

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 27 de mayo de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "ISLA DE LA PLATA", de bandera colombiana, ocurrido el 05 de septiembre de 2003, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Tumaco tuvo conocimiento del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "ISLA DE LA PLATA" ocurrido el 05 de septiembre de 2003, cuando está se encontraba rumbo a Malpelo a zona de pesca 2 y 3.
2. El 09 de septiembre de 2003 el Capitán de Puerto profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 27 de mayo de 2008, el Capitán de Puerto de Tumaco emitió fallo de primera instancia, mediante el cual exoneró de responsabilidad al señor FELIPE BONILLA PEREA, capitán de la motonave "ISLA DE LA PLATA".
4. Frente a lo anterior, al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme en el artículo 57 del decreto Ley 2324 de 1984.

### ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE TUMACO

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Tumaco.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º, del artículo 8º, del Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

#### PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Tumaco, practicó y allegó las pruebas listada en el folio 75 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

124

## DECISIÓN

El 27 de mayo de 2008, el Capitán de Puerto de Tumaco emitió fallo de primera instancia, mediante el cual exoneró de responsabilidad al señor FELIPE BONILLA PEREA, capitán de la motonave "ISLA DE LA PLATA".

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 6º, artículo 2, del Decreto 1561 de 2002, esta Dirección General es competente para conocer en consulta investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe observarse que en el presente caso, el capitán de la motonave "ISLA DE LA PLATA",

CONTINUACION DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO DE LA MOTONAVE "ISLA DE LA PLATA", ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE TUMACO.

4

*e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero).*

Escapa al capitán contratado por primera vez el conocimiento de defectos en la motonave anteriores a él, en el entendido que se le contrata y se presume la buena fe de quien entrega la nave, es decir, de las condiciones óptimas en que se debe encontrar ésta para el objeto a que está destinado, como la tabla que cedió ante el fuerte oleaje, pues la causa no podía ser prevista, dado que su falla antecede a la designación, por tanto se cercioró de lo que le correspondía al momento de su nombramiento, tal como lo obliga el Código de Comercio en el numeral 1 del artículo 1501:

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

Para sustentar lo anterior, la declaración rendida por el capitán de la nave "ISLA DE LA PLATA", el 04 de diciembre de 2003, con relación a las condiciones de la motonave, denota que la entrega para emprender la faena de pesca, éste efectuó la revisión que le correspondía y lo puso de presente de la siguiente manera:

*"PREGUNTADO: Diga al despacho en qué condiciones se encontraba la motonave al momento de zarpar CONTESTADO: El barco aparentemente lo vimos bien.*

Así mismo, dentro de la misma diligencia, se observa:

*"PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho cuál fue la última vez que la embarcación fue a dique o se sometió a revisión de casco. CONTESTADO: Era primera vez que navegaba en ese barco, no le conocía el origen cómo estaba de reparación, el barco tiene que haber sido reparado pero no se en qué tiempo lo harían."*

Por tanto, debe observarse la buena fe<sup>2</sup> del armador, que además, al tenor del artículo 1478 del Código de Comercio, es evidente que era su obligación mantener la nave en buenas condiciones, ya que debía aparejarla y pertrecharla.

125

## CASO CONCRETO

El 05 de septiembre de 2003 la motonave "ISLA DE LA PLATA", se dirigía a Malpelo, con la finalidad de realizar faena de pesca en zona 2 y 3, aproximadamente a 37 millas náuticas, el jefe de máquinas le advierte al capitán de la nave que el cuarto de máquinas está inundado y que es casi imposible achicarlo, sin embargo se utilizaron las bombas -principal y secundaria- pero no dieron abasto, a juicio del capitán, la causa de la entrada de agua fue el levantamiento de una tabla de la obra viva que se encontraba deteriorada, consecuencia de esto la nave se hundió por popa.

Cuando el señor FELIPE BONILLA se dio cuenta que la inundación era inevitable, emprendió las acciones para alistar a la tripulación y evitar la muerte de alguno y de las decisiones tomadas para salvaguardar la vida humana en el mar, se reflejó la supervivencia de toda la tripulación (folio 3).

Frente a los anteriores hechos, el fallador de primera instancia con base en el principio de la sana crítica (artículo 178 del Código de Procedimiento Civil), exoneró de responsabilidad del siniestro de naufragio al capitán de la nave "ISLA DE LA PLATA", luego que consideró que existió caso fortuito o fuerza mayor, ya que éste realizó las revisiones correspondientes de la motonave para emprender la faena de pesca, pues de las certificaciones que permiten el zarpe se infiere que las verificaciones previas fueron efectuadas.

Al igual que el Capitán de Puerto de Tumaco, este Despacho considera que se observó diligencia en las determinaciones del capitán de la motonave "ISLA DE PLATA", que la misma traía un daño no perceptible por aquél, a pesar de haber examinado la nave previamente al viaje, pues se considera que si se le otorgó zarpe para ejercer faena de pesca, fue con base en las buenas condiciones que son soportadas por los certificados vigentes a la fecha, que establecen las condiciones de navegabilidad de la nave.

Así las cosas, la navegación está contemplada como la ejecución de actividades peligrosas y que frente a éstas, la Corte Suprema de Justicia, en desarrollo de dicho concepto, como forma de incurrir en responsabilidad civil (artículo 2356 del Código Civil), en sentencia del 25 de mayo de 2011, de la Sala de Casación Civil, magistrado ponente Pedro Octavio Munar Cadena, sintetizó los criterios de la responsabilidad objetiva contenida en aquella noción, unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009<sup>1</sup>, que alude a dicho artículo, de la siguiente manera:

*"(...) a) que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial; c) que cuando las partes involucradas ejercen actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellas tuvo mayor o menor incidencia en el daño para así definir quién debe asumir la reparación; d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amen de la actividad desplegada por el demandado;*

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil Magistrado Ponente William Narién Vargas 24 de agosto 2009. (Discutida en salas de 7 de octubre, 24 y 25 de noviembre de 2008, 17 de marzo de 2009 y aprobada en Sala de 4 de mayo de 2009).

13

*e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse del reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa extraña que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero).*

Escapa al capitán contratado por primera vez el conocimiento de defectos en la motonave anteriores a él, en el entendido que se le contrata y se presume la buena fe de quien entrega la nave, es decir, de las condiciones óptimas en que se debe encontrar ésta para el objeto a que está destinado, como la tabla que cedió ante el fuerte oleaje, pues la causa no podía ser prevista, dado que su falla antecede a la designación, por tanto se cercioró de lo que le correspondía al momento de su nombramiento, tal como lo obliga el Código de Comercio en el numeral 1 del artículo 1501:

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

Para sustentar lo anterior, la declaración rendida por el capitán de la nave "ISLA DE LA PLATA", el 04 de diciembre de 2003, con relación a las condiciones de la motonave, denota que la entrega para emprender la faena de pesca, éste efectuó la revisión que le correspondía y lo puso de presente de la siguiente manera:

*"PREGUNTADO: Diga al despacho en qué condiciones se encontraba la motonave al momento de zarpar CONTESTADO: El barco aparentemente lo vimos bien.*

Así mismo, dentro de la misma diligencia, se observa:

*"PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho cuál fue la última vez que la embarcación fue a dique o se sometió a revisión de casco. CONTESTADO: Era primera vez que navegaba en ese barco, no le conocía el origen cómo estaba de reparación, el barco tiene que haber sido reparado pero no se en qué tiempo lo harían."*

Por tanto, debe observarse la buena fe<sup>2</sup> del armador, que además, al tenor del artículo 1478 del Código de Comercio, es evidente que era su obligación mantener la nave en buenas condiciones, ya que debía aparejarla y pertrecharla.

Ahora bien, se infiere del presente caso que se presentó una causa extraña, pues aunque el oleaje es una condición climática que se puede presentar en el ejercicio de la navegación, es claro que la tabla deteriorada que dio origen al hundimiento de la nave fue, a todas luces, una situación imprevista y que el resultado de su desprendimiento fue irresistible, ya que achicar el agua con las dos bombas no evitó el siniestro.

---

<sup>2</sup> La buena fe no consiste simplemente, como equivocadamente lo concibe el demandante, en un actuar desprovisto de dolo, o de intención positiva de irrogar un perjuicio a otro. El concepto involucra también el conducirse sin culpa, esto es, con un mínimo de prudencia, de atención, de cuidado, a fin de evitar tal perjuicio. En materia civil, como es sabido, la culpa grave se asimila a dolo y es fuente de responsabilidad civil. Y en materia penal, existen delitos que pueden cometerse a título de culpa. De donde se concluye que la carencia de diligencia y cuidado en el cumplimiento de las propias obligaciones y, en general, en el actuar humano, desvirtúa el principio de buena fe y es fuente de obligaciones y de responsabilidad jurídica. Sentencia C-054 de 1999 magistrado ponente Vladimiro Naranjo Mesa.

126

Frente a esta situación la Corte Suprema de Justicia en sentencia de la Sala de Casación Civil magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez, del 27 de febrero de 2009, tomó apartes de varias jurisprudencias, para expresar lo siguiente:

*"De ese elenco de sentencias, es del caso traer a colación la del 21 de octubre de 2003 (expediente No. 7486), en la cual se destacó que para que surja una causa extraña que pueda "diluir o fracturar el nexo causal", se requiere "que no tenga ninguna relación con la culpa del demandado, como quiera que si ella interviene o se materializa, mal podría pretextarse la convergencia liberatoria de los apellidados caso fortuito o fuerza mayor (Vid. Casación del 23 de junio de 2000, Exp. 5475)"; y que, para que un hecho pueda ser calificado como tal, "entre otros requisitos genéticos, es menester que su acaecimiento no sólo no sea previsible-como en este caso el Tribunal concluyó que sí lo fue-sino que aflore en forma repentina o súbita, de modo tal que los efectos que produzca no puedan ser evitados o suprimidos"."*

Al tenor de esta sentencia, es evidente que no medió culpa del señor FIDEL BONILLA y por tanto la causa extraña, fractura de la tabla, rompió el nexo causal, porque el hecho fue imprevisible e irresistible<sup>3</sup>, pues la falla no pudo ser prevista por aquél y que a pesar de tomar la decisión de mandar a achicar a la tripulación no se evitó el naufragio.

#### AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de los daños, teniendo en cuenta que no obra dentro del expediente prueba en la cual se relacionen los posibles daños ocasionados con el siniestro, como tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos, este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

Lo anterior no obsta para que si un tercero lo encuentra pertinente, se adelanten las respectivas acciones ante la Jurisdicción Ordinaria, teniendo como base la declaratoria de responsabilidad establecida en este fallo.

#### VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

El Capitán de Puerto de Tumaco consideró que no existieron violaciones a las normas de Marina Mercante y este Despacho también procederá abstenerse sobre éste tema.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad el fallo de primera instancia del 27 de mayo de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

<sup>3</sup> TRATADO DE LAS OBLIGACIONES. Fernando Hiestrosa. Universidad Externado de Colombia. 3Ed. 2007.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido del presente fallo al señor FIDEL BONILLA PEREA, identificado con cédula de ciudadanía No. 3.723.084 de Tumaco y demás partes interesadas, 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Tumaco, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la División de Gente y Naves de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. **11 DIC. 2012**



Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**  
Director General Marítimo