

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

17 SET. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: 24012009-002  
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave "VERONA"  
Clase de Siniestro: Encallamiento

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 27 de julio de 2010, proferida por el señor Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento del remolcador VERONA, ocurrido el día 25 de abril de 2009, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante acta de protesta recibida el día 27 de abril de 2009, el señor Suboficial Primero JORGE LUIS JULIO ROSSI, Jefe de operaciones de la Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar, informó al Capitán de Puerto de dicha jurisdicción las novedades presentadas con la nave VERONA de bandera de Sierra Leona, cuando al parecer se encalló frente al muelle de suministros del Cerrejón.
2. El día 30 de abril de 2009, el señor Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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 27 de julio de 2010, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, declaró responsable al señor ALEXIS HERNÁNDEZ SOTO, capitán de la nave VERONA, por el siniestro marítimo de encallamiento, presentado el día 27 de abril de 2009.

Así mismo, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante y en consecuencia impuso una sanción de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

4. Vencido el término para interponer los recursos de Ley, éstos no fueron presentados, motivo por el cual el señor Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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 de fecha 27 de abril de 2009, suscrita por el jefe de operaciones de la Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar y el informe de novedades presentado por el Inspector de Turno de la Capitanía de Puerto de dicha Jurisdicción, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

*“El día 15 de abril de 2009, siendo aproximadamente las 1600R se recibió llamada vía VHF de la motonave VERONA, con 07 tripulantes a bordo, procedentes inicialmente de la ciudad de Cartagena con destino a Aruba, informando que se encontraban en la posición geográfica latitud 12°15.2'N y longitud 072°10.1'W, los cuales presentaban una emergencia por ingreso de agua a la embarcación, encontrándose a nivel de la cubierta y sin medios disponibles para achicar el agua.*

*Teniendo la información anterior se le comunicó al Comandante de la Estación de Guardacostas, quien inmediatamente dispuso de una embarcación para ir en apoyo de la nave VERONA. Acuerdo a información de la Estación de Guardacostas dirigieron la nave al área de fondeo e intentaron fondear pero no fue posible, por lo cual la acompañaron hasta Puerto Viejo, pero durante el trayecto y una vez finalizado el cruce por el canal de navegación de ingreso a Puerto Bolívar, la nave VERONA giró a estribor, manifestando el Capitán que la pala del timón tocó fondo, quedando encallada frente al muelle se suministros del Cerrejón y fuera de los canales de navegación”.*

### ANÁLISIS TÉCNICO

Del informe rendido por el Perito Marítimo GUILLERMO GÓNGORA PEDRAZA, se puede extraer lo siguiente:

*"A. Que La cantidad de agua que ingresó a la nave por el preñe estopa fue superior a la capacidad de achique de las bombas mecánicas disponibles a bordo.*

*B. Por lo anterior, el nivel de agua a bordo alcanzó el embobinado del moto generador de corriente alterna (AC), que alimenta entre otros el sistema de enfriamiento del motor propulsor y las bombas de achique de los sistemas auxiliares, debido a la falta de energía eléctrica se suspendió el funcionamiento del sistema de enfriamiento del motor propulsor.*

*C. El tablero eléctrico del sistema propulsor esta fuera de servicio, también como resultado de la inundación.*

*Las evidencias recogidas demuestran que la entrada de agua por el preñe estopa alcanzó un cierto nivel que ocasionó daños graves al generador eléctrico principal y sus respectivos tableros eléctricos de distribución, lo que a su vez impidió el empleo de bombas de achique y suspendió el enfriamiento del motor propulsor, razones que volvieron inmaniovrable la embarcación.*

*Por lo anterior, el capitán y jefe de maquinas de la embarcación se vieron en la obligación de encallarse en el sector más próximo con fondo arenoso, asegurándola con el sistema de fondeo para así evitar el naufragio en el canal navegable".*

#### 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 decisión 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 advirtió que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Coveñas, 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 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 forzada, (f) la contaminación marina y (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

Se entiende que una nave esta encallada, cuando topa su casco con el fondo (arenoso o rocoso) quedando inmovilizada, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

De acuerdo con la relatoría del siniestro, presentada por el señor ALEXIS HERNÁNDEZ SOTO, capitán de la nave VERONA, el día 25 de abril de 2009 mientras se encontraba navegando en aguas jurisdiccionales de Colombia con destino a Aruba, específicamente en coordenadas Lat. 13°35.0 N y Long. 072°15.0 W, sufrieron la pérdida del generador de corriente alterna, que es el que alimenta las bombas de enfriamiento del motor propulsor y las bombas de achique.

Igualmente señala que, debido a ello decidió arribar forzosamente a Puerto Bolívar y que esta maniobra fue autorizada por la Estación de Guardacostas de dicha jurisdicción, sin embargo cuando la nave se encontraba en la entrada al canal de acceso, quedó varada en proa pues el calado de la nave era superior al del canal.

Configurándose de esta manera el siniestro marítimo de encallamiento, que como vemos en el aparte anterior, se presento en desarrollo de una actividad catalogada como peligrosa, como lo es la navegación marítima.

Al respecto, vale la pena 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 por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal<sup>1</sup>.

Como su nombre lo indica, se trata entonces del deber de indemnizar los daños causados por la actividad peligrosa, es decir por las cosas o energías que el ser humano pone en acción y que tienen injerencia activa en la causación del perjuicio, no simplemente pasiva o estrictamente incidental, sin proyección alguna en el evento dañoso.

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 peligrosa<sup>2</sup>.

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.

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

<sup>2</sup> 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,

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<sup>3</sup> (...)".*

En el caso bajo examen, la nave VERONA realizó un desplazamiento desde la posición Lat. 13°35.0 N y Long. 072°15.0 W, hasta el muelle de suministros del Cerrejon en el puerto de Puerto Bolívar, por lo cual, es un hecho probado que se encontraba navegando.

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*

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

*"Se llama fuerza mayor ó caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc".*

Así pues, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito, se debe verificar la concurrencia de dos factores: A) que el hecho sea imprevisible, esto es, que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea, que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>4</sup>.

En el caso en estudio, el encallamiento tuvo lugar debido a que el calado de la nave era superior al del canal de acceso, lo que era perfectamente previsible, si tenemos en cuenta que a nave contaba con todos los equipos y ayudas para la navegación necesarios para ese tipo de maniobras, así:

*Declaración del señor ALEXIS HERNÁNDEZ SOTO, del 05 de mayo de 2009.*

*"Preguntado: describa con que equipos y ayudas a la navegación usted contaba en el puente momentos antes del siniestro, Contestado: Con todos los equipos necesarios, radar, GPS, ecosonda, cartas con todo lo exigido".*

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

<sup>4</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, pág. 50-51.

Visto lo anterior, este Despacho concluye que no existe fundamento fáctico, ni jurídico que permita desvirtuar la responsabilidad del señor ALEXIS HERNÁNDEZ SOTO, capitán de la nave VERONA, en la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento.

En cuanto al avalúo de los daños, es preciso señalar que revisado el expediente, no se evidencia que se hubieran causado daños a terceros o a la nave misma como resultado del siniestro marítimo acaecido, por lo cual este Despacho respalda la decisión del Capitán de Puerto de Puerto Bolívar y se abstendrá de tasarlos.

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, el fallador de primera instancia encontró probada la violación de la siguiente norma:

*"Código de Comercio.*

*Artículo 1501. Son funciones y obligaciones del capitán:*

- 1. Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender".*

Al respecto, es menester señalar que de acuerdo con la bitácora de navegación del remolcador VERONA (fol. 24), el día 23 de abril de 2009, arribó forzosamente al Puerto de Santa Marta por fallas en el generador de la corriente alterna, dejando sin energía eléctrica los equipos de navegación, tal como se transcribe a continuación:

*"23 de abril de 2009.*

*04:00 de la presente fecha, con coordenadas Lat. 12°05'0 N y Long. 74°13.0 W, cambió de rumbo hacia el puerto de Santa Marta, una entrada forzosa por daño del generador (ac) deja de funcionar y sin electricidad para los equipos de navegación"*

Sin embargo, luego de la arribada forzosa a que hubo lugar en el Puerto de Santa Marta, la citada nave continuó su travesía con destino a Aruba, pero a la altura de Puerto Bolívar se volvieron a presentar fallas en el generador de la corriente alterna, así:

*"25 de abril de 2009.*

*03:13 posición Lat. 13°35.0 N y Long. 72°15.0 W, perdida del generador, procediendo entrada forzosa a Puerto Bolívar (La Guajira - Colombia), ya que perdió dicho generador por una entrada de agua marina por el prens stop, se toma la decisión de una arribada forzosa, ya que es el Puerto más cercano".*

De lo anterior se concluye que, desde el día 23 de abril de 2009, la nave VERONA venía presentando fallas en el generador de la corriente alterna y que estas no fueron atendidas adecuadamente, por lo cual no contaba con buenas condiciones de navegabilidad para el día de los hechos.

Así pues, teniendo en cuenta que este Despacho encontró probada la violación a la norma de Marina Mercante invocada por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, se confirmarán los artículos 2° y 3° de la decisión consultada.

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

**RESUELVE**


**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** la sentencia del 27 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, a través del cual declaró responsable al señor ALEXIS HERNÁNDEZ SOTO, identificado con identificado con pasaporte N° 3810916 de República Dominicana, capitán de la nave VERONA, por el siniestro marítimo de encallamiento, ocurrido el día 25 de abril de 2009, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión al señor ALEXIS HERNÁNDEZ SOTO, identificado con identificado con pasaporte N° 3810916 de República Dominicana, capitán de la nave VERONA, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

**ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, 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. 17 SET. 2014

  
Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo