

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



192011100189
2014

Bogotá, D.C., 19 OCT. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: RAD. 18012009001
Sujetos Procesales: Capitán motonave "LA UNION UNO"
Propietario y/o armador motonave "LA UNION UNO"
Clase de Siniestro: Naufragio

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 5 de mayo de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA UNION UNO" de bandera colombiana, ocurrido el 30 de enero de 2009, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 2 de febrero de 2009, el Capitán de Puerto de Turbo decretó de oficio la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio ocurrido a la motonave "LA UNION UNO" de bandera colombiana, acaecido el día 30 de enero de 2009 en el área de El Roto del municipio de Turbo, fijando fecha y hora para la realización de la primera audiencia conforme lo dispone el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. El día 4 de febrero de 2009, se escuchó la declaración del señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, propietario de la motonave "LA UNION UNO".
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Turbo profirió decisión de primera instancia el día 5 de mayo de 2010, mediante la que declaró responsable de la ocurrencia del siniestro marítimo de hundimiento de la motonave "LA UNION UNO" al señor SEBASTIAN ROA PALACIOS, capitán de la citada nave.

Así mismo, impuso a título de sanción por violación a las normas de Marina Mercante, multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente.

4. Al no interponerse los recursos de ley en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Turbo 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.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de naufragio, las siguientes:

- El día 30 de enero de 2009, la motonave "LA UNION UNO" zarpó desde el municipio de La Grande con destino a Turbo, trasportando aproximadamente 70 toneladas de madera.
- Cuando el capitán de la nave se dispuso a ingresar a las costas del Golfo de Urabá éste no logró controlar la nave debido a la fuerza del viento.
- A las 15:00R horas del día 30 de enero de 2009, la motonave "LA UNION UNO" se fue a una zona de baja profundidad sitio en el que quedó varada y escorada al lado de babor, el cuarto de máquinas y bodega se empezó a inundar y las máquinas se apagaron.
- La motonave "LA UNION UNO" de bandera colombiana, se encuentra matriculada bajo el número MC-05-589, comandada por el señor SEBASTIAN ROA PALACIOS, de propiedad del señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO.

ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo JAVIER MORENO CORTES, en dictamen rendido el 20 de febrero de 2010, presentó las siguientes conclusiones:

- El siniestro marítimo se produjo por las pésimas condiciones meteorológicas que predominan en la región para esa época del año.
- Además por el incumplimiento del capitán de la nave a la orden recibida por el propietario de amanecer en El Roto hasta que amaine el mal tiempo para zarpar en la madrugada.

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 Turbo 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 Turbo, 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 comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA UNION UNO" de bandera colombiana, ocurrido el 30 de enero de 2009, cuando la nave se encontraba transportando madera desde el sector La Grande con destino a Turbo, en jurisdicción de dicha Capitanía de Puerto. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

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

El fallador de primera instancia declaró responsable por el hundimiento de la motonave "LA UNION UNO" a su capitán señor SEBASTIAN ROA PALACIOS, en razón a la falta de precauciones y prevenciones.

3. Sobre el siniestro acaecido el día 30 de enero de 2009, a la motonave "LA UNION UNO" y declarado en la decisión de primera instancia como hundimiento, es menester del Despacho precisar que se trata del siniestro marítimo de naufragio, tal como lo consagra el Código de Investigación de Siniestros Marítimos y el Decreto Ley 2324 de 1984. Sin embargo, la expresión hundimiento es utilizada como un sinónimo en las definiciones, por lo que hay lugar a precisar este aspecto en la parte resolutive.

4. En relación con la responsabilidad del capitán de la motonave "LA UNION UNO", señor SEBASTIAN ROA PALACIOS, se examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, y las pruebas obrantes en el proceso, así:

- El propietario y/o armador de la nave "LA UNION UNO", señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, en declaración rendida el día 4 de febrero de 2009, relató los hechos ocurridos así:

"La embarcación salió a navegar a entregar combustible de la empresa Fronteras del Chocó, en un municipio choicano llamado Carmen del Darién, y de ahí pasa a un sector llamado La Grande cargando 32.000 pies de madera, pertenecientes al señor JACINTO PALACIOS, cuando terminaron e cargar esa madera bajaron al puerto fluvial de Río Sucio a sacar el salvoconducto pertinente, hablé con el administrador de la motonave a las 7:30 AM, le di instrucciones para esperar el salvoconducto o permiso de transporte de la madera hasta las 8:00 AM, las instrucciones eran recibir el permiso y bajar el área llamada El Roto que es un corregimiento fluvial, y de allí continuar hasta Turbo. A las 5:00R recibí llamada del señor FILIBERTO MARTÍNEZ, administrador de la motonave informándome que el cuarto de máquina estaba inundado, y la máquina se había apagado, que la nave estaba siendo remolcada por la embarcación YESICA, y fue ubicada en un área llamada Las Margaritas" (Cursivas, negrilla y subraya fuera de texto).

Sobre los motivos por los cuales la nave naufragó, dijo:

"Desobedecimiento del capitán al armador, en el sentido de ingresar al Golfo de Urabá en horas de la tarde aproximadamente 3 de la tarde al ingreso de la motonave al Golfo había un frente frío".

Sobre el último mantenimiento realizado a la nave, dijo:

"Fue hace un mes"

De la declaración antes transcrita se extrae que, la motonave "LA UNION UNO" zarpó desde el municipio La Grande con destino a Turbo, transportando aproximadamente 70 toneladas de madera, asimismo que el propietario de la nave impartió instrucciones al capitán para que se quedará en El Roto que es sector fluvial y posteriormente continuar hasta Turbo, y que el capitán posteriormente recibió una llamada del administrador de la nave en la que fue informado de que se había inundado el cuarto de máquinas y que la máquina se había apagado.

Es de anotar que el capitán de la nave no fue escuchado en declaración, pues a pesar que el Capitán de Puerto de Turbo le garantizó el derecho al debido proceso librando las respectivas citaciones al señor SEBASTIAN ROA PALACIOS, este no compareció, tal como se desprende de las pruebas obrantes a folios 6, 7, 28 y 39.

Al respecto el artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece:

"PRESUNCIÓN DE CONFESIÓN: La no comparecencia del citado, su renuencia a responder o su respuesta evasiva, harán presumir ciertos los hechos susceptibles, de pruebas por confesión, sobre los que versen las preguntas asertivas, admisibles, que se formulen dentro de la diligencia, siempre que el Capitán de Puerto le advierta de esta consecuencia y no obstante el citado persista en tal conducta. (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

De lo anterior se colige que, la conducta desplegada por el señor SEBASTIAN ROA PALACIOS, capitán de la motonave "LA UNION UNO" hace presumir que son ciertos los hechos investigados relacionados con la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado.

Observa el Despacho que, de acuerdo con el certificado de matrícula de la motonave "LA UNIÓN UNO" es de material en madera, clasificada para el transporte de carga con un tonelaje de registro neto de 60 toneladas (folio 22).

Sin embargo, para la fecha de los hechos la motonave transportaba 70 toneladas de madera, tal como lo manifestó el propietario de la nave en la declaración rendida el 4 de febrero de 2009, (folios 25 y 26).

Respecto de la solidaridad del armador, el Código de Comercio en su artículo 1479, prevé:

"Aún en los casos que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán" (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Teniendo en cuenta que, para la fecha en que ocurrió el naufragio de la motonave "LA UNION UNO" el capitán y el propietario de la nave tenían pleno conocimiento que se transportaban a bordo 70 toneladas de madera, excediendo la capacidad permitida de carga en la nave, éste Despacho evidencia la responsabilidad de los señores SEBASTIAN ROA PALACIOS y DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, en la ocurrencia del siniestro marítimo, debido a que al permitir a bordo más carga de la autorizada se puso en riesgo la seguridad de la tripulación en el mar, de la carga y de la nave, consecuencia que era perfectamente previsible.

Tal afirmación, se fundamenta legalmente en el artículo 1495 del Código de Comercio, que define al capitán de una nave como:

"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (...) la tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca". (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Por su parte, el artículo 1501 del Código de Comercio confiere unas obligaciones al capitán de la nave, entre las que están:

"(...) (10) Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del poner puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave: (...) c) Naufragio" (...) (18) Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave. Si a pesar de su diligencia se perdieren los objetos sacados de la nave o los que quedaren a bordo estará exonerado de toda responsabilidad".

El artículo 1502 de la norma ibídem, establece las prohibiciones al capitán:

"(3) Admitir a bordo pasajeros o cargas superiores a las que permita la seguridad de la nave".

Sobre la responsabilidad del capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece, así:

"(...) La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella".

Conforme lo establecen las normas transcritas, el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, su responsabilidad empieza desde que se hace reconocer como tal y termina con la entrega de ella, debe presentar protesta al Capitán de Puerto del primer puerto que arribo cuando en el curso de la navegación ocurra un siniestro como el investigado, así como también debe emplear la mayor diligencia para salvar las personas, la nave y la carga.

Adicionalmente, tiene expresamente prohibido admitir a bordo de la nave pasajeros o carga superior a las que permita la seguridad de la nave.

De lo anterior se evidencia que, el capitán de la nave "LA UNION UNO", no cumplió con las funciones descritas y consagradas en la norma, debido a que no empleó la mayor actividad para evitar la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio porque permitió a bordo de la nave una cantidad de carga superior a la autorizada, lo que puso en riesgo la seguridad de las personas, de la nave y de la carga y produjo el naufragio de la motonave.

De otra parte se debe precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

En estos casos, no es la diligencia media -culpa o responsabilidad subjetiva- la que se toma en cuenta, sino la virtuosa escrupulosidad exigida en el tráfico jurídico para tomar precauciones que sean equivalentes al riesgo de peligro latente -responsabilidad objetiva- luego, el agente responsable por daños originados por actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

Aquí igualmente, sobre el agente responsable de 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 un elemento extraño, fuerza mayor o caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima, o con concurrencia de culpas -artículo 2357 del Código Civil- y que tiene su fundamento en que el daño no siempre tiene origen en la culpa exclusiva de la víctima, sino que en muchas ocasiones tiene su manantial en la concurrencia de culpas de uno y otro permitiéndose la reducción o disminución en el resarcimiento de los perjuicios a la víctima del daño, precisamente por haberse expuesto al daño imprudentemente, resultando ser el lesionado, al menos parcialmente, su propio victimario.

En el caso que nos ocupa, no se encuentra probado que haya intervenido un elemento extraño que logre romper el nexo causal, y que demuestre que el capitán o el propietario de la motonave "LA UNION UNO" hayan actuado al amparo de una de las causales de ausencia de responsabilidad¹, con el fin de exonerarse de ella.

Las pruebas obrantes en el proceso, denotan que el señor SEBASTIAN ROA PALACIOS, capitán de la nave, no actuó con la agilidad necesaria, ni previó una situación que era previsible, pues tratándose del desarrollo de una actividad peligrosa zarpó con una cantidad de carga superior a la permitida, lo que puso en riesgo la nave, la carga y las persona, y como consecuencia de ello ocurrió el naufragio de la motonave LA UNION UNO".

Adicionalmente, el capitán de la nave no guardó en debida forma sus deberes, ni tuvo en cuenta las prohibiciones contempladas en el Código de Comercio transcritas anteriormente, lo que evidencia que de haber cumplido con sus funciones como jefe encargado del gobierno de la nave, se hubiere podido evitar el siniestro marítimo.

Igualmente, tampoco cumplió con su deber de presentar la protesta por los hechos ocurridos durante la navegación a su llegada a puerto.

En el mismo sentido, se evidencia la falta de previsión del propietario de la nave, pues a pesar que sabía que la nave sólo podía transportar 60 toneladas de carga, permitió que zarpara con 70 toneladas, es decir 10 toneladas más a las que podía llevar esta motonave, y en consecuencia se presentó el naufragio de la nave "LA UNION UNO".

De acuerdo con lo anterior, queda probada la responsabilidad de los citados señores en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio, así como la violación a las normas de Marina Mercante por parte del capitán de la nave, contempladas en los numerales 10 y 18 del artículo 1501 del Código de Comercio, así como, el numeral 3 del artículo 1502 de la norma ibídem.

¹ Causales de exoneración de responsabilidad: Fuerza mayor o caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima y la intervención de un tercero.

Se observa que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación como consecuencia del siniestro marítimo de naufragio, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión. Sin embargo, evidenciándose que dentro del proceso no se determinó los costos de los daños, se realizará la mención respectiva en la parte resolutive de la presente providencia.

Así mismo, este Despacho estima pertinente mencionar, que el artículo segundo de la decisión de primera instancia impuso a título de sanción una multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente, al señor SEBASTIAN ROA PALACIOS, sin estimar el valor de la multa en pesos, hecho que será objeto de aclaración determinándose que el valor de la sanción corresponde a cuatrocientos noventa y seis mil novecientos pesos moneda corriente (\$496.900).

Por las razones anteriormente indicadas, se modificará el artículo primero de la decisión consultada, en el sentido de declarar que el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA UNION UNO" de bandera colombiana, acaecido el día 30 de enero de 2009, ocurrió por responsabilidad del capitán y del propietario de la nave, asimismo, se modificará el artículo segundo incluyendo el valor en pesos de la multa impuesta, y adicionará un artículo que trate sobre el avalúo de los daños de la nave.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión de primera instancia proferido el 5 de mayo de 2010, por el Capitán de Puerto de Turbo, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

DECLARAR responsable del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA UNION UNO" de bandera colombiana, de matrícula No. MC-05-589, ocurrido el día 30 de mayo de 2009, a los señores SEBASTIAN ROA PALACIOS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 8.428.250 expedida en Turbo y DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.402.751 expedida en Bogotá, capitán y propietario respectivamente de la citada nave, de conformidad con la parte motiva de esta providencia.

ARTÍCULO 2º.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión de primera instancia proferida el 5 de mayo de 2010, por el Capitán de Puerto de Turbo, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

Imponer a título de sanción al señor SEBASTIAN ROA PALACIOS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 8.428.250 expedida en Turbo, en calidad de capitán de la motonave "LA UNION UNO" de bandera colombiana, multa equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente para el año 2009, fecha en que ocurrieron los hechos, equivalente a la suma de cuatrocientos noventa y seis mil novecientos pesos moneda corriente (\$496.900), la cual debe ser consignada en la cuenta corriente No. 05000024-9 del Banco Popular, código rentístico 1212-75 a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, a partir del día siguiente a la ejecutoria del presente decisión.

ARTÍCULO 3º.- ABSTENERSE de determinar el avalúo de los daños sufridos por la motonave "LA UNION UNO" de bandera colombiana, como consecuencia del siniestro marítimo de naufragio, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido de la presente decisión a los señores SEBASTIAN ROA PALACIOS y DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, capitán y propietario, respectivamente de la motonave "LA UNION UNO", 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 Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Turbo, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

19 OCT 2014


Contraalmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo