

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 12012011005

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 29 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave PLAYA VERDE sin matrícula, ocurrido el día 15 de octubre de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada el día 15 de octubre de 2011, por el Comandante Operativo del buque ARC 429, se informó al Capitán de Puerto de Tumaco, las novedades presentadas por la nave PLAYA VERDE, relacionadas con el presunto siniestro marítimo de naufragio.
2. El día 15 de octubre de 2009, el Capitán de Puerto de Tumaco profirió auto de apertura de investigación, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de estudio y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. A través de sentencia del 24 de septiembre de 2010, el Capitán de Puerto de Tumaco, exoneró de responsabilidad al señor ARIEL ALBERTO ANGULO LASSO, capitán de la nave PLAYA VERDE, por el siniestro marítimo de naufragio, ocurrido el 15 de octubre de 2011.

De igual manera se abstuvo de fijar avalúo de los daños por el siniestro marítimo, e impuso a título de sanción una multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes por violación a las normas de Marina Mercante, los cuales deberá cancelar el señor ARIEL ALBERTO AMNGULO LASSO, en solidaridad con ALEZ ANGULO LASSO, Capitán y Propietario, respectivamente, de la nave PLAYA VERDE.

4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión de primera instancia, éstos no fueron presentados, motivo por el cual el Capitán

de Puerto de Tumaco, remitió a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

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.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el acta de protesta obrante en el expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

“Como comandante operativo del ARC BP 429, el día sábado 15 de octubre de 2011 zarpó la unidad siendo las 0900R con destino sector entre Papayal y el viejo Boca Grande, acuerdo información del C31 un personal naufragó en esta área y alcanzó a reportar la situación, al llegar al área de Boca Grande encontramos a 9 personas naufragas aún en el agua a las cuales procedimos a brindarles apoyo y rescate, se le reportó al señor JDO del estado en que se encontraba el personal y que la motonave se había hundido en su totalidad, al llegar al área del siniestro se observó que no todo el personal tenía el chaleco salvavidas, durante el trayecto del lugar de los hechos a la estación de guardacostas de Tumaco se le preguntó al personal “que les había sucedido”, a lo que comentaron que por el fuerte estado del mar una ola enorme los golpeo en la proa hundiendo la motonave de manera inmediata, afirman que fue una motonave tipo canoa en fibra con 01 motor 75 de nombre PLAYA VERDE, luego por órdenes del señor CEGUT procedimos a transportar el personal a la estación para brindarles asistencia médica S/N”. (fol. 6)

ANÁLISIS TÉCNICO

- Vistas las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que el siniestro tuvo lugar como consecuencia del fuerte oleaje reinante el día de los hechos, el cual se encuentra respaldado por el pronóstico meteo - marino de la cuenta del pacifico para el día 14 de octubre de 2011.
- Así mismo se evidenció que la nave PLAYA VERDE no se encontraba matriculada ante la Autoridad Marítima.

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 para proferir fallo de

primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advierte que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Tumaco, con observancia del debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, en cuanto a los aspectos sustanciales es menester hacer las siguientes precisiones:

El Decreto Ley 2324 de 1984, señala que se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales en la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia; así como por la costumbre nacional o internacional.

De igual manera, a modo enunciativo y sin que se limite a ellos, el Decreto en comento señala los siguientes; (a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, estructuras o plataformas marítimas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marina y (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

Así pues, se entiendo que hubo un naufragio cuando:

*"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"*¹ (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Conforme a la declaración rendida el día 15 de octubre de 2011, por el señor ARIEL ALBERTO ANGULO LASSO, capitán de la nave PLAYA VERDE, el día de los hechos sucedió lo siguiente:

"(...) Salimos el día de hoy a las 7:00 de la mañana aproximadamente de la vereda de Teherán con destino al municipio de Tumaco, cerca de bocagrande viejo se nos partió la canoa, allí nos hundimos y nos quedamos casi dos horas en el sitio, mi hermano alcanzó a sacar el celular y alcanzó a llamar al Capitán de Puerto y posteriormente llegó guardacostas y nos fue a recoger (...) PREGUNTADO.- sírvase informar al Despacho cuantas personas veían a bordo de la motonave. CONTESTADO.- 9 personas con migo, entre ellos 3 niños y los restantes adultos. PREGUNTADO.- Sírvase informar al Despacho las razones por las cuales ocurrió el naufragio de la motonave PLAYA VERDE.- CONTESTADO.- el mar estaba muy fuerte e hizo partir la canoa". (fol. 4)

Igualmente, se recibió versión libre y espontánea al señor ALEX ANGULO LASSO, en calidad de Propietario de la motonave en cuestión, donde manifestó lo siguiente:

"(...) Sírvase efectuar un relato al Despacho sobre los hechos ocurridos el día 15 de octubre de 2011, cuando naufragó la nave PLAYA VERDE, sin matrícula. CONTESTADO.- Salimos a las 7 de la mañana de la vereda de Teherán hacía Tumaco el mar estaba muy duro, me encontraba en la embarcación, llegando a Bocagrande viejo ocurrió una ola, partió la embarcación produciendo el hundimiento de esta, yo en ese momento alcancé a

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

sacar el celular y me comuniqué con la Capitanía y posteriormente con guardacostas, aproximadamente a los 30 minutos fuimos rescatados por Guardacostas, llevamos tres salvavidas y los trajeron al muelle de guardacostas, nadie sufrió ninguna lesión (...)"

De acuerdo con las declaraciones antes transcritas, se puede concluir, que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el naufragio de la nave PLAYA VERDE y que éste se presentó en desarrollo de una actividad peligrosa, como lo es la navegación marítima.

En este punto, es preciso recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades 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 es sabido, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal².

De acuerdo con la jurisprudencia nacional, la orientación actualmente predominante, preconiza por regla general que en los eventos dañosos generados "por las actividades peligrosas", el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación es el riesgo grave y anormal a que se expone a los administrados.

De tal manera, que basta la realización del riesgo para que el daño resulte imputable a quien ejecutó la actividad peligrosa³.

Ahora bien, tratándose de la navegación, la jurisprudencia nacional no ha dudado en catalogarla como una actividad peligrosa, pues una vez se pone en acción la nave, se rompe el equilibrio de los riesgos que un hombre común está obligado a soportar.

Al respecto la Corte Suprema de justicia manifestó:

"(...) Labores todas ellas que sin mayor esfuerzo evidencian que la naviera cumplía actos propios de la empresa de navegación la que, como ya se dijera, la Corte no ha titubeado en calificar de peligrosa, como así puede corroborarse v. gr., en la sentencia del 29 abril de 1943. Incluso ese laborío del buque denota desplazamiento, pues no de otra manera puede entenderse que la nave se acerque al muelle" (...)"

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuerza mayor
2. El hecho de un tercero
3. Culpa de la víctima

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas,

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

Sobre el particular, la Corte Suprema de Justicia ha sostenido lo siguiente:

“(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento...,”

Respecto de la primera de esas exigencias, considero que “[l] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello ‘Que no se puede prever’, y prever, a su turno, es ‘Ver con anticipación’ (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor⁵ (...) (Cursiva por fuera de texto).

De acuerdo con las pruebas obrantes en el expediente, el día de los hechos la nave PLAYA VERDE sufrió una rotura en su casco, que provocó su total rompimiento y posterior naufragio de la nave, el Capitán y el Propietario indican que las condiciones de mar y viento eran adversas, lo que dio lugar a la avería de la nave, tal como se evidencia en los extractos que se transcriben a continuación:

Versión libre del señor ALEX ANGULO LASSO:

“(...) PREGUNTADO: Sírvase informar al Despacho cuales fueron las maniobras realizadas por el Capitán para evitar el siniestro marítimo. CONTESTADO.- No pudo realizar nada, el accidente sucedió por la fuerza de ola (...)” (fol.5)

Versión del señor ARIEL ALBERTO ANGULO LASSO:

“(...) PREGUNTADO.- Sírvase informar al Despacho cuales fueron las condiciones de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos. CONTESTADO.- el mar estaba bastante duro y el clima estaba un poco oscuro (...) Sírvase informar al Despacho usted como Capitán que maniobras realizó para evitar que ocurriera el siniestro marítimo de naufragio. CONTESTADO.-no me dio tiempo para hacer nada, la canoa de una se partió y se fue al plan del mar. (...) PREGUNTADO.- Sírvase informar al Despacho si realizó una revisión del estado de la motonave antes de zarpar de Teherán. CONTESTADO.- Si realice la revisión, todo estaba correctamente, no se presentó ninguna novedad en la revisión, todo estuvo correcto”. (fol. 4 reverso)

La anterior versión encuentra sustento en el Pronóstico Meteo – Marino de la Cuenca del Pacífico Colombiano para el día 15 de octubre de 2011, emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico, en el cual se dejó constancia de que en el área

⁵ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez.

marítima de Tumaco, entre las 5:40 am y 11:46 am se presentarían olas de hasta 3.05 metros de altura. (Fol. 8)

De acuerdo con lo anterior, es claro que el día de los hechos la nave PLAYA VERDE fue sometida a condiciones Meteo Marinas adversas, soportando olas de hasta 3.05 metros de altura, lo que dio lugar al siniestro, siendo este hecho imprevisible por tratarse de una un fenómeno de la naturaleza, además que de acuerdo con lo probado en el expediente, al momento de zarpar el mar estaba calmo, en óptimas condiciones para la navegación.

Además considerando que la nave zarpó de la vereda Teherán aproximadamente a las 7:00 am y que el accidente tuvo lugar a eso de las 9:00 am, se infiere que la ola que golpeo la nave provocando su rompimiento sucedió en el curso de la navegación, cuando ya no les era posible tomar acciones, siendo sometidos por la acción de la naturaleza.

Así las cosas se concluye que el siniestro marítimo de naufragio ocurrió por la intervención de un elemento extraño, por lo cual, este Despacho respalda la posición del a quo y confirmará el artículo primero de la decisión de primera instancia, exonerando de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro a los sujetos investigados.

En cuanto al avalúo de los daños, es de señalar que en el expediente no se llevó a cabo la tasación de los daños por un perito experto, de igual manera, en las declaraciones libres de juramento recibidas al Capitán y Propietario de la nave PLAYA VERDE, estos se limitaron a indicar que la nave naufragó y quedó inhabilitada para la navegación, así mismo que perdieron la documentación personal y algunos bienes que llevaban a bordo, pero no presentaron los soportes que demostraran el valor exacto de los daños, por lo cual, el Despacho deberá abstenerse de fijarlos.

De otro lado, conforme el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, el despacho se debe pronunciar cuando con el siniestro concurra la violación a normas de Marina Mercante, en el caso sub examine se verificó la comisión de las siguientes conductas:

Resolución N° 386 de 2012.

Artículo 4°.- Constituyen infracciones o violaciones a las normas de Marina Mercante, relativas a la documentación de la nave y de la tripulación, las siguientes:

Cod. 35: Navegar en embarcación que no esté matriculada ante la Autoridad Marítima.

Artículo 7°.- constituyen infracciones o violaciones a las normas de Marina Mercante, relativas al transporte, las siguientes:

Cod. 58: Prestar el servicio público de transporte de carga o pasajeros sin la habilitación y el permiso de operaciones previo expedido por Dimar.

Tal como quedó probado en el expediente, la nave PLAYA VERDE no se encontraba matriculada ante la Autoridad Marítima, sin embargo, como lo afirma su Propietario en declaración libre de juramento del 15 de octubre, la nave lleva en operación más de 10 años, configurándose así la vulneración del código de infracción N° 35 de la Resolución 386 de 2012.

De igual manera, se logró establecer que el día de los hechos la nave se encontraba transportando personas, es decir, prestando un servicio para el cual no se encontraba autorizada, al respecto, el Capitán y Propietario de la nave indicaron lo siguiente:

Señor ALEX ANGULO LASSO; *"Preguntado.- Sírvase manifestar al despacho si cobran por el viaje de la vereda Teherán hacia Tumaco. Contestado.- No, porque son personas que no tienen la posibilidad de salir de la vereda, no tienen recursos económicos y nosotros los ayudamos a llevarlos".* (fol.5)

Señor ARIEL ALBERTO ANGULO LASSO; *"Preguntado.- Sírvase informar al Despacho si transportar a este personal generó algún costo.- Contestado.- Gratis porque era un favor a la comunidad. (...) Preguntado.- Sírvase informar al Despacho las razones por las que estaba transportando pasajeros. Contestado.- Por que los muchachos tenían que venir a estudiar el lunes y no tenían en que viajar hasta Tumaco, porque ellos nos pidieron el favor que los trajéramos. Preguntado.- Sírvase informar al Despacho si en Teheran existe una ruta de viaje constante. Contestado.- Nosotros somos los únicos que viajamos cada tres días"* (fol. 4 reverso)

Así las cosas, es claro que el señor ARIEL ANGULO LASSO, Capitán de la nave sin matrícula PLAYA VERDE, infringió también el código N° 58 de la Resolución 386 de 2012, por lo cual, este Despacho acoge la sanción impuesta por el a quo y confirmará la decisión de primera instancia.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes la decisión del 29 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto Tumaco, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión a los señores ARIEL ALBERTO ANGULO LASSO, identificado con cedula de ciudadanía N° 1.085.244.984, capitán de la motonave PLAYA VERDE, y a ALEX ANGULO LASSO, identificado con cedula de ciudadanía N° 12.754.672, en calidad de propietario y armador de la citada nave, 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Tumaco, para que una vez quede en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

21 SEP 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo