

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

21 DIC 2017

Referencia: 17012012010 CP7  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Muerte de Tripulante- Consulta

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver, en vía de consulta, la decisión de primera instancia emitida el día 28 de agosto de 2014, por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, dentro de la investigación por siniestro marítimo-Muerte de Tripulante donde resultó involucrada la motonave BIG TWISTER, de bandera colombiana, de matrícula No. CP-07-1245, por los hechos ocurridos el día 09 de diciembre de 2012, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante documento de asunto titulado "Informe Novedad Jet Ski "BIG TWISTER", presentado el día 10 de diciembre de 2012, por el Señor Suboficial Primero JULIO CÉSAR BLANCO ALGARIN, inspector de turno de la Capitanía de San Andrés Isla, la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de Muerte de Tripulante donde estuvo involucrada la motonave BIG TWISTER, de bandera colombiana y registrada con el número de matrícula CP-07-1245.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 13 de diciembre de 2012, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de Muerte de Tripulante donde estuvo involucrada la motonave BIG TWISTER, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 28 de agosto de 2014, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

159

- "(...) Declarar no responsable por el siniestro marítimo de la motonave "BIG TWISTER" de bandera colombiana, con matrícula No. CP-07-1245, al señor ROBINSON RAFAEL SUÁREZ ELGUEDO, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 18.009.327 expedida en San Andrés, en calidad de operador de la mencionada moto acuática, con ocasión a los hechos presentados el día 09 de diciembre de 2012 (...)"
- "(...) Declarar no responsable al señor ROBINSON RAFAEL SUÁREZ ELGUEDO, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 18.009.327 expedida en San Andrés, en calidad de operador de la motonave BIG TWISTER, para el día de los hechos, por violación a las normas de marina mercante (...)"

(...)

4. Al no haberse interpuesto recurso de apelación en contra de la citada decisión, dentro del término establecido por las disposiciones normativas vigentes sobre la materia, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla remitió el expediente a este Despacho, en vía de consulta, conforme a 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, ésta 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de San Andrés Isla, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

112

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos de la presente investigación, este Despacho se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (1) Aspectos generales de los siniestros marítimos. (2) La Nave y sus condiciones de navegabilidad. Para finalizar, se efectuará (3) el estudio jurídico del caso sub examine.

## 1. Aspectos generales de los siniestros marítimos.

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos eminentemente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino<sup>1</sup>, por el otro, son -sin expresar duda alguna- elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Sobre el particular, valga tener de presente que, en materia internacional, el proceso de regulación de los siniestros ha sido constante y progresivo. El protagonismo lo lideró la Resolución A.173 (ES.IV) adoptada en noviembre de 1968 por la Organización Marítima Internacional, la que haciendo pleno uso de sus prerrogativas, se pronunció acerca de la participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos. Fue para entonces el primer instrumento internacional en tomar partido al respecto, sin perjuicio de aquellos que fueron tomando el mismo cauce.

Al respecto, la Organización Marítima Internacional, haciendo referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a siniestros marítimos, expuso lo siguiente:

*"La organización ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones. La primera de ellas fue la resolución A.173 (ES.IV) (Participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1968. Otras resoluciones posteriores son las siguientes: Resolución A.322(IX) (Investigación de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1975, Resoluciones A.440(XI) (Intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros*

<sup>1</sup> La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: "Deponer un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)".

marítimos) y A.442(XI) (Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios), ambas adoptadas en noviembre de 1979, y Resolución A.637(16) (Cooperación en las investigaciones de siniestros marítimos), adoptada en 1989". (Código Internacional de Investigación de Siniestros<sup>2</sup>, 2008, p. 2)

Ahora bien, en cuanto al concepto de siniestro marítimo, este despacho precisa que según el Código de Investigación de Siniestros, el precedente se define como:

*"El acaecimiento o serie de acaecimientos, directamente relacionados con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:*

1. *La muerte o las lesiones graves a una persona;*
  2. *La pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
  3. *La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
  4. *Los daños materiales sufridos por un buque;*
  5. *La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
  6. *Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
  7. *Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves al medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques".*
- (Código de Investigación de Siniestros, 2008, p. 5)

En este mismo sentido, las Resoluciones A.847 de 1997 y MSC.255 de 2008, emitidas por la Organización Marítima Internacional, definen el concepto objeto del presente acápite, como "Todo evento o serie de eventos ocurridos directamente en conexión con las operaciones del buque, y que genere daños".

Entre tanto, la Legislación Colombiana ha acogido gran parte de las definiciones expuestas en el contexto internacional, estructurando su régimen normativo sobre la base de un concepto de siniestro marítimo mixto, por cuanto su definición legal alberga dos contextos que permiten concebir su existencia desde una perspectiva, tanto general como específica.

La general. Establecer que la definición de siniestro marítimo será toda aquella cuya fuente emane de la Ley, los Tratados y los Convenios internacionales, indistintamente que hayan sido suscritos o no por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. De manera que, todo concepto cuya denominación implique la definición de un siniestro, será *per se* considerado como tal, siempre que el mismo provenga del contenido de una Ley, Tratado o Convenio Internacional, pues es allí donde se ubica su núcleo esencial.

La específica. Disponer, para efectos de la reglamentación nacional, una lista enumerada de siniestros marítimos, sin que la misma implique ser taxativa, en la que se relacionan el naufragio, el encallamiento, el abordaje, la explosión o el incendio de naves o artefactos

<sup>2</sup> La denominación integral del Código Internacional de Investigación de Siniestros, es "Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de los siniestros y sucesos marítimos", expedido el día 13 de junio de 2008, por la Organización Marítima Internacional.

navales, estructuras o plataformas marinas; la arribada forzosa; la contaminación marina y los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

*"Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto -haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984- son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:*

- a) El naufragio;*
- b) El encallamiento;*
- c) El abordaje;*
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e) La arribada forzosa;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*

## 2. La nave y sus condiciones de navegabilidad.

Expuesto los criterios generales de los siniestros marítimos, se traerá a consideración el concepto del término "Nave", con el objeto de establecer cuál es su destinación general y cuándo ésta se encuentra, tal como lo define la Ley, en condiciones de navegabilidad óptimas.

Para tales efectos, el artículo 1432 del Código de Comercio define el término "Nave" como *"Toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera sea su sistema de propulsión"*. (Negritas y subrayado fuera del texto original)

Este concepto, según el doctrinante Javier Andrés Franco Zárate<sup>3</sup>, adoptó un nuevo enfoque del término objeto de definición, siguiendo la posición sostenida por el profesor chileno Enrique Munita Becerra.

<sup>3</sup> El abogado maritimista Javier Andrés Franco Zárate, en su artículo denominado *Alcance del concepto de "Nave" en la normatividad mercantil colombiana: ¿incluye dicho concepto el equipo marino utilizado en las operaciones costa afuera (offshore)?*, expuso que el concepto de "Nave" introducido en el Código de Comercio de 1971, adoptó un nuevo enfoque siguiendo la posición, en su momento sostenida, por el profesor chileno Enrique Munita Becerra. Al respecto expone el doctrinante Franco Zárate: *"Así lo deja entrever el comentario hecho por parte de la Comisión Revisora del Código de Comercio, al señalar: "Para el profesor de Derecho Marítimo de la Universidad de Chile, señor Enrique Munita Becerra, por nave debe entenderse toda construcción principal e independiente, idónea para la navegación, cualquiera que sea su sistema de propulsión"*. (Proyecto de Código de Comercio elaborado por la Comisión Revisora del Código de Comercio, Tomo II, Ministerio de Justicia, Bogotá, 1958, P. 460, cita hecha por Franco-Zárate, Javier Andrés. *"Alcance del concepto de nave en la normatividad mercantil colombiana: ¿Incluye dicho concepto el equipó marino utilizado en la operaciones costa afuera (Offshore)"*, en *Revist@ E-mercatoria*, vol. 13, n°1, enero-junio, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2014, pp. 3-28

En el mismo sentido, la Ley 730 de 2001, por medio de la cual se dictan normas para el registro y el abanderamiento de naves y artefactos navales dedicados al transporte marítimo y a la pesca comercial y/o industrial, define el término Barco, Buque o Nave como:

*"Toda construcción flotante con medios de propulsión propios, destinada a la navegación por agua, que se utiliza en el comercio para el transporte de carga o para remolcar naves dedicadas al transporte marítimo, incluyendo los barcos pesqueros comerciales e industriales (...)"*. (Negrillas y subrayado fuera del texto original)

Siguiendo el mismo cause, la Resolución 220 de 2012 expedida por esta Dirección General Marítima, sobre catalogación, inspección y certificación de naves y artefactos navales de bandera colombiana, define el término "Nave" como *"La construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación acuática"*. (Negrillas y subrayado fuera del texto original)

Con base a lo expuesto, es claro que el término "Nave" ostenta un ingrediente teleológico específico, sostenido en cada una de las definiciones referidas y en aquellas fundadas en instrumentos de fuente internacional. El ingrediente teleológico responde a la destinación del objeto, la que se traduce en la navegación propiamente dicha. Así pues, para que una construcción sea considerada "nave" debe -como requisito constitutivo- estar destinada a la navegación.

Ahora bien, "La navegación" traducida como el elemento teleológico de las naves -para lo cual están destinadas-, no se adquiere *per se* por el hecho de ser construcciones principales, independientes, flotantes etc. Lo que ello significa que para que una construcción, ya sea flotante, principal e independiente, esté destinada a la navegación, es absolutamente necesario que la misma se halle en óptimas condiciones de navegabilidad. Una nave se encuentra en condiciones óptimas de navegabilidad, cuando la misma se cumple desde el punto de vista técnico y comercial.

Para tales efectos, este despacho precisa que las condiciones de navegabilidad desde el punto de vista técnico, se predicen desde cuatro (4) categorías:

- 1) La primera hace referencia a las condiciones de navegabilidad técnica desde el aspecto Físico. Esta categoría analiza los elementos estructurales de la embarcación. Según su fundamento, para que una nave se encuentre en óptimas condiciones de navegabilidad técnica, sus elementos de dirección y gobierno, tales como el casco de la nave, deben estar en óptimo estado.
- 2) La segunda consiste en las condiciones de navegabilidad técnica desde el punto de vista Documental. Esta categoría prevé que las naves y artefactos navales deben contar con los documentos pertinentes, sean emitidos por la Autoridad Marítima Nacional o por las Casas Clasificadoras de Buques, que, en virtud de las disposiciones normativas y reglamentarias vigentes, sean necesarios para garantizar el adecuado estado de las mismas, en seguridad, navegación, dotación mínima, prevención de la contaminación y demás aspectos análogos.

100

- 3) La tercera concierne a las condiciones de navegabilidad técnica desde el punto de vista de la Seguridad. Este tópico, sin perjuicio de los anteriores, siempre ha resultado ser de gran consideración en el mundo internacional de la navegación, máxime cuando el mismo encuentra su fuente en la seguridad de la vida humana en el mar.

No obstante, *"tras los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2011, la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional, celebrada en noviembre de 2001, acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias"*<sup>4</sup>(Convenio Internacional PBIP, 2002, p. 2); surgiendo de esta manera el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. Esta categoría pretende incrementar la protección marítima, permitiendo que *"los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo"*. (Et. al, p. 2)

- 4) La cuarta categoría atañe a las condiciones de navegabilidad técnica desde el punto de vista del Personal. Este aspecto hace referencia a que la nave debe estar dotada de la tripulación necesaria para su funcionamiento adecuado, cuyo desempeño a bordo debe estar acreditado por una licencia de navegación, tal como lo expresa el artículo 2.4.1.1.1.2 y subsiguientes del Decreto Único 1070 de 2015.

En lo que respecta a las condiciones de navegabilidad desde el punto de vista comercial, es menester expresar que la misma se predica para asuntos relacionados con la idoneidad en cuanto a los espacios de la nave, para la debida recepción de la mercancía. Esto significa pues que los espacios sean aptos, tanto para el tipo como para la cantidad de carga que se pretende conducir.

De este modo, para que una nave se encuentre en condiciones de navegabilidad, debe para ello cumplir con todas y cada una de las disposiciones normativas desde el punto de vista técnico y comercial, resaltando que para aquél, resulta imperativo el cumplimiento de los aspectos (i) físico, (ii) documental, (iii) de seguridad, y por último, (iv) de personal.

Sobre el asunto, valga precisar que las condiciones de navegabilidad deben ser observadas desde los lentes de la integridad, lo que significa que las mismas deben coexistir, por cuanto la inobservancia de cualquier de sus elementos, traerá como consecuencia inmediata la pérdida de las condiciones de navegabilidad. Así las cosas, si una nave no cumple con los requisitos y disposiciones relativos a la parte físico y/o estructural de la misma, por ejemplo, no estará apta para navegar, pues no cumple con uno de los elementos constitutivos de la navegabilidad técnica. Al registrarse ello, la navegabilidad técnica se desvertebra, lo que consecuentemente implicará la pérdida de sus condiciones.

<sup>4</sup> Esta postura fue adoptada por la Organización Marítima Internacional en el numeral 2 del Preámbulo del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, adoptado por La Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima celebrada en Londres, en diciembre de 2002.

68

119

Por último, este despacho establece -con especial énfasis- que las condiciones de navegabilidad deben mantenerse (i) antes, con el fin de que la embarcación pueda zarpar de manera satisfactoria, (ii) durante, en aras de realizar un recorrido óptimo libre de accidentes y siniestros marítimos, y (iii) después de materializar la travesía marítima, a fin de que la aventura sea ejecutada en feliz término.

### 3. Del estudio jurídico del caso en concreto.

Con el fin de analizar los aspectos fácticos y jurídicos del caso en concreto, este despacho se pronunciará en cuanto al (3.1) siniestro marítimo objeto de la presente investigación jurisdiccional.

#### 3.1. El siniestro marítimo objeto de la investigación

Del material probatorio que reposa en el expediente, este despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo Muerte de Tripulante donde resultó involucrada la motonave BIG TWISTER de bandera colombiana, ocurrido el día 09 de diciembre de 2012, en virtud de la definición de siniestros marítimos prescrita en el Código Internacional para la Investigación de Siniestros y sucesos marítimos.

De la revisión de la decisión de primera instancia, se extrae que el a quo declaró no responsable por el siniestro marítimo de la motonave "BIG TWISTER" de bandera colombiana, con matrícula No. CP-07-1245, al señor ROBINSON RAFAEL SUÁREZ ELGUEDO, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 18.009.327 expedida en San Andrés, en calidad de operador de la mencionada moto acuática, con ocasión a los hechos presentados el día 09 de diciembre de 2012. Además de lo previo, determinó declarar no responsable al señor ROBINSON RAFAEL SUÁREZ ELGUEDO, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 18.009.327 expedida en San Andrés, en calidad de operador de la motonave BIG TWISTER, para el día de los hechos, por violación a las normas de marina mercante.

Conforme lo anterior, y respecto a la exoneración de responsabilidad asistida en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el señor ROBINSON RAFAEL SUÁREZ ELGUEDO, en calidad de operar de la motonave BIG TWISTER, en declaración rendida en audiencia pública el día 15 de abril de 2013, afirmó lo siguiente:

*"(...) Estaba en mi sitio de trabajo en Spratt Bight por el Hotel Casa, cuando tipo 0130PM comenzaron a llegar las lanchas de Johnny Cay, y yo comencé a ofrecer mis servicios de Jet Ski. El señor Camilo me solicitó el valor del alquiler de las motos, yo le di los precios establecidos. Le informé sobre el contrato de alquiler y procedió a alquilarme la moto por el lapso de media hora. El señor camilo firmó el contrato, yo precedí a darle las instrucciones de manejo y especificaciones de áreas permitidas. Al terminar de darle su inducción, el abordó con un compañero de él que es el señor Francisco. Salieron a navegar en un lapso de 15 minutos.*

mes

*Estuvieron navegando muy bien por toda el área, cuando divisó (...) el Jet Ski sin tripulantes. De inmediato me alerto y salgo a bordo de una lancha que me llevara hacia el Jet Ski.*

(...)

*Al acercarme al área como a cincuenta metros, encuentro al señor Camilo flotando con el chaleco salvavidas, pero me dice que vaya a ayudar a su amigo (...) cuando nos acercamos mucho más al Jet Ski, nos damos cuenta que el otro compañero del Jet Ski que había llegado antes que nosotros, está con otro señor de una lancha tratando de subir al señor Francisco a la lancha, para poder socorrerlo porque se encontraba en estado de ahogamiento, boca abajo con el chaleco, como si hubiera tragado bastante agua. Como no podía subirlo, yo me tiré de la lancha socorrerlo y tratar de subirlo. Hasta que subimos al señor a la lancha y procedí a brindarle los primeros auxilios, quitándole el chaleco para quitar toda presión de su cuerpo (...)*

(...)

*Lo subimos a la ambulancia y nos dirigimos hasta las instalaciones del Hospital Amor de Patria de San Andrés Isla. Al cabo de unos minutos de entrar al hospital, el señor falleció (...)*".  
(Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 32)

En esta misma órbita, el operador de la motonave BIG TWISTER, en declaración de la misma fecha, respecto a la pregunta relacionada con las causas del siniestro, expuso:

*"(...) Por lo que alcancé a hablar con el señor Camilo, yo le pregunté en el hospital qué había pasado, si ellos tenían su chaleco salvavidas. Él me dice que se cayeron y el señor Francisco nadó y nadó hacia el Jet Ski, porque la corriente se lo llevaba y él me decía que no alcanzaba a verlo. En lo que yo pienso que fue un calambre o en el desespero de llegar a la nave por estar en el mar, porque el Jet Ski no tenía avería ni golpes".* (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 33)

En párrafos posteriores de la audiencia pública, la señora DIANA DEL CARMÉN ELGUEDO DE SUÁREZ, propietaria de la motonave BIG TWISTER, al solicitarle se pronunciara respecto al informe presentado por el Suboficial Primero Julio Blanco, Inspector CP07, la referida aseveró:

*"(...) Yo no tuve conocimiento de inmediato, supe después de la novedad. En el momento me sentía indispueta, mi esposo estuvo en el hospital. Lo primero que le pregunté a Robinson (Haciendo referencia al operador de la motonave) era si tenía todo su chaleco (...) él me dijo que sí, que todo (...)"*. (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 33)

Finalmente, en audiencia pública declaró el señor EDGAR ALEXANDER MUÑOZ HOYOS, en calidad de armador de la motonave BIG TWISTER, al solicitarle se pronunciara respecto al informe presentado por el Suboficial Primero Julio Blanco, Inspector CP07, expuso:

*"(...) En realidad eran como las tres de la tarde cuando Robinson (Haciendo referencia al operador de la motonave BIG TWISTER) me informa de lo sucedido, de inmediato me dirigí al hospital, llevando la póliza para que atendieran a la persona. Cuando llego al hospital, me*

*encuentro con la novedad que la persona había fallecido (...) En realidad, yo no me encontraba en la playa, el conocimiento de los hechos es conforme a lo que indica el operador". (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 33)*

Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados los elementos materiales probatorios obrantes en el expediente, este despacho avizora que confirmará la providencia judicial emitida en primera instancia por la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla, con base a los argumentos próximos a saber.

En cuanto a la conducta del operador de la motonave BIG TWISTER, este despacho encontró probado que el Sr. ROBINSON RAFAEL SUÁREZ ELGUEDO, una vez le fue solicitado el alquiler de la motonave Jet Ski BIG TWISTER, efectuó lo siguiente:

- Impartió las instrucciones necesarias y pertinentes relacionadas con el funcionamiento adecuado de la referida motonave, a los pasajeros que figuraron como víctimas del siniestro marítimo.
- Comunicó a los pasajeros todas y cada una de las normas y medidas de seguridad que debían ser ejecutadas durante la travesía en la motonave.
- Entregó a los pasajeros el equipo de seguridad suficiente para garantizar la protección de la vida humana de los mismos en el medio marino.
- Dio a conocer el área marítima en la cual los pasajeros podrían maniobrar la motonave, de acuerdo al mapa de zonificación de la isla de San Andrés.
- Por último, informó acerca de las prohibiciones en la cuales no debían incurrir los pasajeros, a fin de evitar posibles siniestros y accidentes marítimos.

Lo precedente quedó demostrado al interior de la actuación judicial, toda vez que, al interior del expediente figura prueba del Contrato No. 8602 suscrito por el Sr. CAMILO ANZIZAR, pasajero de la motonave BIG TWISTER, en el que se hace constar lo siguiente:

*"1. Queda totalmente prohibido operar mal el JET SKI en la zona de bañistas, como el cayo Acuario, Johnny Cay, siempre a más de 800 metros de los cayos o más de 200 metros de las playas del centro. Quien desacate esta orden se le quita el JET SKI y pierde el dinero pagado.*

*2. Portar en todo momento el chaleco salva vidas y revisar el JET KI antes de salir.*

*3. No alquilar a menores de 18 años, a menos que sea con guía.*

*4. Recibí la instrucción sobre el área marina en la cual debo utilizar el JET SKI, de acuerdo al mapa de la zonificada Isla de San Andrés.*

*5. No se debe efectuar maniobras peligrosas que pongan en peligro a los transportadores del JET SKI, que son giros, trombos, ya que esto podría ocasionar averías o daños al JET SKI, de los cuales me hago enteramente responsable por hundimiento al motor. Valor del mantenimiento \$300.000. (...). (Contrato de Alquiler de Jet Ski No. 8602. Folio 41)*

Así pues, es claro para este despacho que la conducta del operador de la motonave BIG TWISTER, no fue la causa determinante del siniestro marítimo objeto de consulta en esta instancia, pues la misma se mostró ajustada a las disposiciones normativas nacionales e

1/23

internacionales relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar, y en todo caso procuró por el cumplimiento integral de las normas de navegación, en aras de evitar cualquier siniestro y/o accidente marítimo.

Ahora bien, respecto a la ocurrencia del siniestro y la conducta ejercida por los pasajeros de la motonave BIG TWISTER, es relevante para este fallador 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.

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 los elementos materiales probatorios allegados a la actuación, esta instancia encuentra que la conducta de los pasajeros CAMILO ANZIZAR y FRANCISCO RAMÍREZ MARTÍNEZ (Victima del siniestro marítimo de muerte) fue la causa determinante del siniestro marítimo objeto de estudio, toda vez que, a pesar de haber sido instruidos en las normas, medidas y prohibiciones antes de la empezar la travesía en la motonave, su actuar irresponsable desconoció el deber de cuidado que debían tener durante el disfrute de la aventura marítima, poniendo en riesgo sus vidas e integridades personales.

Sobre el asunto, valga tener de presente que ambos pasajeros fueron encontrados por el operador de la motonave BIG TWISTER fuera del JET SKI, uno de ellos se encontraba flotando con ayuda de su chaleco salvavidas y el otro pasajero en estado de ahogamiento.

Para tales efectos expuso el operador de la nave Sr. ROBINSON RAFAEL SUÁREZ ELGUEDO:

*"(...) Al acercarme al área como a cincuenta metros, encuentro al señor Camilo flotando con el chaleco salvavidas, pero me dice que vaya a ayudar a su amigo (...) cuando nos acercamos mucho más al Jet Ski, nos damos cuenta que el otro compañero del Jet Ski que había llegado antes que nosotros, está con otro señor de una lancha tratando de subir al señor Francisco a la lancha, para poder socorrerlo porque se encontraba en estado de ahogamiento, boca abajo con el chaleco, como si hubiera tragado bastante agua". (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 32)*

En este orden de ideas, es claro para este despacho que no existió causa determinante en la conducta del operador de la motonave BIG TWISTER Sr. ROBINSON RAFAEL SUÁREZ ELGUEDO, para declarar responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de San Andrés.

##### 5. Del avalúo de los daños ocasionados.

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que, no se cuenta con suficientes elementos materiales probatorios que lleven el convencimiento sobre la certeza de dichos

hechos, así como tampoco existe prueba que permita evaluar los posibles daños generados por el siniestro marítimo. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este despacho se abstendrá de referirse al respecto.

#### 6. De la violación a las normas de marina mercante.

Conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima. De las pruebas obrantes en el expediente, se denota que no se incurrió en violación a las normas de marina mercante, por lo que este despacho procederá a confirmar la exoneración de responsabilidad del operador de la motonave BIG TWISTER Sr. ROBINSON RAFAEL SUÁREZ ELGUEDO, por violación a normas de marina mercante, determinada por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión proferida el día 28 de agosto de 2014 por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, con fundamento en la parte considerativa de éste proveído.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla, el contenido de la presente decisión al señor **ROBINSON RAFAEL SUÁREZ ELGUEDO**, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 18.009.327 expedida en San Andrés, en calidad de operador de la motonave BIG TWISTER; a la señora **DIANA DEL CARMÉN ELGUEDO DE SUÁREZ**, identificada con Cédula de Ciudadanía No. 45.449.517 expedida en Cartagena de Indias, en calidad de propietaria de la motonave BIG TWISTER; al señor **EDGAR ALEXANDER MUÑOZ HOYOS**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 79.792.138 expedida en Bogotá D.C, en calidad de armador de la motonave BIG TWISTER, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

1/32

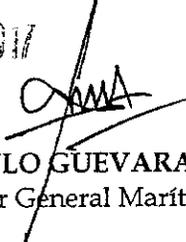
41

Consulta Siniestro Marítimo Muerte de Tripulante - Motonave BIG TWISTER.  
Radicado: 17012012010 CP7

13

**ARTÍCULO 4°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de San Andrés Isla, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 21 DIC 2017



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo