

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

19 DIC 2017

Referencia: 12012013006
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 4 de marzo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "PACHITO" de bandera de Colombiana, ocurrido el 25 de marzo de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Tumaco tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "PACHITO", el día 25 de marzo de 2013, razón por la cual el mismo día 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 Tumaco el día 4 de marzo de 2016 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "PACHITO" al señor LORENZO RODRIGUEZ GUERRERO, en condición de Capitán de la citada nave. Asimismo no declaró responsabilidad por 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 Tumaco 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

No se realizó informe pericial dentro del presente asunto, sin embargo, de la revisión de las pruebas obrantes en el expediente se evidencia, que los hechos ocurrieron con ocasión a la novedad presentada en la manguera de presión de aceite, en el sistema hidráulico del motor propulsor por desgaste del material.

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 Tumaco 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 Tumaco, 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:

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones sobre la existencia del siniestro marítimo de avería de la motonave "PACHITO" declarado en primera instancia, por lo tanto se realizará el siguiente análisis:

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 forzosa, (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

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 lo probado en el expediente el Despacho concluye con meridiana claridad que el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "PACHITO" el día 25 de marzo de 2013, fue el de daños materiales graves sufridos por un buque, por lo tanto se modificará el primer artículo del fallo proferido en primera instancia realizando dicha precisión.

Por tal razón se procederá a realizar un análisis sobre la responsabilidad en éste, para lo cual se citaran algunas pruebas obrantes en el expediente, así:

Inicialmente se tiene un relato de los hechos suscritos en acta de protesta por parte del señor LORENZO RODRIGUEZ GUERRERO, en condición de Capitán de la motonave "PACHITO", en la cual señaló lo siguiente:

"(...) el día 25 de los corrientes, siendo aproximadamente las 06:00H, mientras regresábamos al puerto de Tumaco, a la altura de la boya conocida como El Viudo, se presentó el rompimiento de una manguera de la transmisión perdiendo presión de aceite, lo que me obligó a parar máquina. Como la motonave "MARIO JULIO", venía detrás de nosotros, la esperé y le pedí vía telefónica

que nos brindara asistencia. La nave "MARIO JULIO", nos pasó un cabo y nos remolcó mientras ingresábamos en aguas protegidas. Cuando llegamos a la punta de la Isla El Morro, procedimos a acoderarnos hasta llegar al muelle de la empresa Isla Dorada donde la nave fue amarrada. El armador propietario fue informado de la novedad y estamos a la espera de que nos llegue por vía aérea la manguera de repuesto." (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo lo anterior se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fueron los daños materiales graves sufridos por la motonave "PACHITO" 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 causal³.

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.

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella⁴.

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.

Sentados los hechos, se procederá a realizar una identificación más específica del daño que sufrió la motonave "PACHITO" y por la cual tuvo que solicitar la asistencia de otra motonave para remolcarla hasta llegar a aguas protegidas, por lo tanto el señor JUAN CARLOS ANDRADE ORTIZ en condición de Maquinista de la citada motonave se refirió al respecto de la siguiente manera:

"La manguera de la presión de aceite que va al motor, al reventarse eso con la presión se le sale todo el aceite a la máquina y toca apagarla." (Cursiva fuera de texto)

Asimismo, con respecto a la causa por la cual se produjo la mencionada avería, sostuvo:

"Ya la manguera había cumplido su ciclo de funcionamiento."

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

⁴ 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

De igual forma el señor LORENZO RODRIGUEZ GUERRERO como Capitán, se refirió al respecto de la siguiente manera:

"Se partió una manguera de presión de aceite y esto se adapta a la transmisión de presión de aceite, y sin eso no se puede seguir, porque eso vota todo el aceite y se puede fundir el motor."
(Cursiva fuera de texto)

Con respecto a la causa por la cual ocurrió el daño, indicó:

"Algunas veces es porque están muy oxidadas de trabajar y como ellas hacen presión para la transmisión que da fuerza al motor se rompe, porque lo que va por allí es pura presión de aceite." (Cursiva fuera de texto)

De esta manera se puede identificar que el daño consistió en la rotura de la manguera de presión de aceite que va al motor, lo cual hace que se salga el aceite y corre riesgo el motor de quedar sin funcionamiento. De igual forma es significativo resaltar que tanto el Capitán como el maquinista coinciden en señalar que la manguera no estaba en buen estado, que ya tenía un tiempo de uso considerable y que era probable que sucedieran los hechos que nos concierne analizar.

Lo anterior encuentra soporte en lo señalado por el Oficial Inspector MAYCKOL PACHECO PAJARO, en inspección técnica realizada el día 24 de abril de 2013 en la cual expresó lo siguiente:

"La novedad fue corregida en su totalidad, ya que fueron sustituidas las mangueras que presentaban dicha novedad, en el sistema hidráulico del motor propulsor ya que por tiempo y desgaste de material ocurrió la novedad." (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

De otro lado, es importante referirse a los mantenimientos a los últimos mantenimientos a los que ha sido sometida la nave, por lo cual en audiencia al ser interrogado al Capitán por el presente asunto, respondió que los mantenimientos se realizaban cada seis meses. Asimismo al referirse sobre los mantenimientos indicó:

"Desde que yo entré no se le ha hecho nada, y ha estado trabajando normalmente bien la máquina, como eso es por dentro no se logra inspeccionar es algo que puede ocurrir frecuentemente." (Cursiva fuera de texto)

En este punto es importante señalar que los mantenimientos preventivos son todas aquellas acciones destinadas a la conservación de los equipos mediante la realización de revisión o reparaciones que garanticen su buen funcionamiento. El objetivo del mantenimiento es evitar o mitigar las condiciones de los fallos de los diferentes equipos con los que puede contar el buque para prevenir las incidencias antes que ocurran. Estos mantenimientos incluyen acciones como el cambio de piezas desgastadas, cambio de aceites y lubricantes.

Por lo tanto, para el caso bajo examen se pudo verificar que el daño fue originado por desgaste de la manguera de presión del aceite lo cual se pudo prevenir con los respectivos mantenimientos, de los cuales según lo declarado por el Capitán de la nave se le realizaban con una periodicidad de cada seis meses, sin embargo no se allegó a la investigación documento alguno en el cual se acreditaran dichos mantenimientos.

Así las cosas, conforme a las pruebas obrantes a la investigación el Despacho se permite concluir que las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de daños materiales sufridos por la motonave "PACHITO" no fueron producto de uno de los eventos exonerativos de responsabilidad, toda vez que los hechos investigados pudieron ser previstos por el Capitán en la medida de que se le realizaran los respectivos mantenimientos tendientes a la conservación de los equipos para evitar desgastes como el de la manguera que fue el origen del presente siniestro. Por lo tanto el Despacho procederá a modificar el artículo primero del fallo emitido en primera instancia, declarando la responsabilidad civil del señor LORENZO RODRIGUEZ GUERRERO, en condición de Capitán de la motonave "PACHITO" por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves.

De otro lado, 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, se evidencia que en el asunto objeto de análisis no comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante.

Finalmente, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia del siniestro marítimo, 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 o citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 4 de marzo de 2016, emitida por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "PACHITO" de bandera Colombiana, al señor LORENZO RODRIGUEZ GUERRERO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 5.270.625 del El Charco, en 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 4 de marzo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 4 de marzo de 2016, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

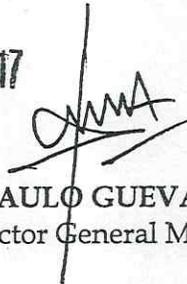
ARTÍCULO 4°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión al señor LORENZO RODRIGUEZ GUERRERO, en condición de

Capitán de la motonave "PACHITO", 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 Tumaco, 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 Tumaco 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. 19 DIC 2017



Vicealmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo