

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 DIC 2017

Referencia: 24012013005
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 21 de junio de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de avería de la M/N "LADY CARIBE" de bandera de Honduras, ocurrido el 15 de mayo de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe presentado por el señor RUBERT AMIN RIVAS LOPEZ, Capitán de la M/N "LADY CARIBE", informó a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar de la presunta avería en la motonave.
2. El 31 de mayo de 2013, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán de la M/N "LADY CARIBE" por el siniestro marítimo de avería, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió fallo de primera instancia el 21 de junio de 2016, a través del cual exoneró de responsabilidad al señor RUBERT AMIN RIVAS LOPEZ, en calidad de Capitán de la M/N "LADY CARIBE", por el siniestro marítimo de avería de la mencionada embarcación.

Así mismo, exoneró de responsabilidad al señor RUBERT AMIN RIVAS LOPEZ por violación a normas de Marina Mercante, por los hechos ocurridos el 15 de mayo de 2013.

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 Puerto Bolívar 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 2º del artículo 2º, 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 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

Del informe presentado por el señor RUBERT AMIN RIVAS LOPEZ, Capitán de la M/N "LADY CARIBE", respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) Siendo las 00:05 am del día 15 de mayo del 2013, se me presentó el siguiente inconveniente con la máquina propulsora, debido a que se empropeló con un cabo, parando así la máquina en la Lat 10°30.4N con Long 76°20.5W y por ese motivo me tocó activar el botón del pánico, luego le informé a los Armadores, así ellos contrataron los servicios de un remolcador como punto de apoyo, llevando a los buzos los que se empropelaron el día 16 de mayo a las 12:00 pm. Continuamos su curso a seguir, llegando a su destino S/N. (...)"
Cursiva fuera de texto

De acuerdo con la inspección realizada el 8 de junio de 2013 por el señor ALFREDO ORCASITAS CURVELO, en calidad de Perito Marítimo en Maquinaria Naval Categoría 'A', respecto a las causas que rodearon el siniestro de la M/N "LADY CARIBE", se extrae lo siguiente:

"(...) CIRCUNSTANCIAS EN LAS CUALES OCURRIÓ EL SINIESTRO

La M/N LADY CARIBE zarpó de Cristóbal - Panamá con destino a Puerto Nuevo - La Guajira en mayo 13/2013 a las 06:30 horas.

En mayo 15/2013, a las 00:05 horas, encontrándose el Capitán en el puente, tomando la posición de esa hora, en latitud 10°30'N y longitud 76°20'W, se paró el motor principal. El maquinista revisa los equipos y encuentra todo en condición normal.

00:30 horas, se arranca nuevamente el motor principal; y se vuelve a parar, cuando se trata de engranar el clutch.

El Capitán Rubert Amín Rivas, toma la decisión de esperar la luz del día para poder observar en la hélice, qué falla puede existir.

05:00 horas, se observa la punta de un cabo, la que se supone está enredada entre la hélice y el timón, impidiendo que el motor gire.

12:00 horas, pesquero que pasa por el lugar del siniestro marítimo, hace puente con el arrendatario de la M/N LADY CARIBE, señor Gonzalo González y le informa del daño.

Mayo 16/2013, a las 09:00 horas, embarcación de apoyo 'MISS CHLOE' con 02 buzos a bordo se acodera al costado de la M/N LADY CARIBE.

(...) Mayo 17/2013, 06:00 horas, los buzos inician el trabajo de desenredar el cabo que impide el giro de la hélice.

(...) Se realizan pruebas del motor principal y funciona correctamente, dándose por superado el atascamiento que impedía el giro del motor principal. (...)

(...) CAUSA DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS Y DESCRIPCIÓN DE LOS DAÑOS

Mayo 16/2013, a las 10:00 horas, buzos realizan inspección submarina al casco de la M/N LADY CARIBE y encuentran que un cabo que flotaba en el mar, se enredó entre la propela y el timón, impidiendo el giro del motor principal y por consiguiente de la hélice.

DAÑOS: No se encontró ningún daño como consecuencia del enredamiento del cabo que flotaba, entre la propela y el timón, que impedía el giro del motor. (...)

(...) CONDUCTA TÉCNICA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS

La conducta técnica tanto del Jefe de Máquinas fue la acertada, al informar el primero sobre la sobrecarga del motor principal y el segundo, en tomar la decisión de informar al arrendatario en solicitud de apoyo para poder desenredar el cabo que por caso fortuito y fuerza mayor flotaba en el mar Caribe y se enredó entre la propela y el timón.

(...) CONCEPTO FINAL DEL PERITO

Considero que la embarcación M/N LADY CARIBE, tiene buena estanqueidad y, sus condiciones de propulsión y gobernabilidad se mantienen en condiciones óptimas de operación, por lo cual me permito conceptuar, que la embarcación opera bajo rangos normales de funcionamiento y no presenta ningún impedimento para hacerse a la mar." *Cursiva fuera de texto*

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

El Decreto Ley 2324 de 1984¹, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

"(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 forzada, (f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias." *Cursiva fuera de texto*

A su vez, la norma en cita establece²:

"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*

¹Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26

²Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

1357

Relacionado a lo anterior, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución MSC.255 (84) adoptada en 16 de mayo de 2008, en el capítulo 2 se establecen las siguientes 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;*
- 3. la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- 4. los daños materiales graves sufridos por un buque;*
- 5. la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
- 6. daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
- 7. daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques. Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto*

En igual sentido, la Organización Marítima Internacional en la citada Resolución define los siniestros graves de la siguiente manera:

"4.3 Siniestro grave: aquel que sin reunir las características del "siniestro muy grave" entraña:

- 1. Un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan;*
- 2. Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o*
- 3. Contaminación (independientemente de la magnitud); y/o*
- 4. Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra". Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto*

A la luz de lo dispuesto por la Organización Marítima Internacional, y conforme a las pruebas obrantes en el expediente, el Despacho concluye que durante la etapa instructiva y en concreto en la decisión de primera instancia, la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar se refirió a la avería de la motonave como el siniestro ocurrido, una expresión utilizada en forma incorrecta ya que no se encuentra catalogada como accidente marítimo, por lo que el siniestro marítimo ocurrido a la M/N "LADY CARIBE" de bandera hondureña, el día 15 de mayo de 2013, fue el de daños materiales graves, razón por la cual se procederá a realizar un análisis sobre la responsabilidad de las personas involucradas y las causas que lo generaron.

En declaración dada en la primera audiencia llevada a cabo el 6 de julio de 2013, el señor RUBERT AMIN RIVAS LOPEZ, Capitán de la M/N "LADY CARIBE", indicó con relación a los hechos ocurridos el 15 de mayo de 2013:

"(...) Siendo las 0005R cuando me disponía a tomar la posición se nos paró la máquina propulsora, el señor maquinista me informa y bajamos y encontramos todo en orden,

prendimos nuevamente la máquina y prendió normalmente, cuando la enclocamos, giraba muy lento, siendo las 0530R nos dimos cuenta que se había empropelado con un cabo que se encontraba flotando en el mar, quedándonos prácticamente a la deriva, debido a que no teníamos señal, se procedió a activar la alarma de pánico, luego establecimos comunicación con la motonave KING SAI MARU que se encontraba cerca, y nos hizo el favor de comunicarnos con el Armador, y de ésta forma ellos procedieron a gestionar el apoyo, el remolcador llegó al día siguiente a las 0900R, allí llevaba los buzos para realizar la maniobra de desempopele, pero debido al mal tiempo, no era posible realizar la maniobra, por lo que nos desplazamos a Punta Canoa, donde se realizó, luego de eso continuamos con nuestro rumbo. (...)" Cursiva fuera de texto

Se tiene entonces que la M/N "LADY CARIBE", un buque carguero de bandera hondureña, zarpó el 13 de mayo de 2013 desde Cristóbal - Panamá con destino a Puerto Nuevo - La Guajira, con diez (10) tripulantes a bordo, tal como se evidencia en el documento de zarpe (folio 17), cuando el 15 de mayo a eso de la media noche, el motor se paró en la posición latitud 10°30'N y longitud 76°20'W, debido a que un cabo que flotaba en el mar se enredó entre la propela y el timón, impidiendo el giro del motor principal y por consiguiente de la hélice, obligando a la embarcación a ser remolcada para reparar los daños, configurándose así el siniestro marítimo de daños materiales graves.

La regla general en los regímenes de responsabilidad, consiste en probar 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. Ahora bien, es claro que la navegación es considerada como una actividad peligrosa³, de la que solo es posible exonerarse de responsabilidad por la intervención de un elemento que sea capaz de romper el nexo causal, tal como la fuerza mayor, caso fortuito, culpa de un tercero o culpa exclusiva de la víctima.

La fuerza mayor consiste en la ocurrencia de un imprevisto al cual no se puede resistir, el cual requiere de los supuestos de la imprevisibilidad y la irresistibilidad para que se configure; en cambio el caso fortuito opera cuando el suceso es previsible pero irresistible. Así lo contempló la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, que en Sentencia del 27 de febrero de 2009, en el proceso bajo radicado No. 73319-3103-002-2001-00013-01 con ponencia del Magistrado Arturo Solarte Rodríguez, señaló:

"(...) 'Para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito (...) es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o de forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal e ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora', (...)

(...) Se ocupó luego de la irresistibilidad (...) En tal virtud, éste presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente, la persona no pueda - o pudo - evitar, ni eludir sus efectos. (...)" Cursiva y subrayado fuera de texto

³ Código Civil colombiano, artículo 2356.

13

Del concepto dado por el Perito Marítimo, señor ALFREDO ORCASITAS CURVELO, se confirma que el hecho que el cabo flotara en el mar y se enredara entre la propela y el timón de la M/N "LADY CARIBE" constituye un caso fortuito, y que la conducta técnica y náutica desplegada por el Capitán y el Jefe de Máquinas fue acertada, ya que advirtieron a tiempo la sobrecarga del motor principal y decidieron parar máquinas en el momento adecuado para evitar daños mayores en la embarcación.

En definitiva, la obstrucción presentada en la hélice fue por un cabo que se encontraba flotando en el mar, justo cuando transitaba por allí la M/N "LADY CARIBE", un hecho imprevisible que sin duda no puede ser atribuible al señor RUBERT AMIN RIVAS LOPEZ, en su calidad de Capitán, tratándose entonces de un evento de caso fortuito que hizo imposible continuar con la navegación; razón por la cual se concluye por parte del Despacho, la ruptura del nexo causal entre el hecho y el daño, siendo suficiente para confirmar la decisión de primera instancia. Sin embargo, se procederá a hacer la aclaración que se trata del siniestro marítimo de daños materiales graves.

Como quiera que el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar consideró que no existió violación a las normas de la Marina Mercante por parte del señor RUBERT AMIN RIVAS LOPEZ, en calidad de Capitán de la M/N "LADY CARIBE", 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 daños materiales graves.

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 y segundo del fallo del 21 de junio de 2016, proferido por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión quedará así:

"**EXONERAR** de responsabilidad por el siniestro marítimo de daños materiales graves al señor RUBERT AMIN RIVAS LOPEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 4.819.664 de Pizarro - Chocó, en calidad de Capitán de la M/N "LADY CARIBE", ocurrido el 15 de mayo de 2013."

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 21 de junio de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

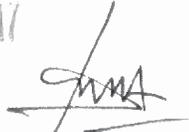
ARTICULO 3°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto Bolívar el contenido del presente fallo al señor RUBERT AMIN RIVAS LOPEZ identificado con cédula de

ciudadanía No. 4.819.664 de Pizarro - Chocó, en calidad de Capitán de la M/N "LADY CARIBE", y a las demás personas interesadas, 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 Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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, **21 DIC 2017**



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo