

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 MAR 2018

Referencia: 24012013015
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 25 de septiembre de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "ADONAI" de bandera de Sao Tomé e Príncipe, por los hechos ocurridos el 3 de diciembre de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. De oficio la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "ADONAI" en un área del sector Pílon de Azúcar.
2. En consecuencia el día 4 de diciembre de 2013, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de encallamiento, 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. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar el día 25 de septiembre de 2017, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró como responsable de la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "ADONAI" al señor FLAVIO ANGULO QUIÑONES, Capitán de la citada nave.

En igual sentido, se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo y no se impuso sanción por violación a las normas de Marina Mercante debido a que para la fecha de emisión de la decisión en primera instancia ya había caducado la facultad sancionatoria.

4. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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 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 informe rendido por el Perito Marítimo en Buceo y Salvamento de Primera Clase LUIS GUILLERMO RODRÍGUEZ SANTANA (folios 22 y 23), se concluyó lo siguiente:

"(...) Ubicado en el sector de media cubierta de proa hacia popa desde la línea de crujía hacia la curva del pantoque del costado de estribor, con una distancia de 6 metros de largo por 4 metros de ancho, presenta ralladuras y desprendimiento del esquema de pintura, probablemente provocada por la maniobra de encallamiento y remolque, y no presenta ralladuras, ni abolladuras, ni comprometimiento de la lámina (...)" (cursiva fuera de texto).

Por su parte, el Perito ALFREDO ORCASITAS CURVELO, Perito Marítimo en Maquinaria Naval Categoría A, determinó (folios 27 al 32):

"(...)Circunstancias en las que ocurrió el siniestro: La motonave "ADONAI" zarpó del fondeo en Puerto Nuevo La Guajira en diciembre 3/2013 a las 18:15 horas con destino a Cristóbal - Panamá, con calados de IV pies en la proa y IX pies en la popa.

La única anotación registrada en el libro de la bitácora de Junio/2013 a Junio/2014 en la página corresponde al día Diciembre 3/2013 es la siguiente:

El Capitán había ordenado navegar con 270°.

19:30 horas. El capitán (FLAVIO ANGULO QUIÑONEZ) se encontraba preparando una hora de navegación cuando sintió el golpe en la proa del barco e inmediatamente corrió y quitó la maquinaria y dio hacia atrás, pero ya estaba encallado.

24:00 horas. Estamos encallados en el mismo sitio. Estamos hasta que venga un remolcador y nos saque.

La posición en la cual encalló la embarcación es Latitud 12° 14'345" N y Longitud 72° 07'672"W, esta posición no aparece registrada en la bitácora.

En conversación telefónica del Perito con el Capitán de la nave se le realizaron las siguientes preguntas:

Usted pasó por todo el canal de acceso a Puerto Bolívar, a lo que respondió: "Salí a la boya de mar una milla mar afuera, había dos buques fondeados y pasé por la proa de los dos. Puse rumbo 270 W para caer cinco millas afuera del Cabo de la Vela. A la orden dada, el timonel WILFRIN SECA POLO, confirmó la orden".

Cual fue la causa del encallamiento, a lo que respondió: "El capitán dice que no sabe qué pasó. Cuando el buque encalla tiene un rumbo de 210°".

El capitán no sabe si hubo falla del timón o el marino a cargo del timón se equivocó.

El capitán dice que el marinero timonel había recibido un rumbo de 270° W.

El Capitán agrega, que el marcó el rumbo de 270 en la tabla verde que está a la derecha de la rueda del timón a la altura de la cabeza.

El Capitán agrega que el bajó al comedor como a las 18:50 horas y vuelve al puente a las 19:00 horas (...)

Causas de los aspectos técnicos y descripción de los daños.

Hay muchas inconsistencias en las informaciones suministradas, máxime que no existen anotaciones en el libro de bitácora que registren en la a la hora del zarpe de Puerto Nuevo, ni tampoco la hora en que pasó por la boya de mar y menos la horas en que se pone el rumbo. La información obtenida es tipo verbal.

Si realmente el rumbo de 270°W, se hubiera ordenado y cumplido una vez se dejó la boya de mar del canal de acceso a Puerto Bolívar, la embarcación hubiera pasado a más de 5 millas del Cabo de la Vela, lugar del encallamiento.

Si como el capitán le entregó el timón al marinero timonel, después de pasar la boya de mar, con rumbo de 270° W y luego bajó al comedor como a eso de las 18:50 horas y volvió al puente a las 19:00 horas, solo existen dos posibilidades como causa del encallamiento.

La primera, que si el marinero timonel recibió el timón con un rumbo de 270° W en el compás magnético, el cual está al frente a la rueda del timón y tiene iluminación, además de estar en frente del timonel, el timonel fue dejando caer el rumbo sin percatarse hasta llegar al rumbo que tenía al momento del encallamiento, 210° (entre SW y S).

También es posible que se hubiera presentado una falla en el timón y no la hubiera detectado, pero esto le hubiera indicado en el compás magnético que el rumbo no era el deseado. En el techo del puente a la izquierda de la rueda del timón está colocado el indicado de ángulo de timón. El cual tiene en el mamparo del frente a mano izquierda un switche doble, uno para la iluminación y el otro ON/OFF para el indicador del ángulo del timón.

En el tablero del puente existe un bombillo de encendido del timón y también un mando eléctrico del timón, el cual normalmente opera el maquinista cuando se maniobra la máquina desde el puente y este recibe las órdenes del Capitán.

Pudo existir impericia del marinero timonel, ya que estaba recién embarcado y no estaba muy familiarizado con los equipos del puente.

La segunda posibilidad, es que nunca hubo un rumbo de 270° W, el capitán insiste en que él puso un rumbo 270° W una vez pasó la boya de mar del canal de acceso a Puerto Bolívar, posición Latitud 12° 17'27,9" N y Longitud 71° 58'44,3", y lo registró en una tablilla pintada de color verde, colocada en el mamparo del puente a la derecha de la rueda del timón y a la vista del marinero timonel, y le entregó al marinero timonel

el timón con un rumbo de 270° W. En el momento de la inspección en enero 07/2014, no hay ninguna anotación en la tablilla.

Cabe preguntarse si el rumbo estaba anotado, porque lo borraron?

Hubo muchas imprevisiones del Capitán:

- *Nunca verificó el compás magnético durante el tiempo que el marínero timonel estaba accionando la rueda del timón. Se dice que el radar estaba encendido, pero desde el cuarto de derrota donde el capitán se encontraba preparando una hoja de navegación a la hora del encallamiento, se ve la pantalla del radar y bien pudo observar que el buque estaba acercando peligrosamente a la costa.*
- *En segundo lugar hubo exceso de confianza por parte del capitán al entregarle el timón a un timonel recién embarcado y del cual no conocía su pericia.*
- *Finalmente, a pesar de que el timonel tenía el accionamiento de la rueda del timón debió existir una supervisión permanente por parte del capitán y utilizar el radar para verificar en la pantalla que el buque tenía rumbo hacia la costa (SW-S)*

Idoneidad de las personas que operaban.

- *El capitán FLAVIO ANGULO QUIÑONES: Con licencia de navegación vigente hasta el de octubre de 2015, es un Capitán de reconocida trayectoria en la zona, por lo cual llama la atención que haya tenido un encallamiento en una zona que conoce ampliamente y, el no haber usado las ayudas a la navegación que tenía en el puente de gobierno, al igual que delegar en un timonel que no conocía, lo compromete en el siniestro marítimo.*
- *El Marinero WILFRIDO SECA POLO: Quien ejercía el timonel al momento del encallamiento, con licencia vigente hasta el 28 de octubre de 2015, era el primer viaje que hacía a bordo como Timonel, tiene implicación en el siniestro por no haber solicitado al capitán suficiente ilustración y en caso de alguna duda debió solicitar asistencia del capitán.*

CONDUSTAS TÉCNICAS DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS: *El Capitán de la nave no verificó que el timonel mantenía el rumbo ordenado, además hubo excesiva confianza con un timonel que por primera vez trabajaba bajos sus órdenes, y de estar recién embarcado.*

El buque tenía suficientes ayudas a la navegación que debieron indicar que se acercaba peligrosamente a la costa. El capitán no debió bajar del puente hasta no sopesar el Cabo de la Vela y poner el rumbo a Cristóbal – Panamá" (cursiva fuera de texto).

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 Puerto Bolívar 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

Puerto Bolívar, se realizaron 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 evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "ADONAI" de bandera de Sao Tome e Príncipe, el día 3 de diciembre de 2013. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se observa lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró la responsabilidad del señor FLAVIO ANGULO QUIÑONES, Capitán de la motonave "ADONAI" por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento, debido a que este acaeció debido al exceso de confianza por parte del citado señor, así como el descuido de sus funciones siendo el responsable de la nave.

3. Sobre la anterior decisión de fondo en primera instancia, ha de referirse el Despacho realizando un extracto de las pruebas obrantes en el proceso, así:

- En declaración rendida por el señor FLAVIO JESÚS QUIÑONES ANGULO, Capitán de la motonave "ADONAI" relató los hechos de la siguiente manera: *"El día 3 de diciembre, siendo las 1709R, pedí autorización para levantar anclas para salir a la mar, llamé a guardacostas y guardacostas me dio autorización para continuar, subí a mi puente, y verifiqué el tanque de aceite del timón, para ver si estaba correcto, vi que le faltaba una pinta de aceite, y lo puse al máximo del registro, después bajé a la cubierta y el maquinista iba a echar un tanque de aceite al tanque de depósito (...) fui saliendo por todo el canal hasta llegar a la boya de mar, todavía se ve la boya de mar, salí más afuera todavía y voltee, pasé por fuera de dos buques que estaban fondeados, y llamé al marino de guardia y él me dijo "yo soy el que estoy en la primera guardia", le he dicho que por favor démele con 270°, de ahí yo cogí y bajé a cenar, llegué, cené y me demoré aproximadamente 20 minutos, y observé el radar y le vi la distancia que tenía, nuevamente cogí yo y me metí a dar marcha al buque, que fue a las 1800R, en el término le pongo que serían las 2000R, cuando sentí un golpe fuerte, al sentir el golpe dije yo "que pasa, es una ola o el barco está atravesado", fue cuando volví a sentir el segundo estruendo y ahí ya caí en cuenta que estaba encallado, el marino me ha dicho que iba con rumbo 270°, yo le aterqué al marino que no podía ser que estuviera con 270° ahí, porque con 270° me daba fuera del Cabo de la Vela, fue todo lo que sucedió, y yo dije "no entiendo, no comprendo que con un rumbo de 270° haya caído en ese lugar" (...)"* (cursiva fuera de texto).
- Se le preguntó Si registró la posición en el momento que dio la orden del rumbo 270°, a lo que dijo: *"No registré la posición donde ordené el rumbo"* (cursiva fuera de texto).
- Se le preguntó por las instrucciones que dio a la tripulación para el desarrollo de la navegación desde el momento en que pasó la boya de mar quedaron registradas, a lo que respondió: *"La orden que di, llamé al marino de turno que le tocaba la primera guardia WILFRIDO SECA POLO, él me dijo: "yo soy capitán el que va en la primera hora", fue cuando yo cogí y le dije "aquí está el timón", porque yo iba en él y le entregué el timón y le dije "navegue con rumbo 270°, esperé que el cogiera su guardia y ahora si en el puente estaba el maquinista y me dice "voy a ver mi máquina como está" y se fue a su cuarto de máquinas, después que él se fue a su cuarto de máquinas fue cuando le dije al marino "voy a cenar un momento, ya subo", eran aproximadamente las 1910R yo bajé, estaba mi cena servida en la mesa cené y no demoré 15 minutos, porque yo subí*

enseguida al puente y no me había ni lavado la boca, le he preguntado yo a él "como vamos", él me dice bien capitán, vamos bien fue cuando yo me metí al cuarto de la mesa de trazado y fue cuando sentí el encallamiento" (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó por los últimos mantenimientos de la nave, a lo que dijo: *"No le he visto hacer mantenimiento en el tiempo que he estado ahí"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó por la ruta trazada para dirigirse al puerto de destino, a lo que indicó: *"270° más o menos a 1.5 millas náuticas de la boya de mar, habían dos barcos afuera, y yo pasé detrás de esos barcos"* (cursiva fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor WILFRIDO SECA POLO, en calidad de Timonel de la motonave "ADONAI", relató los hechos así: *"La verdad que yo estaba en el puente al lado de él, después me fui al lado de babor, y él con su timón y yo pendiente para hacer mi primera guardia, entonces el capitán me dijo "coja 270°, yo le confirmé dos setenta, y me dijo que si, entonces antes de coger la guardia yo vi que tiró hacía babor, y yo le di 270°, en ese momento el bajó a comer y después de cómo 05 minutos subió, se metió en la sala de navegación, y entonces yo iba en mi timón llevando el rumbo, cuando sentí el golpe, porque la verdad si a mí me dicen lleve un rumbo, yo lo llevo y no lo cambio"* (cursiva fuera de texto).

Sobre la visibilidad durante la navegación dijo: *"Estaba completamente oscuro"* (cursiva fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor MANUEL DE JESÚS CRESPO MADRID, en calidad de Jefe de Máquinas de la motonave "ADONAI", relató los hechos así: *"(...) bajo al cuarto de máquinas a revisar mi guardia cuando siento un golpe o un estruendo grande, caigo de rodillas, se me parten las gafas, la manilla del reloj, subo inmediatamente al puente, y hecho máquinas full atrás (...)"* (cursiva fuera de texto).

De las anteriores declaraciones se extracta, que durante la navegación que emprendía la motonave "ADONAI" al salir por el canal hasta llegar a la boya de mar, el Capitán de la motonave dejó a cargo al Marinero que estaba en la primera guardia quedando este a cargo, mientras el Capitán cenaba, el cual dejó instrucciones de colocar rumbo 270°, al retornar y verificarlo se encontraba bien, pero sintió un fuerte golpe producto del encallamiento de la nave, motivo por lo que quedó confundido, pues de haberse seguido el rumbo ordenado deberían estar en otra posición.

Así mismo, que no se registraron las posiciones de la nave, ni las órdenes emitidas, que la visibilidad era poca porque estaba muy oscuro, no se tiene conocimiento de la fecha del último mantenimiento.

Ahora bien, se debe recordar que la navegación marítima ha sido considerada como una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre, tal como lo establece el artículo 2356 del Código Civil.

Al respecto de la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia¹ ha reiterado²:

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 27 de febrero de 2009, M.P. Arturo Solarte Rodríguez.

*"Entendido, de la manera aquí expuesta nuestro art. 2356 tantas veces citado, se tiene que el autor de un hecho no le basta alegar que no tuvo culpa ni puede con esta alegación poner a esperar que el damnificado se la compruebe, sino que para excepcionar eficazmente ha de destruir la referida presunción demostrando uno al menos de estos factores: caso fortuito, fuerza mayor, intervención de elemento extraño"*³ (cursivas, negrilla y subrayas del Despacho).

Por las anteriores razones, le correspondía al Capitán de la motonave "ADONAI" el señor FLAVIO ANGULO QUIÑONES, desvirtuar aquella situación con la ocurrencia de un caso fortuito inevitable, o demostrar alguna causal de exoneración de responsabilidad, circunstancias que no se evidenciaron en las declaraciones rendidas, ni en las pruebas documentales aportadas.

Aunado a lo anterior, se evidencia en el expediente que el Capitán de la motonave "ADONAI" el día de los hechos puso en peligro la seguridad de la vida humana en el mar, al hacerse a la mar en un nave de la que no se habían acreditado los respectivos mantenimientos, dejar la nave en manos de una persona que no contaba con mayor experiencia en esta, pues era su primer viaje, confiar que el rumbo trazado estaba bien, *máxime* que apenas estaban llegando a la boya de mar, no hacer uso de las ayudas a la navegación que le hubieren permitido advertir que se encontraba cerca a la costa y no apersonarse de la maniobra para efectuar la salida del canal, afirmaciones que se encuentran probadas en los documentos antes transcritos.

Así las cosas, el Despacho advierte en grado de certeza que la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de la motonave "ADONAI", recae en cabeza del Capitán de la nave señor FLAVIO ANGULO QUIÑONES, por lo que se respaldará en tal sentido la decisión de primera instancia.

4. 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, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

5. Finalmente, 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 incumplimiento de algunas obligaciones que le asisten al Capitán de la nave señor FLAVIO ANGULO QUIÑONES, sin embargo, tal como lo señaló el *a quo* existe imposibilidad de sancionar administrativamente, toda vez, que han transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia de los hechos existiendo imposibilidad para sancionar en los términos del artículo 52 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, razón por la que el Despacho se abstendrá de realizar tan análisis y se confirmará en su integridad la decisión consultada.

³Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 29 de abril de 2005, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo

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

RESUELVE

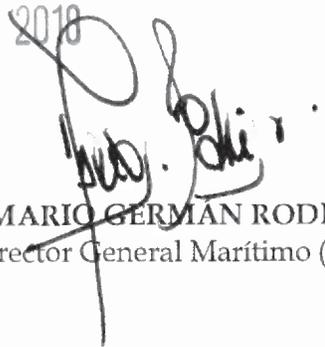
ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 25 de septiembre de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión a los señores FLAVIO ANGULO QUIÑONES, Capitán, Representante Legal de la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA., en calidad de Agente Marítimo de la motonave "ADONAI", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, 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. 22 MAR 2018


Contralmirante MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA
Director General Marítimo (E)