

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., - 2 DIC 2016

Referencia: 14012011001  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 31 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de LESIONES A UNA PERSONA por parte de la M/N "FARO IV" de bandera colombiana, ocurrido el 29 de noviembre de 2010, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante comunicación del 01 de diciembre de 2010, suscrita por el señor OSCAR ARIZA y otros, se informó a la Capitanía de Puerto del presunto siniestro marítimo de lesiones a una persona, ocasionados por la M/N "FARO IV".
2. El día (05) de enero de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de lesiones a una persona, ocasionadas por la M/N "FARO IV", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día treinta y uno (31) de agosto de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el siniestro marítimo de lesiones a una persona, ocasionadas por la M/N "FARO IV", ocurrió con responsabilidad del señor JHON JAIRO CARBONO GÓMEZ, en su calidad de Capitán de la citada motonave.

Aunado a ello, declaró que el señor JHON JAIRO CARBONO GÓMEZ, Capitán de la M/N "FARO IV", incurrió en violación a las normas de la Marina Mercante.

Por lo anterior, el Capitán de Puerto de Santa Marta impuso a título de sanción al señor JHON JAIRO CARBONO GÓMEZ, multa de cuatro (04) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalentes a la suma de dos millones doscientos sesenta y seis mil ochocientos pesos (\$ 2.266.800) pagaderos en forma solidaria con la empresa ASETPOR S.A.S. propietaria de la nave "FARO IV".

El despacho se abstuvo de fijar avalúo de los daños, por cuanto no se demostró perjuicio directo o reparación alguna por indemnizaciones.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme 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, 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.

### ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el dictamen pericial (folio 86-91) rendido por el señor WALTER R. GOMEZ VERA, perito marítimo, respecto a las circunstancias de tiempo, modo y lugar de los hechos que rodearon el siniestro se hace un análisis de la siguiente manera:

*"(...) Circunstancias de modo - tiempo - lugar*

*Fecha de los presuntos hechos materia de investigación: noviembre 29 de 2010*

- ❖ *29-11-10; La lancha FARO IV llegó al área de fondeo de buques a realizar el relevo del personal.*
- ❖ *El vigilante Fredy Antonio Escobar Montoya, quien se encontraba a bordo del buque de bandera extranjera FIRST EAGLE, desempeñándose como vigilante de seguridad, nombrado por VIGINORTE, en su declaración (folio 2 de la diligencia del 17-01-2011), dijo textualmente; había llovido bastante y estaba la marea bastante mala, olas fuertes, y lluvia.*
- ❖ *El vigilante mencionado (...), al bajar la escala del buque y al pretender abordar la lancha FARO IV, es golpeado en la pierna derecha, con la proa de la lancha por efecto de las condiciones del oleaje.*
- ❖ *El vigilante Fredy Antonio Escobar Montoya en su declaración (folio 2 de la diligencia del 17-10-2011), dijo textualmente; llegó una ola fuerte y muy rápido subiendo la lancha hasta la altura donde me encontraba yo, me encontraba haciendo la maniobra que me había*

*indicado el auxiliar de la lancha, al momento llego la lancha y me golpeo la pierna, se separó de mi quedando ahí mismo al lado en la misma altura para hacer el transbordo.*

- ❖ *El vigilante lesionado es auxiliado a bordo de la lancha y es conducido al muelle de madera para su evacuación en una ambulancia a sanidad de Drummond y posteriormente es remitido a la clínica El Prado, donde duro 8 días incapacitado, debido a infección por sucio de óxido en la herida de la pierna lesionada. Hechos reconstruido con base en la declaración del vigilante y que obra en el expediente.*

**(...) 5. Conducta Técnica Náutica de las personas involucradas**

- ❖ *JHON JAIRO CARBONO GÓMEZ (motorista de la lancha FARO IV)*

*(...) Con base en lo contenido en el expediente 1401-2011-001, se puede establecer lo siguiente;*

- ❖ *Al momento de los hechos materia de investigación tenía vencido el carné que acredita su idoneidad ante la Autoridad Marítima, para ejercer su cargo como motorista.*
- ❖ *(...) al momento de realizar la maniobra de desembarco de personal de la motonave FIRST EAGLE, en el área de fondeo, como motorista de la lancha FARON IV, conocía y estaba viendo que las condiciones de mar no eran favorables y que al hacerlo, era un riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar, por el movimiento que generaba la ola sobre la lancha de fibra de vidrio FARO IV (Embarcación menor) (...)*
- ❖ *Instantes antes de suceder el accidente, el motorista trato de sostener la lancha, dando marcha a tras al motor para que no lo golpeará, pero dice textualmente en su declaración: la marea subió mucho y le cogió la pierna. El auxiliar y el supervisor de Drummond lo sostuvieron para que no se cayera y ahí de una vez el supervisor se dio cuenta que el muchacho estaba herido en la pierna y le dieron los primeros auxilios, le amarraron la pierna y decidimos enseguida terminar el relevo.*
- ❖ *Declaró que fue el primero y único vigilante que se desembarcó de la M/N FIRST EAGLE, debido a su lesión por accidente, fue suspendido el relevo de vigilantes y conducido a tierra para su evaluación médica.(SIC)*

**(...) 8. Concepto del perito**

*En relación con las condiciones meteorológicas y oceanográficas*

- ❖ *Las condiciones meteorológicas y oceanografías publicadas por el CIOH, que estaban presentes el 29 de noviembre de 2010, a la hora en que ocurrieron los hechos, durante el desembarco del vigilante de la empresa VIGINORTE que sufrió la lesión, Fredy Antonio Escobar Montoya, no eran favorables y no eran seguras para la maniobra de embarque y desembarque de personal en buques anclados en el área de fondeo de Drummond, como lo era la maniobra que se estaba realizando en el buque de bandera extranjera FIRS EAGLE.*

*En conclusión, las condiciones meteorológicas y oceanográficas presentes en el momento en que ocurrieron los hechos, materia de investigación, no eran favorables y no eran seguras, como quedó demostrado (...)*

En relación con la conducta técnico náutica de las personas involucradas en los hechos:

- ❖ El motorista y el tripulante de la lancha el FARO IV y, el supervisor de seguridad de VIGINORTE no realizaron el análisis de trabajo seguro para el embarque y desembarque de personal de vigilantes desde el buque FIRST EAGLE ubicado en el área de fondeo del terminal marítimo de Drummond Ltda., toda vez que estaba viendo que las condiciones del mar no eran favorables y no eran seguras para hacerlo (...)
- ❖ De lo anterior, se puede deducir que la tripulación de la lancha FARO IV no conocía u omitieron cuales son los límites de diseño de la lancha FARO IV, en relación con sus características de construcción, material del casco liviano, que le indiquen hasta donde puede operar en forma segura para el transporte de personal, especialmente maniobras de embarco y desembarco de personal en buques fondeados." (...) (Cursivas, negrillas, subrayado fuera de texto)

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Es oportuno puntualizar por este Despacho, que la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, en artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

*"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto".*

Según lo contemplado en el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución A.849, establece que un siniestro marítimo es aquel evento en el cual se da como resultado:

1. La muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
2. La pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
3. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o
4. Daños materiales graves sufridos por un buque; o
5. La varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o
6. Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
7. Daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas. (Cursivas, subrayado y negrilla fuera de texto)

Asimismo, establece que debe entenderse por lesiones graves:

*"Las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en la que se hayan producido las lesiones".* (Cursivas fuera de texto)

Tomando como base estos preceptos establecidos por la OMI, lo ocurrido el día 29 de noviembre de 2010, cuando el señor FREDY ANTONIO ESCOBAR MONTOYA estaba realizando la maniobra de desembarque del buque "FIRST EAGLE" a la motonave "FARO IV" (operada por el señor JHON JAIRO CARBONO GÓMEZ), fue golpeado con la proa de la embarcación, lo que ocasiono unas heridas en su pierna derecha, tal y como se puede constatar en las declaraciones rendidas en la etapa de investigaciones y en la historia clínica y certificado de incapacidad aportado en el expediente a folios 21 y 22 en el que consta una incapacidad por 8 días, lo que constituye el siniestro marítimo de LESIONES GRAVES A UNA PERSONA.

Quedó demostrado en la investigación, que el señor FREDY ANTONIO ESCOBAR MONTOYA sufrió en razón del golpe con la proa de la M/N "FARO IV" una herida en el miembro inferior derecho. Que como consecuencia tuvo incapacidad por ocho (8) días. (Folio 21-22)

Frente a la responsabilidad del Capitán se tiene que, la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre.

El artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solo exige que el daño pueda imputarse, motivo por el cual la persona que desempeña la actividad peligrosa debe conducirse con máxima prudencia.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009, así:

*"(...) (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 ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par 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, amén de la actividad desplegada por el demandado; (e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...))."* (Cursivas fuera de texto)

De lo anterior se puede concluir que, los hechos ocurridos fueron responsabilidad del señor JHON JAIRO CARBONO GÓMEZ, de esta manera no opera las causales de exoneración de responsabilidad toda vez que en el expediente se puede determinar las siguientes conductas del Capitán las cuales permitieron la ocurrencia del siniestro.

En el caso objeto de estudio, en las declaraciones quedó manifestado que las lesiones sufridas por el señor FREDY ANTONIO ESCOBAR MONTOYA, fueron ocasionadas mientras este se encontraba desembarcando el buque "FIRST EAGLE" al ser golpeado por la proa de la motonave "FARO IV" mientras era operada por el señor JHON JAIRO CARBONO GÓMEZ.

Por otra parte, era posible prever por parte del Capitán que las condiciones del mar no eran las adecuadas para realizar el desembarco del señor FREDY ANTONIO ESCOBAR MONTOYA tal y como lo se informa en el dictamen pericial, el cual estableció:

*(...) "al momento de realizar la maniobra de desembarco de personal de la motonave FIRST EAGLE, en el área de fondeo, como motòrista de la lancha FARON IV, conocía y estaba viendo que las condiciones de mar no eran favorables y que al hacerlo, era un riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar, por el movimiento que generaba la ola sobre la lancha de fibra de vidrio FARO IV" (Cursivas, subrayado y negrillas fuera de texto)*

En consecuencia, no se pueden tomar los hechos acaecidos como imprevisibles o irresistibles, toda vez que el Capitán de la embarcación debió tomar todas las medidas necesarias para impedir que el siniestro ocurriera, poniendo en peligro la seguridad de la navegación.

Respecto a las Violaciones a las Normas de Marina Mercante en la investigación quedó plenamente probada la infracción por parte del señor JHON JAIRO CARBONO GÓMEZ, quien para el día de los hechos se encontraba al mando de la M/N "FARO IV" y tenía vencido el carné que acreditaba su idoneidad para ejercer el cargo como motorista. Conforme lo anterior, este Despacho procederá a confirmar la decisión del *a quo*, de fecha 31 de agosto de 2012.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad el fallo de primera instancia del 31 de agosto de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** por intermedio de la Oficina Jurídica de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión a los señores JHON JAIRO CARBONO GÓMEZ, identificado con la cedula de ciudadanía número 84.453.262 expedida en Santa Marta, en su calidad de Capitán de la motonave "FARO IV", de bandera Colombiana, al representante de la empresa ASETPOR S.A.S, propietaria de la mencionada motonave, FREDY ANTONIO ESCOBAR MONTOYA, lesionado en el siniestro marítimo, DARWIS JOSÉ ORTIZ GIL, apoderado de la empresa Drummond S.A, CARLOS IVAN ALVAREZ CLOPATOFSKY, apoderado del Capitán, tripulación, armador y agente marítimo de la motonave "FIRST EAGLE" de bandera de Panamá, al representante legal de la agencia marítima LBH COLOMBIA LTDA, agente marítimo de la motonave "FIRST EAGLE", de bandera de Panamá, al representante legal de la empresa DRUMMOND S.A y demás partes interesadas personalmente, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

160

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

**ARTÍCULO 4°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme el presente fallo, 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.

- 2 DIC 2016



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**  
Director General Marítimo