

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

27 DIC 2011

Referencia:

21012013001

Investigación:

Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 12 de mayo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la M/N "KARINA MAR" de bandera colombiana, ocurrido el 14 de mayo de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita el 16 de mayo de 2013, el señor FAVIO LOPEZ ARROYO, Capitán de la M/N "KARINA MAR", informó a la Capitanía de Puerto de Guapi del presunto naufragio de dicha embarcación.
2. El 15 de mayo de 2013, el Capitán de Puerto de Guapi emitió auto de apertura de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. Con fundamento en el artículo 69 del Decreto Ley 2324 de 1984, y luego de practicar y recolectar las pruebas, el Capitán de Puerto de Tumaco profirió fallo de primera instancia el 12 de mayo de 2016, a través del cual exoneró de responsabilidad al señor FAVIO LOPEZ ARROYO, en calidad de Capitán de la M/N "KARINA MAR", por el siniestro marítimo de naufragio, ocurrido el 14 de mayo de 2013.

Así mismo, declaró que no existió responsabilidad del señor FAVIO LOPEZ ARROYO por violación a normas de Marina Mercante.

De igual forma, se abstuvo de fijar avalúo de los daños.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Tumaco 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 2° del artículo 2°, 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 2° 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 la protesta presentada el 16 de mayo de 2013 por el señor FAVIO LOPEZ ARROYO, Capitán de la M/N "KARINA MAR", respecto a los hechos ocurridos en dicha embarcación, se extrae lo siguiente:

"(...) El día 14 de mayo del año en curso, zarpamos del puerto de Guapi – Cauca con destino al Puerto de Buenaventura con 05 tripulantes, 35 pasajeros y 50.400 toneladas de carga general, distribuidas de la siguiente manera, 10 toneladas de envase de cerveza, 400 kilos de marisco y 40 toneladas de madera, zarpamos a las 19:00 horas, sin novedad alguna.

Recalamos en la boya de mar de Guapi a las 21:00 horas del mismo día, sin novedad alguna.

Siendo las 21:30 horas del mismo día, ya habíamos navegado 3 millas de la boya de mar de Guapi. El mecánico me informa que las motobombas se taparon, que regresáramos el barco porque nos estábamos llenando de agua.

Al saber la emergencia se realizaron los siguientes procedimientos:

- 1. Procedí a darle la vuelta a la motonave con destino al puerto de Guapi, con el fin de evitar pérdidas humanas y de la motonave, hacer entrega de chalecos salvavidas a los pasajeros y bajar los botes.*
- 2. Llamé a Guardacostas.*
- 3. Autoricé arrojar toda la carga de cubierta, con el fin de que la motonave perdiera peso, para agarrar estabilidad.*
- 4. Llamamos al Agente Marítimo con el fin que éste se pusiera en contacto con Capitanía de Puerto de Guapi, para que buscara la manera de ayudarnos.*
- 5. A nuestro regreso al puerto de Guapi, llegando a la boya de mar de Guapi, estando en parte segura, autorice fondear el barco y apagar la máquina con el fin de protegerla ya que ésta había recibido agua de mar.*

(...) No se continuó el ingreso al puerto de Guapi con la motonave, ya que el aceite de la máquina se encontraba lleno de agua y éste se debería cambiar por uno nuevo.

(...) Siendo las 21:30 horas atracamos en el puerto de Guapi – Cauca, ya sin novedad alguna." Cursiva 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.

La regulación marítima colombiana, propiamente el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, 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:

(...) a) El naufragio (...)” Cursiva y subrayado fuera de texto

Doctrinariamente ^[1] el naufragio ha sido definido como:

"El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas". Cursiva y subrayado fuera de texto

Así mismo, se ha precisado su definición ^[2] así:

"(...) sin embargo, buque náufrago no es solamente el que ha quedado destrozado totalmente hundido a causa de un accidente, también puede serlo, aun cuando no se hallare en situación tan extrema, si ha perdido su conducción de tal y esencialmente su aptitud para navegar a consecuencia de un siniestro". Cursiva y subrayado fuera de texto

En declaración dada en la primera audiencia llevada a cabo el 24 de noviembre de 2014, el señor FAVIO LOPEZ ARROYO, Capitán de la M/N "KARINA MAR", dijo lo siguiente en relación a los hechos ocurridos el 14 de mayo de 2013:

"(...) A eso de las ocho de la noche (08:00 pm) tuvimos fallas en la motobomba, o sea que la bomba de achique se tapó y el mecánico de abordaje no se dio cuenta, cuando me informó el agua ya estaba muy arriba y estaba cubriendo la máquina; inmediatamente yo le di la vuelta al barco y me regresé para Guapi, estaba a cinco (5) nudos de la boya de Guapi, alcancé a llegar a la boya de Guapi, en el momento que le di vuelta al buque pedí auxilio a Guardacostas y a la Base Naval de Guapi, cuando llegué a la boya a los 10 minutos llegó Guardacostas y dos pirañas de la Base Naval de Guapi, recogieron a los pasajeros y me los llevaron a Guapi, mientras nosotros quedábamos achicando el barco. (...)" Cursiva fuera de texto

Respecto al caso concreto, es claro que de acuerdo con la protesta, la M/N "KARINA MAR", una nave para el cabotaje, zarpó desde Guapi - Cauca el 14 de mayo de 2013 con destino al puerto de Buenaventura, transportando en su interior cincuenta mil cuatrocientas (50.400) toneladas de carga general; cuando llevaban dos horas y media de navegación

^[1] FARIÑA, Francisco. "Derecho Marítimo Comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pág. 302.

^[2] BELTRÁN MONTIEL, Luis. "Curso de derecho de la navegación". Editorial Astrea.

152

aproximadamente, el mecánico informó que ingresaba agua por una falla presentada en las bombas de achique, lo que obligó al señor FAVIO LOPEZ ARROYO, Capitán de la embarcación, a regresar hasta la boya de mar de Guapi, configurándose así el siniestro marítimo de naufragio.

Al encontrarnos en el escenario de las actividades peligrosas y de la responsabilidad objetiva en siniestros marítimos, se presume la culpa del agente, en éste caso la del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero, presupuestos que no se lograron demostrar en la presente investigación.

Sin dictamen pericial que hubiese permitido determinar las causas por las cuales se presentaba el ingreso de agua, no fue posible establecer si la falla presentada en las bombas de achique, fue producto de una fatiga de material o una falta de mantenimiento derivado del desgaste de las piezas, motivo por el cual no existe concepto técnico que permita endilgar la responsabilidad del Capitán por haber procedido de manera indebida durante la navegación.

Concluye el Despacho, que de acuerdo con las declaraciones, la conducta náutica del señor FAVIO LOPEZ ARROYO, Capitán de la M/N "KARINA MAR", fue acertada, ya que se comunicó oportunamente con la Estación de Guardacostas para evacuar a los veintiséis (26) pasajeros que se encontraban a bordo de la embarcación al momento del percance, previniendo así la pérdida de vidas y procediendo a realizar las reparaciones necesarias; por lo que se procederá a confirmar la decisión de primera instancia por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio, haciendo claridad que en ningún momento se presentó la pérdida de ninguna persona a bordo, como equivocadamente lo señaló la Capitanía de Puerto de Tumaco en primera instancia.

Como quiera que el Capitán de Puerto de Tumaco consideró que no existió violación a las normas de la Marina Mercante por parte del señor FAVIO LOPEZ ARROYO, en calidad de Capitán de la M/N "KARINA MAR", y no existiendo mérito en ésta instancia de acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, éste Despacho confirmará lo establecido al respecto en el fallo de primera instancia.

En cuanto al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de naufragio.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero del fallo del 12 de mayo de 2016, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la

presente decisión quedará así:

"**EXONERAR** de responsabilidad por el siniestro marítimo de naufragio al señor FAVIO LOPEZ ARROYO, Capitán de la M/N "KARINA MAR" con matrícula No. MC-01-0689, identificado con cédula de ciudadanía No. 87.880.078 de Santa Bárbara de Iscuandé (Nariño), ocurrido el 14 de mayo de 2013."

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 12 de mayo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

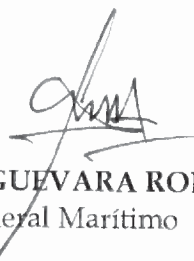
ARTICULO 3°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Tumaco el contenido del presente fallo al señor FAVIO LOPEZ ARROYO identificado con cédula de ciudadanía No. 87.880.078 de Santa Bárbara de Iscuandé (Nariño), en calidad de Capitán de la M/N "KARINA MAR" para el día de los hechos y a la señora NINFA ESTUPIÑAN ESTUPIÑAN identificada con cédula de ciudadanía No. 27.260.795, en calidad de Propietaria de la mencionada motonave, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Tumaco 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,

27 DIC 2017



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo