

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



12 JUL 2017

Referencia: 14012014001  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 23 de septiembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA CONSENTIDA 2" de bandera de Colombiana, de matrícula No.CP-04-1274, ocurrido el 17 de enero de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe del 21 de enero de 2014, suscrito por los señores LUISA HELENA MAESTRE MATTOS, Representante Legal de la Cooperativa de Transporte Marítimo de Pasajeros "VIAJE SEGURO", CESAR DE JESÚS GARRIDO JIMÉNEZ Y ALEXANDER FARID GUTIÉRREZ CANTILLO, motoristas de la motonave "LA CONSENTIDA 2", la Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA CONSENTIDA 2".
2. En consecuencia el día 21 de enero de 2014, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio, 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. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 23 de septiembre de 2014, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA CONSENTIDA 2" a su Capitán señor ALEXANDER FARID GUTIÉRREZ CANTILLO, así mismo, se abstuvo de fijar avalúo de daños.
4. Al no interponerse recurso de apelación 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.

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

Del informe rendido por el señor ABEL VILLADIEGO CABALLERO, Perito Marítimo en Navegación y Cubierta Clase "B" (folios 27 al 31), indicó:

Circunstancias en las que se produjo el siniestro marítimo: El día 17 de enero de 2014, a las 11:20 am la lancha la consentida 2 al mando del Capitán ALEXANDER FARID GUTIÉRREZ CANTILLO, zarpa desde Taganga con destino a Playa Cristal en jurisdicción del Parque Tayrona, transportando a 15 pasajeros, a la altura del punto conocido como Piedra del Toro una ola imprevista hizo que uno de los motores se apagara, con el otro motor en funcionamiento el Capitán trató de maniobrar la lancha pero la cantidad de agua que entró al bote y un solo motor en funcionamiento impidieron que la lancha despegara levantando la proa, la lancha recibía cada vez más los embates de las olas y fue hundiéndose, el Capitán ordenó a los pasajeros con los chalecos salvavidas puestos y con los aros salvavidas que se lanzaran al agua, ya los pasajeros y los tripulantes en el agua conformaron dos grupos, el primer grupo se adelantó y nadó hacia un sitio denominado Remanso del Neguanje, el ayudante del Capitán pidió ayuda con señas, silbidos y el pito a la lancha Calipso que se encontraba cerca la cual rescató al segundo grupo que se encontraba en el agua con el Capitán.

Análisis de los aspectos relevantes, causas y conductas técnicas y náuticas de las personas involucradas:

- La embarcación estaba en buen estado, sus documentos estaban en regla y la embarcación estaba catalogada adecuadamente para la travesía que realizó, no se encontró evidencia de fallas en los motores de la embarcación o un inadecuado mantenimiento de los mismos, tampoco en el casco o la estructura de la misma que hubiera contribuido a que se presentaran vías de agua o fractura total o parcial.
- No se encontraron razones para calificar como inadecuada la conducta náutica o maniobra realizada por el Capitán y su Ayudante para evitar el siniestro ya que las causas del mismo se atribuyen a olas que se encontró el Capitán en el punto donde se produjo el siniestro.
- Las condiciones meteomarinas ese día en Taganga no eran restrictivas para el zarpe.

100

- Las condiciones meteomarinas en el sitio del siniestro fueron la causa del siniestro ya que se encontraron olas de más de dos metros que a pesar de la maniobra del Capitán fueron ineficaces para evitar el siniestro.

### 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 Santa Marta 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 Santa Marta, 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 "LA CONSENTIDA 2" de bandera colombiana, acaecido el 17 de enero de 2014, (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

2. En la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia exoneró de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio al señor ALEXANDER FARID GUTIÉRREZ CANTILLO, Capitán de la motonave "LA CONSENTIDA 2", debido a que se demostró que el siniestro ocurrió por el acaecimiento del fenómeno de la fuerza mayor.

En virtud de lo anterior, es pertinente realizar el análisis de la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA CONSENTIDA 2" de bandera colombiana, de acuerdo a las pruebas obrantes en el expediente, así:

- En el informe rendido por los señores LUISA HELENA MAESTRE MATTOS, Representante Legal de la Cooperativa de Transporte Marítimo de Pasajeros "VIAJE SEGURO", CESAR DE JESÚS GARRIDO JIMÉNEZ Y ALEXANDER FARID GUTIÉRREZ CANTILLO, motoristas de la motonave "LA CONSENTIDA 2", se indicó:

*"El día 17 de enero de 2014 a eso de las 11:20 AM cuando cubríamos la ruta Taganga- Playa Cristal despachados con 15 pasajeros. Cuando íbamos navegando inesperadamente cerca a un punto llamado La Piedra del Toro, una ola imprevista nos impactó la lancha llenándola de agua, el Capitán trata de maniobrar la embarcación para que otra ola no volviera a invadir, pero nos volvió a cubrir en ese instante se apagó un motor el Derecho, y el otro no despegó por la misma fuerza debido a la cantidad de agua que se había entrado a la lancha. A medida que íbamos avanzando la lancha recibía más agua, por el impacto de la primera ola. Allí le comunicó al segundo Capitán y a los pasajeros que abandonaríamos la lancha porque nos*

- Lista de pasajeros correspondiente a la motonave "LA CONSENTIDA 2" de bandera colombiana, en la que se relacionan los nombres de quince (15) pasajeros, cuyo origen es Taganga y el destino Playa Cristal.
- En declaración rendida por el señor ALEXANDER FARID GUTIÉRREZ CANTILLO, Capitán de la motonave "LA CONSENTIDA 2" (folios 12 al 17), relató los hechos de la siguiente manera:

*"Fui despachado desde Taganga con destino a Playa Cristal con 15 pasajeros a las 11.20 am, todo estaba normal, llegando a un punto llamado la Piedra del Toro una ola de improviso nos sorprendió, luego me sorprendió otra ola en este instante uno de los dos (2) motores me falló porque yo traté de darle velocidad a la lancha, y tratar de maniobrar la lancha, al ver que el motor se había apagado me comuniqué con mi otro compañero le di aviso que el motor se me había apagado y que la lancha iba recibiendo más agua, porque cuando se me apagó el motor traté de darle más velocidad a la lancha con el que estaba encendido para que alzara la proa pero como habíamos recibido mucha agua nos íbamos hundiendo poco a poco, les avisé a los pasajeros y me percaté de que tuvieran los chalecos bien asegurados, luego les avisé que nos tiraríamos al agua, mi compañero CESAR GARRIDO Segundo capitán, lanzamos los dos (2) aros salvavidas como punto de referencia, luego al ver que la corriente estaba hacia abajo porque la brisa estaba un poco fuerte, nos pusimos de acuerdo en hacer dos (2) grupos y le avisamos a los pasajeros que mantuvieran la calma y los íbamos a llevar a una parte más segura llamada el REMANSO DE NEGUANJE (sic), (...)"* (cursiva fuera de texto).

Acerca de la causa por la que se apagó uno de los motores de la nave "LA CONSENTIDA 2", dijo: *"Yo pienso que fue el impacto de la ola, nos levantó o sea levantó la lancha y al caer tuvo que mover algo dentro de ellos o de pronto de le mojó una bujía entonces la lancha queda con un motor encendido, yo traté de maniobrar y después vino lo ocurrido"* (cursiva fuera de texto).

Sobre la fecha del último mantenimiento de los motores de la nave, informó: *"Dos (2) días antes del accidente en Taganga en la misma playa, lo realizó el mecánico LORENZO LÓPEZ"* (cursiva fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor CESAR DE JESÚS GARRIDO JIMÉNEZ, Tripulante de la motonave "LA CONSENTIDA 2" (folios 37 al 39), relató los hechos, se refirió a los mantenimientos de la nave y a las circunstancias en que ocurrió el siniestro en el mismo sentido que el Capitán de la nave señor ALEXANDER FARID GUTIÉRREZ CANTILLO.

Ahora bien, 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.

mej

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(...))" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).*

En el caso objeto de análisis, se evidencia que el día 17 de enero de 2014 cuando la motonave "LA CONSENTIDA 2" se encontraba entre la ruta Taganga a Playa Cristal en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, con quince (15) pasajeros a bordo una ola imprevista los impactó y llenó la lancha de agua, razón por la que se apagó el motor de estribor y el de babor no despegó por la fuerza del agua, al intentar avanzar y observar el ingreso de más agua a la nave el Capitán decidió que era mejor lanzarse al agua junto con los pasajeros los cuales portaban sus respectivos chalecos salvavidas y con posterioridad fueron rescatados.

Dicha afirmación surge de los testimonios rendidos por los señores ALEXANDER FARID GUTIÉRREZ CANTILLO, Capitán de la motonave "LA CONSENTIDA 2" (folios 12 al 17) y CESAR DE JESÚS GARRIDO JIMÉNEZ, Tripulante de la motonave "LA CONSENTIDA 2" (folios 37 al 39), así como de las conclusiones realizadas por el Perito Marítimo (folios 27 al 31), quien sostuvo que no se encontró evidencia de fallas en los motores de la nave o inadecuado mantenimiento de los mismos, tampoco en el casco o estructura de la misma que hubiera contribuido a que se presentaran vías de agua total o parcial, así mismo, que las condiciones meteomarinas en el sitio del siniestro fueron la causa de éste ya que se encontraron olas de más de dos metros que a pesar de la adecuada maniobra del Capitán fueron ineficaces para evitar su ocurrencia.

De lo anterior se puede colegir que, las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA CONSENTIDA 2" de bandera colombiana se encuadran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuera mayor*), por cuanto fueron imprevisibles e irresistibles para el Capitán de la citada nave, toda vez que no se podía advertir con anticipación que ingresara una ola a la nave que fuere capaz de causar su naufragio.

Respecto de la primera de esas exigencias, considero que "[1] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)...Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (cursiva fuera de texto).

Conforme al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

*"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos<sup>2</sup> (...)"* (cursiva fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro se encuadran en una situación de fuerza mayor.

3. Sobre el avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "LA CONSENTIDA 2", se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de éstos.

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

4. Finalmente, 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, las pruebas obrantes en el expediente denotan el cumplimiento de las normas de Marina Mercante,

---

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

situación que fue advertida por el *a quo* razón por la que se confirmará en su integridad la decisión de primera instancia.

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

### RESUELVE

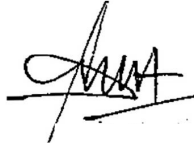
**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 23 de septiembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en los argumentos expuestos en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores ALEXANDER FARID GUTIÉRREZ CANTILLO, Capitán de la motonave "LA CONSENTIDA 2" su apoderado el Abogado OMAR DE JESÚS AVENDAÑO CANTILLO, Representante Legal de la COOPERATIVA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS "VIAJE SEGURO" 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 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, 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. 12 JUL 2017



Contralmirante PAU GUEVARA RODRÍGUEZ  
Director, eneral Marítimo