 150 KG y la lancha es de 14 pies y no le hace efecto a la línea de flotación"* (cursiva fuera de texto).

En relación con la acomodación en la nave al momento de regresar una vez finalizada la jornada de pesca, indicó: *"Yo venía sentado en la primera banca de la proa hacia la popa y mi compañero venía sentado al lado del motor y los pescados en el centro del bote y la gasolina debajo de los pies del capitán"* (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De lo atestiguado por el Marinero de la motonave "MARIA ESTER" se concluye que el siniestro ocurrió porqué los dos tripulantes de la motonave se encontraban en el mismo lado de esta cuando los golpeó la ola, pues colocaron el peso del mismo sector y que la línea de flotación no se afectó.

- En igual sentido obran en el expediente copia de los siguientes certificados anuales de la motonave "MARIA ESTER", vigentes desde el 24 de julio de 2010, al 24 de julio de 2011: Certificado de inspección de equipo de radio comunicaciones, vigente desde el 24 de julio de 2010, al 24 de julio de 2011; Certificado de inspección del equipo de salvamento, vigente desde el 24 de julio de 2010, al 24 de julio de 2011; Certificado de inspección de maquinaria, vigente desde el 24 de julio de 2010, al 24 de julio de 2011; Certificado Nacional de Inspección Anual, vigente desde el 24 de julio de 2010, al 24 de julio de 2011; Certificado Nacional de Seguridad, vigente desde el 24 de julio de 2010, al 24 de julio de 2011; Certificado de Inspección de Casco, vigente desde el 24 de julio de 2010, al 24 de julio de 2011.

Los documentos citados, demuestran que para la fecha de la ocurrencia del siniestro de naufragio de la motonave "MARIA ESTER" los certificados anuales de seguridad se encontraban vencidos, situación que fue confirmada por el Propietario y/o Armador de la citada nave en su declaración transcrita anteriormente.

De lo anterior, se colige que la conducta desplegada por el Capitán de la motonave señor MILTÓN MÉNDEZ VILLALOBOS, permite concluir en grado de certeza su responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo acaecido, toda vez, que la nave se hizo a la mar con una persona que no era idónea para el desarrollo de la actividad, razón por la que no pudo evitar

62

que la ola los volcara, además que los certificados estaban vencidos, no tenían zarpe, navegaron en un horario restringido para este tipo de naves.

Por su parte el Propietario y Armador de la motonave señor ARMANDO HOOKER BRITTON, eligió a una persona que no era idónea para comandar la nave, permitió que esta se hiciera a la mar sin zarpe, con los certificados de navegabilidad vencidos, incumpliendo su deber de vigilancia y control, atribución que se encuentra contemplada en los numerales 1 y 4 del artículo 1477 del Código de Comercio.

En virtud de lo anterior, se procederá a modificar el artículo 1 de la decisión de primera instancia, en el sentido de declarar la responsabilidad directa en la ocurrencia del siniestro marítimo de los señores MILTON MÉNDEZ VILLALOBOS y ARMANDO HOOKER BRITTON, Capitán, Propietario y/o Armador de la motonave "MARIA ESTER".

4. Ahora bien, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, las pruebas obrantes en el expediente denotan el cumplimiento de las obligaciones que le asisten a los señores MILTON MÉNDEZ VILLALOBOS y ARMANDO HOOKER BRITTON, Capitán, Propietario y/o Armador de la motonave "MARIA ESTER".

Teniendo en cuenta, que se detectó la vulneración a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán y Armador de la motonave "MARIA ESTER" relativas a que no portaba los certificados de seguridad vigentes¹, sin zarpe², con un Capitán que no tenía certificado de idoneidad³ y sin contar con autorización especial de tránsito⁴, se procederá a modificar en tal sentido el artículo 2 de la decisión emitida el 10 de abril de 2014, por el Capitán de Puerto de San Andrés.

5. Así mismo, quedó 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 a 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.

6. Finalmente se adicionará un artículo en el que se ordenará la cancelación del certificado de matrícula de la motonave "MARIA ESTER" teniendo en cuenta que revisada la base de datos de naves de la Subdirección de Marina Mercante de esta Dirección General, la última vez que se renovaron los certificados de seguridad fue el 24 de julio de 2010.

¹ Resolución No. 520 de 1999, artículo 1 numeral 3

² Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 97 y Resolución 347 de 2007, código 036

³ Decreto 1597 de 1988, artículo 15 y Resolución 0347 de 2007, código 039

⁴ Resolución 0520 de 1999, artículo 2, literal g

WJ

WJ

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º- MODIFICAR el artículo primero de la decisión de primera instancia emitida el 10 de abril de 2014, por el Capitán de Puerto de San Andrés, de acuerdo a la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"DECLARAR que el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MARIA ESTER" de bandera colombiana, acaecido el día 23 de mayo de 2012, ocurrió con responsabilidad de los señores MILTÓN MÉNDEZ VILLALOBOS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 18.088.711 expedida en San Andrés, en calidad de Capitán y ARMANDO HOOKER BRITTON, identificado con la cédula de ciudadanía No.18.003.383 expedida en San Andrés, Propietario y/o Armador de la citada nave, de conformidad con lo argumentado en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 2º- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión de primera instancia emitida el 10 de abril de 2014, por el Capitán de Puerto de San Andrés, de acuerdo a la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"DECLARAR administrativamente responsable por violación a las normas de Marina Mercante a los señores MILTÓN MÉNDEZ VILLALOBOS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 18.088.711 expedida en San Andrés, en calidad de Capitán y ARMANDO HOOKER BRITTON, identificado con la cédula de ciudadanía No.18.003.383 expedida en San Andrés, Propietario y/o Armador de la motonave "MARIA ESTER" de bandera colombiana, de conformidad con lo argumentado en la parte motiva de la presente decisión."

ARTÍCULO 3º- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión de primera instancia emitida el 10 de abril de 2014, por el Capitán de Puerto de San Andrés, de acuerdo a la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 4º- ADICIONAR un artículo a la decisión de primera instancia emitida el 10 de abril de 2014, por el Capitán de Puerto de San Andrés, de acuerdo a la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"Una vez en firme la presente decisión la Capitanía de Puerto de San Andrés procederá a cancelar el certificado de matrícula No. CP-07-1160 correspondiente a la motonave "MARIA ESTER", de acuerdo a la parte motiva de la presente decisión.

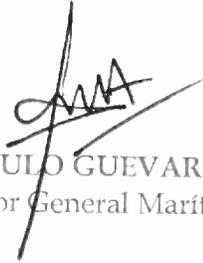
ARTICULO 5º- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés el contenido del presente fallo a los señores MILTON MÉNDEZ VILLALOBOS y ARMANDO HOOKER BRITTON, en calidad de Capitán y Propietario, respectivamente, de la motonave "MARÍA ESTER", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6º- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7º- REMITIR al Capitán de Puerto de San Andrés, para que una vez quede en firme, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

21 ABR 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo