

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 MAY 2017.

Referencia: 17012012007
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 16 de abril de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MISS IDA" de bandera de colombiana, ocurrido el 10 de septiembre de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de San Andrés Isla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MISS IDA", el día 10 de septiembre de 2012, razón por la cual el día 11 de septiembre de 2012 decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla el día 16 de abril de 2014 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaro no responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MISS IDA" al señor HANG ANGEL TAYLOR BRITTON en su condición de Capitán de la citada nave. Así mismo declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante.
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla 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

(Handwritten signature and initials)

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 el presente asunto no hubo dictamen pericial, pero de la revisión de las pruebas obrantes en el proceso se concluye que la razón por la que la motonave "MISS IDA" de bandera colombiana naufragó debido a que el exhosto se despegó del casco de la nave, provocando que ingresara agua en su interior.

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

1. Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MISS IDA" de bandera colombiana, ocurrido el 10 de septiembre de 2012, (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 exoneró de responsabilidad al señor HANG ANGEL TAYLOR BRITTON, Capitán de la motonave "MISS IDA", debido a que se desvirtuó la presunción de culpa que pesa sobre el Capitán en la actividad peligrosa de la navegación al determinar que se presentó un evento de fuerza mayor o caso fortuito.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar el análisis de la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "MISS IDA" de bandera colombiana, conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

Declaración del señor HANG ANGEL TAYLOR BRITTON, en condición de Capitán de la motonave "MISS IDA" en la cual manifestó lo siguiente con relación a lo sucedido:

"(...) nosotros zarpamos de Providencia el domingo en la mañana que era el 9 y llegamos a cayo serrana a las 10 más o menos de la noche y nos fondeamos ahí en una profundidad de 16 mts de agua y como a las 10 y media u once el maquinista bajó al cuarto de máquinas, chequeó y todo estaba normal, sin novedad y apagó la planta, la máquina y nos acostamos a dormir, pues veníamos cansados del viaje para poder descasar para pescar el otro día. Como a las 12:45 que me levanto, escucho agua en cubierta y cuando miré, la popa estaba sumergiéndose en el agua, entonces llamé a los otros tripulantes y

100

llamé al maquinista para sacar las bombas de achique que tenemos ahí de emergencia, las grandes, pero ya era como demasiado tarde, porque ya la popa se estaba hundiendo y no se pudo hacer nada en ese momento para sacar el barco. Gracias a Dios llevábamos la lancha salvavidas que siempre se lleva remolcada, va en el agua, entonces con rapidez, halamos la lancha y montamos el motorcito adentro y agarramos lo que podíamos agarrar ahí y nos montamos en la lancha y cogimos para el cayo de los soldados. Nos recibieron los soldados y les informamos lo que había pasado y ahí estuvimos hasta el otro día que llegó la embarcación sea breeze y ahí pudimos reportar al que estaba encargado del barco de lo que había sucedido. Después como a medio día llegó la ARC "CALDAS" y estuvo por allá preguntando en que nos podía colaborar y estaban atentos de nosotros y por la tarde mandaron unos buzos a ver cómo quedó el buque, que no estaba totalmente sumergido, quedó la proa afuera, pero uno no se podía quedar ahí arriba. Ese barco ni tocó fondo. En la tarde me llamaron de guardacostas para ir a declarar por lo que había sucedido y yo fui y declaré lo que sucedió y me preguntaron si podía colaborar en otra cosa y yo solo quería salvar mi embarcación, ellos dijeron que si se podía salvar, porque no tiene roto ni nada. Yo dije que me quedaría en el barco hasta que se pudiera sacar. Había dos tripulantes que si querían venir y se vinieron con los de guardacostas entonces quedamos 5 allá en sea breeze y allá comíamos y dormíamos en el cayo con los soldados y al otro día llegó otra embarcación que se llama "Miss Astria", que es de la misma compañía, y ahí nos pasamos, esa lleva buzos y ahí si la m/n podía seguir en su faena. Nos quedamos ahí esperando a ver que iba a hacer el armador para poder sacarla, comíamos en el barco y dormíamos en el cayo, hasta los 3 días que llegó una motonave que no recuerdo el nombre, ellos trajeron 10 tanques de 55 galones y con la ayuda de los buzos de "Miss Astria", los sumergimos y amarramos al barco, con un compresor se le echó aire a los tanque y eso ayuda a reflotar el barco y a los dos días de trabajo, pudimos sacar el barco, lo logramos flotar con ayuda de los buzos y estaba flotando bien, empezamos a revisar para ver qué había pasado, por qué se hundió, lo que encontramos fue que el exhosto de los barcos que va en el agua, parece que se despegó del casco y ahí fue donde se entró el agua, entonces como ya estaba sin la carga que se llevaba, el barco estaba vacío (...)" (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

De acuerdo a la declaración anterior, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar el naufragio de la motonave "MISS IDA" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

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.

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

(e)

MJ

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

Señalado lo anterior, y siguiendo con la declaración del Capitán de la motonave "MISS IDA" al referirse sobre la posible causa que dio origen al siniestro, señalo lo siguiente:

"(...) empezamos a revisar para ver qué había pasado, por qué se hundió, lo que encontramos fue que el exhosto de los barcos que va en el agua, parece que se despegó del casco y ahí fue donde se entró el agua, entonces como ya estaba sin la carga que se llevaba, el barco estaba vacío (...)" (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Por su parte, el artículo 1501 del Código de Comercio establece funciones y obligaciones del Capitán de la nave así:

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

8) Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador (...)" (Cursiva fuera de texto)

De igual forma, en el artículo 42 del Decreto 1597 de 1988 establece como funciones y obligaciones del personal a bordo las siguientes:

Artículo 42.- Mientras se encuentre en desempeño de su cargo, debe considerarse en servicio permanente, sin limitación alguna. (Cursiva fuera de texto)

Conforme lo establecen las normas transcritas el Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave³, su responsabilidad empieza desde que se hace reconocer como tal y termina con la entrega de ella, por lo tanto debe cerciorarse que la nave se encontrara en óptimas condiciones para ejecutar la navegación, y en caso de ocurrir alguna situación de peligro debe emplear todo lo que esté a su alcance para salvar la nave.

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

³ Código de Comercio, Artículo 1495.

De lo anterior, se evidencia que el Capitán de la nave "MISS IDA" no cumplió con las funciones descritas y consagradas en la norma, debido a que no realizó una verificación del estado en que se encontraba la nave, precisamente el exhausto el cual al despegarse del casco originó la vía de agua en la nave, asimismo se comprueba que el proceder del Capitán no fue el acertado al fondear para dormir, omitiendo establecer guardias y para así aumentar su capacidad de reacción ante una contingencia como la presentada el día de los hechos, pues cuando decidieron actuar con las bombas de achique ya se encontraba la popa sumergida.

Por lo tanto, los hechos ocurridos el día 10 de septiembre de 2012, no fueron producto de un caso de fuerza mayor o caso fortuito, sino que tuvo origen en una omisión por parte del Capitán dentro de sus obligaciones y funciones, al no haber cerciorado que la nave se encontrara en condiciones de navegabilidad y al no fijar guardias mientras fondearon para dormir, reduciendo su capacidad de reacción ante la vía de agua que provocó el naufragio. Por lo anterior, el Despacho procederá a modificar el artículo primero de la decisión de primera instancia y se declarará la responsabilidad del señor HANG ANGEL TAYLOR BRITTON, Capitán de la motonave "MISS IDA" por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio.

3. Ahora bien, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, y en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "MISS IDA" 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 del hecho, el Despacho se abstendrá de realizar tal análisis y procederá a revocar el artículo tercero del fallo de primera instancia.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 16 de abril de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, 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 "MISS IDA" matrícula CP-07-0943-B de bandera colombiana al señor HANG ANGEL TAYLOR BRITTON, identificado con la cédula de ciudadanía No. 18.003.933 de San Andrés, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 2°.- REVOCAR el artículo tercero de la decisión del 16 de abril de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, conforme a lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 16 de abril de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 4°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla el contenido de la presente decisión al señor HANG ANGEL TAYLOR BRITTON, identificado con cedula de ciudadanía No. 18.003.933 de San Andrés, en calidad de Capitán de la motonave "MISS IDA", 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 San Andrés Isla, 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 San Andrés Isla 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