

2010107429  
Sgd.

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 30 SET. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: 12012009-005  
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave JULIANA III  
Propietario y Armador motonave JULIANA III  
Clase de Siniestro: Naufragio

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 24 de septiembre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave JULIANA III de bandera colombiana, ocurrido el día 24 de marzo de 2009, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante radiograma recibido el 24 de marzo de 2009, el Comandante de la Estación de Guardacostas de Tumaco, informó al Capitán de Puerto de dicha jurisdicción, las novedades presentadas por la nave JULIANA III, consistentes en que ésta naufragó.
2. El día 26 de marzo 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, declaró responsable al señor ADER WILBERTO CASTILLO, capitán de la nave JULIANA III, por el siniestro marítimo de naufragio, ocurrido el 24 de marzo de 2009.
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 las pruebas obrantes en el expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

- Siendo las 03:00 pm del día 24 de marzo de 2009, la nave JULIANA III zarpó de Salahonda con destino a Tumaco, llevando como pasajeros a los familiares de una persona que había fallecido.
- El cadáver fue entregado por las autoridades a las 7:00 pm y la nave partió con doce personas a bordo y el féretro de la persona fallecida.
- Llegando a la Bocana de Salahonda el motor tocó tierra y les sobrevino una ola muy fuerte que hundió la nave, quedando ésta con la quilla hacia arriba.
- Ocho (08) de los pasajeros se subieron sobre la quilla de la nave, mientras los otros cuatro (04) llegaron a tierra.
- El féretro no fue encontrado, por lo cual la una de las pasajeras que había llegado a tierra, se quitó el chaleco y volvió al agua para buscarlo, al momento del rescate de los naufragos, ésta señora se encontraba desaparecida.
- De igual manera, otra de las pasajeras falleció al llegar a Salahonda, al parecer debido a un paro cardíaco.

### ANÁLISIS TÉCNICO

Vistas las pruebas obrantes en el expediente, las condiciones técnicas y náuticas que dieron origen al siniestro, fueron las siguientes:

- La motonave JULIANA III, es una nave menor catalogada para prestar el servicio de transporte marítimo de pasajeros, con una capacidad máxima de dieciocho (18) pasajeros y dos (02) tripulantes.
- El día 24 de marzo de 2009, la citada nave fue abordada por 12 pasajeros, incluido el señor ADER WILBERTO CASTILLO, en calidad de capitán y un féretro que contenía el cadáver de una persona fallecida.

- Al entrar a la bocana de Salahonda, el motor de la nave tocó fondo y posteriormente les sobrevino una ola que provocó que la nave se volteara.
- Lo anterior, aunado a que la nave JULIANA III no contaba con las características necesarias para transportar ese tipo de carga y al peso mal distribuido al que fue sometida, causó la pérdida de la estabilidad que ayudó a que la nave se volteara, causando así el naufragio.

### 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"*<sup>1</sup> (Subrayado y cursiva por fuera de texto).

Conforme a la declaración rendida por el señor ADER WILBERTO CASTILLO CAICEDO, capitán de la nave JULIANA III, el día de los hechos sucedió lo siguiente:

*"(...) Esperamos hasta las 6 de la tarde, el cadáver lo entregaron a las 7 de la noche, luego fuimos para Salahonda, llegamos a la bocana de Salahonda, entrando el motor toco tierra, lastimosamente vino una ola y la lancha se nos hundió, luego de ese siniestro la lancha quedo boca abajo (...)"*.

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

La versión del capitán, es respaldada por los pasajeros que fueron llamados a declarar, entre ellos el señor ERICSON CUERO CASTRO, quien dijo:

*"(...) Entre las 6:50 y las 7:00 de la noche salimos, durante el viaje todo normal, porque el mar estaba calmo, el inconveniente se presentó cuando entramos a la bocana, al parecer el agua estaba seca, entonces al entrar a la bocana la lancha no entro al cien por ciento al chorro, entonces el motor tropezó y al momento de tropezar la lancha quedo inestable y nos golpeó una ola que volteo la lancha (...)"*

De acuerdo con las declaraciones antes transcritas, se puede concluir que en efecto, el siniestro marítimo a que hubo lugar fue el naufragio 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 causal<sup>2</sup>.

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>3</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.

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>4</sup> (...)"*

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

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

<sup>3</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,

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

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*

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>5</sup>.

En el caso bajo estudio, el naufragio acaeció debido a la confluencia de varios elementos, entre ellos, el que la marea estuviera baja en la bocana de Salahonda, provocó que motor tocara tierra y el que la nave estaba siendo sometida a un esfuerzo mayor, pues sus características no le permitían el transporte de un ataúd, provocando así la pérdida de la estabilidad.

Conforme a lo anterior, el Despacho no advierte la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de la fuerza mayor o el caso fortuito, pues dada la especial experiencia del capitán en el transporte de personal en la zona del siniestro, estaba en capacidad de prever que ingresar a Salahonda por la bocana, representaba un riesgo, como quedó demostrado en su declaración, así:

*"(...) Preguntado.- Sírvase informar al Despacho porque razón, sabiendo que había andanías en la bocana, decidió ingresar al municipio de Salahonda por ese sitio. Contestó: Yo sencillamente no me quería ir a esa hora, pero los dueños del muerto me pidieron el favor que nos fuéramos, ellos me dijeron que no tenían playa para guardar en ataúd acá, el agua estaba seca y la marea alta estaba para las 2 de la mañana, cuando el agua esta alta nos vamos por dentro y no hay necesidad de irse por la bocana (...)"*

Por ello, este Despacho confirmará el artículo primero de la decisión consultada, en el sentido de declarar responsable al señor ADER WILBERTO CASTILLO CAICEDO, capitán de la nave JULIANA III, por el siniestro marítimo de naufragio, ocurrido el 24 de marzo de 2009.

En cuanto al avalúo de los daños, es de señalar que en la declaración rendida por el capitán ADER CASTILLO, manifestó que solo se perdió la tapa del motor, pero que la nave se encontraba en buenas condiciones de navegabilidad, de igual manera, tampoco se observa reclamación alguna por daños causados a terceros, motivo por el cual, este Despacho respalda la posición del *a quo* de abstenerse de tasarlo.

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:

**Código de Comercio:**

**Artículo 1502.- Prohíbese al capitán:**

<sup>5</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, pág. 50-51.

2. *colocar sobre cubierta parte alguna de la carga, a menos que, consintiéndolo el armador, las condiciones técnicas lo permitan o cuando esté aceptado por la costumbre.*

4. *admitir a bordo pasajeros o cargas superiores a las que permita la seguridad de la nave.*

**Decreto Ley 2324 de 1984:**

*Artículo 97.- Toda nave para operar en el servicio para el cual se encuentra registrada, debe obtener el documento de zarpe, el cual se expedirá por el respectivo Capitán de Puerto, cuando cumpla los requisitos y las condiciones que determine la Autoridad Marítima Nacional.*

**Resolución 520 de 1999:**

*Artículo 2, numeral 1° literal g.- Solicitar ante la Capitanía de Puerto correspondiente, la expedición de la autorización especial de tránsito, aplicable a las naves menores que pretendan navegar durante el periodo comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas, en cuyo caso deberán llevar las luces de navegación energizadas.*

En conclusión, el capitán de la nave JULIANA III el día 24 de marzo de 2009, ubicó sobre la cubierta un ataúd, es decir, una carga distinta a aquella para la que la nave estaba autorizada, poniendo en peligro la seguridad de los pasajeros y de la nave misma.

Igualmente, emprendió la navegación desde Tumaco hasta Salahonda sin contar con permiso de zarpe y en horario nocturno, sin la respectiva autorización de la Autoridad Marítima.

En virtud de ello, este Despacho respalda la posición del Capitán de Puerto de Tumaco, al declarar responsable al señor ADER WILBERTO CASTILLO CAICEDO, capitán de la nave JULIANA III, por violación de las normas de Marina Mercante antes relacionadas.

Finalmente, es menester señalar que el a quo impuso una multa de seis (06) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pero no hizo mención del valor en pesos, por lo que se modificará el artículo cuarto de la decisión consultada, en el sentido de aclarar que el valor de la multa equivale a dos millones novecientos ochenta y un mil cuatrocientos pesos m/c (\$2.981.400).

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

**R E S U E L V E**

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo cuarto de la decisión del 24 de septiembre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia, la cual quedará así:

**ARTÍCULO 4°.- IMPONER** a título de sanción multa seis (06) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2009, equivalentes dos millones novecientos ochenta y un mil cuatrocientos pesos m/c (\$2.981.400), al señor ADER WILBERTO CASTILLO CAICEDO, identificado con cédula de ciudadanía N° 1.086.725.034, capitán de la motonave JULIANA III, pagaderos solidariamente con el señor JUAN DAVID CAMARGO PARRADO, identificado con cédula de ciudadanía N° 87.943.852 de Tumaco, en calidad de propietario y armador de la citada nave.

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** en todas sus partes la decisión del 24 de septiembre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto Tumaco, a través de la cual declaró responsable al señor ADER WILBERTO CASTILLO CAICEDO, identificado con cedula de ciudadanía N° 1.086.725.034, capitán de la motonave JULIANA III, por el siniestro marítimo de naufragio, ocurrido el día 24 de marzo de 2009, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión al señor ADER WILBERTO CASTILLO CAICEDO, identificado con cedula de ciudadanía N° 1.086.725.034, capitán de la motonave JULIANA III, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR** 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. 30 SET. 2014  


Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo