

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

18012011004  
10/12/2014



Bogotá, D.C., 10 DIC. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: 18012011004  
Sujetos Procesales: Capitán motonave "SIERRA DELTA"  
Propietario motonave "SIERRA DELTA"  
Agencia marítima motonave "SIERRA DELTA"  
Clase de Siniestro: Naufragio

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de septiembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Turbo, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SIERRA DELTA" de bandera colombiana, ocurrido el 8 de febrero de 2011, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. La Capitanía de Puerto de Turbo el día 14 de febrero de 2011, de manera oficiosa decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio de la motonave "SIERRA DELTA" de bandera colombiana, ocurrido el día 8 de febrero de 2011, en jurisdicción de dicha Capitanía de Puerto.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Turbo profirió decisión de primera instancia el 30 de septiembre de 2011, a través de la cual exoneró de responsabilidad al capitán de la nave, señor FRANKLIN DAVID ZAMORA BEDOYA, al armador y a su agente marítimo.
3. Al no interponerse recurso de apelación 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.

160

## 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 proceso, las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de naufragio de la motonave "SIERRA DELTA", fueron las siguientes:

La motonave "SIERRA DELTA" se encontraba en la zona de carga de Rio Leoncito pasando unas cajas de repuesto de un buque a otro y en el trayecto se metió una ola y ocasionó que la lancha se volteara.

La motonave "SIERRA DELTA" de bandera colombiana, se encuentra matriculada bajo el número CP-08-0649-A, comandada por el señor FRANKLIN DAVID ZAMORA BEDOYA, su armador es el señor ÁNGEL JORGE RESTREPO ÁLVAREZ, y representada por la agencia marítima TURBANA LTDA Y CIA C.S

## ANÁLISIS TÉCNICO

El perito en navegación JORGE ENRIQUE HERRERA MESA, presentó dictámen por escrito el día 23 de febrero de 2011, en el que concluyó lo siguiente:

El día 8 de febrero de 2011, la nave "SIERRA DELTA" encontrándose en la zona de carga (A) cerca del rio león, le entró agua al interior producida por el oleaje de un remolcador costero no identificado que transitó cerca al buque de bandera internacional "SUMMER".

Conforme lo informado por el capitán y el proel de la nave los dos motores quedaron apagados probablemente por la entrada de agua a la cabeza de fuerza.

En el informe pericial, se determinaron como costos de los daños causados con ocasión del siniestro marítimo, los siguientes:

Mano de obra por revisión y reparación:	\$ 1.700.000
Suministro de repuestos:	\$ 2.608.028
Valor subjetivo de las cajas perdidas:	\$ 4.000.000
Total:	\$ 8.308.028

13

## 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 "SIERRA DELTA" de bandera colombiana, al puerto de Turbo, ocurrido el día 8 de febrero de 2011. (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 exoneró de responsabilidad por el hundimiento de la motonave "SIERRA DELTA" al señor FRANKLIN DAVID ZAMORA BEDOYA, al armador de la nave y a su agente marítimo, en razón de que el capitán de la nave realizó todas las acciones pertinentes para prevenir la ocurrencia del siniestro.

3. Sobre el siniestro acaecido el día 8 de febrero de 2011, a la motonave "SIERRA DELTA" y declarado en la decisión de primera instancia como hundimiento, es menester del Despacho precisar que se trata de un 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 declaratoria de exoneración de responsabilidad del capitán, propietario y agente marítimo de la motonave "SIERRA DELTA", se examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, y las pruebas obrantes en el proceso, así:

El capitán de la nave, señor FRANKLIN DAVID ZAMORA BEDOYA, en declaración rendida el día 16 de febrero de 2011, relató lo acontecido, de la siguiente manera:

*"Salimos del Caño de la aduana hacia la Estación de Guardacostas, recogimos una escolta, tres funcionarios de Guardacostas y un perro y después nos dirigimos a la motonave "PERUVIAM REEFER, bajamos cinco cajas a la embarcación "SIERRA DELTA" y después nos dirigimos a la motonave "SUMMER MEADOW" donde íbamos a entregar cajas, teníamos quince minutos esperando que la vigilancia diera la orden para que bajaran una grúa y que subieran las cajas, entonces había mucho movimiento de remolcadores y el*

*bote comenzó a coger agua por la popa, yo decidí pegarme al lado de babor donde estaba más calmado el mar, mientras cruzaba por la popa del buque cruzó otro remolcador e hizo una estela muy grande y el bote comenzó a coger demasiada agua por la popa para evitar que se hundiera pero simplemente alcance a amarrarlo por proa porque por popa no dio tiempo ya se había sumergido del todo"*

Sobre las causas por las que considera que se presentó el siniestro, dijo:

*"Por la estela del remolcador que nos inundó, la marea se metió por la popa"*

De la declaración transcrita, se extrae que durante la navegación el día 8 de febrero de 2011, emprendida por la motonave "SIERRA DELTA", una nave tipo remolcador causó un oleaje fuerza que hizo que entrara agua y naufragara.

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.

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 sólo le es dable exonerarse de responsabilidad 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 o 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."*

De acuerdo con lo anterior, 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>1</sup>

<sup>1</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

102

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que el oleaje fuerte causado por un remolcador que no se logró identificar produjo la entrada de agua a la motonave "SIERRA DELTA", y como consecuencia su posterior naufragio, evento que no era previsible, comprobándose que intervino uno de los elementos mencionados anteriormente, capaces de romper el nexo de causalidad y exonerar de responsabilidad al capitán de la nave, señor FRANKLIN DAVID ZAMORA BEDOYA.

Adicionalmente, se observa el cumplimiento de las obligaciones que le asisten al capitán de la nave, señor FRANKLIN DAVID ZAMORA BEDOYA, y demás normas de la Marina Mercante, por lo que este Despacho respaldará la decisión del fallador de primera instancia.

#### AVALÚO DE DAÑOS

Se evidencia en el informe pericial del 23 de febrero de 2011, suscrito por el perito en navegación y cubierta JORGE ENRIQUE HERRERA MESA, se establecieron los costos de la mano de obra para la reparación de la nave, repuestos y el valor subjetivo de las cajas perdidas en el mar por el siniestro, sin embargo, es de aclarar que a este Despacho sólo le corresponde tasar los costos por los daños sufridos por la nave y la tripulación con ocasión del siniestro.

No obstante, y teniendo en cuenta que no se presentaron reclamaciones sobre la mercancía perdida en el siniestro, que el perito marítimo estableció un valor subjetivo por las cajas perdidas porque en el proceso no determinó la clase de materiales que se transportaban, ni la cantidad de cajas, este Despacho se pronunciará únicamente respecto del valor de los daños sufridos a la nave, establecidos en un valor de: Cuatro millones trescientos ocho mil veintiocho pesos moneda corriente (\$4.308.028).

En virtud de lo anterior, y teniendo en cuenta que el a quo no se pronunció respecto del avalúo de los daños se adicionará un artículo en la parte resolutive que contenga la tasación.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- ADICIONAR** un artículo a la decisión de primera instancia, proferida el 30 de septiembre de 2011 por el Capitán de Puerto de Turbo, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído, el cual quedará así:

**DETERMINAR** el valor de los daños acaecidos por la motonave "SIERRA DELTA" como consecuencia del siniestro marítimo de naufragio en Cuatro millones trescientos ocho mil veintiocho pesos moneda corriente (\$4.308.028), de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta decisión.

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión de primera instancia proferida el 30 de septiembre de 2011, por el Capitán de Puerto de Turbo, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Turbo el contenido de la presente decisión a los señores FRANKLIN DAVID ZAMORA BEDOYA, ÁNGEL JORGE RESTREPO ÁLVAREZ, y al Representante Legal de la agencia marítima TURBANA LTDA Y CIA C.S, capitán, propietario y agente marítimo, respectivamente de la motonave "SIERRA DELTA", y demás partes interesadas, 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 Turbo, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.- 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.

10 DIC. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo