

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

09 MAY 2017

Referencia: 14012010017  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de lesiones graves de la señora ELVIRA PRECIADO DE TORRES, causadas por las operaciones de la motonave "VIVIANA ALEJANDRA" de bandera colombiana, cuando se encontraba a bordo de la nave "CARMEN BEATRIZ" de bandera colombiana, ocurrido el 27 de junio de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe del 28 de junio de 2010, suscrita por el señor FREDY OROZCO CASTRO, en calidad de Gerente de la Cooperativa de Transportadores Marítimos Turísticos de la Playa del Muerto - COOTRAPLAM, la Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves de la señora ELVIRA RPECIADO DE TORRES, causadas por las operaciones de la motonave "VIVIANA ALEJANDRA" de bandera colombiana, cuando se encontraba a bordo de la nave "CARMEN BEATRIZ" de bandera colombiana.
2. Por lo anterior el día 3 de diciembre de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo, 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 profirió decisión de primera instancia el 30 de agosto de 2012, a través del cual declaró que el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona ocurrió con responsabilidad del señor ALFONSO PINTO BLANCHAR, en calidad de Capitán de la motonave "CARMEN BEATRIZ" de bandera colombiana. *el.*

Radicado: 14012010017

Así mismo, se abstuvo de fijar avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo.

De igual manera, declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor ALFONSO PINTO BLANCHAR, en calidad de Capitán de la motonave "CARMEN BEATRIZ" de bandera colombiana, en consecuencia le impuso a título de sanción multa de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de un millón setecientos mil cien pesos m/cte. (\$1.700.100), pagaderos en forma solidaria con la empresa COOTRAPLAM, Armadora de la citada nave.

4. El día 12 de diciembre de 2012, el señor ALFONSO PINTO BLANCHAR interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
5. El día 4 de febrero de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta rechazó de plano el recurso interpuesto, y dispuso el envío del expediente ante 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

El Perito IGOR ARELLANO LACHARME, rindió dictamen por escrito el día 28 de enero de 2011 (folios 104 al 106) en el que concluyó lo siguiente:

*"En las conversaciones telefónicas establecidas con la señora ELVIRA PRECIADO TORRES, persona afectada, informó que el día domingo 27 de junio de 2010, cuando llegan al sector de Neguanje el Guía del Tour los acompaña para llenar una planilla y así poder subir a la lancha Carmen Beatriz, la cual fue asignada, durante la maniobra colocó la mano en la borda para sostenerse y la lancha Viviana Alejandra le tropezó la mano, causándole lesiones en los dedos anular y del corazón; por no contar en el sector con equipos de primeros auxilios y paramédico es trasladada de urgencia a Santa Marta"*  
(cursiva fuera de texto).

De las pruebas obrantes en el expediente, se constata que la causa efectiva de la ocurrencia del siniestro fue porque en el momento en que la señora ELVIRA PRECIADO DE TORRES, a bordo de la motonave "CARMEN BEATRIZ" y sin que esta hubiera zarpado sacó la mano

por la borda derecha y en un embate de la ola se golpeó con la lancha de nombre "VIVIANA ALEJANDRA".

### 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:

1. 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:

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se observa lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró que el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona acaecido el 27 de junio de 2010, ocurrió con responsabilidad del señor ALFONSO PINTO BLANCHAR, Capitán de la motonave "CARMEN BEATRIZ" de bandera colombiana, debido a que no se demostró el elemento extraño que sea capaz de romper la presunción de responsabilidad que recae sobre él.

3. Conforme lo anterior, y respecto a la configuración del siniestro marítimo de lesiones graves de una persona, causada por las operaciones de un buque o en relación con ella, se tiene lo siguiente:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que 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 (...)"* (cursiva fuera de texto).

A su vez, la norma en cita establece<sup>[2]</sup>:

*"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia"* (cursiva fuera de texto).

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

[2] Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75



19

*"Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado 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 de una persona;*
- (2) La pérdida de una persona que estuviera a bordo. (...)" (cursiva fuera de texto).*

Sobre el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas, la norma en cita, establece:

*(2.18) 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 que se produjeron las lesiones" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).*

Ahora bien, conforme a probado en el expediente se tiene lo siguiente:

- Copia de la fórmula médica emitida por el Doctor REYES MONTERO FRANCISCO JAVIER (folio 5), en la que se diagnosticó: *"Contusión de dedos (s) del pie, con daño de la (s) uñas (S902), 2 - amputación traumática combinada (De parte) de dedo (s) con otras partes de la muñeca y de la mano"* (cursiva fuera de texto).
- Copia de órdenes médicas emitida por el Doctor REYES MONTERO FRANCISCO JAVIER (folio 51), en la que se presentó el siguiente concepto: *"Paciente pop inmediato de amputación de primera falange de tercero y cuarto dedo mano derecha, toleró bien el procedimiento, no complicaciones plan, salida con fórmula médica y control por consulta externa"* (cursiva fuera de texto).
- Obra a folio 98 del expediente, copia del informe de terapia física suscrito por la Dra. LUZ MARINA RODRIGUEZ DE ARENAS, que trata sobre las terapias realizadas a la señora ELVIA PRECIADO DE TORRES, por la amputación de la falange distal del 3 y 4 dedo de la mano derecha.
- Copia de la historia clínica del 13 de julio de 2010, correspondiente a la señora ELVIA PRECIADO DE TORRES, emitida por la Nueva E.P.S. (folio 100), en la que se indica que la citada señora tiene un cuadro clínico de 20 días de evolución consiente con amputación de una falange de 3 y 4 dedo de la mano derecha.

De las demás pruebas obrantes en el expediente se extrae lo siguiente:

- Declaración rendida por el señor FREDDY OROZCO CASTRO, en calidad de Representante Legal de la COOTRAPLAM (folios 85 al 88), quien sobre los hechos relató lo siguiente: *"El 27 de junio de 2010 siendo las 1030 horas de la mañana se presentó el señor guía de nombre JOSE con un grupo de turistas para transportarlos para playa del muerto, el señor les compró los tiquetes al señor despachador CELINO planchar Zúñiga, quien le hizo la advertencia de que cuidados debían tener en la lancha indicándole*

que debía estar sentados y las manos dentro porque se podían golpear y que se colocaran sus chalecos, en el puerto se encontraban tres lancha, VIVIANA ALEJANDRA, CARMEN BEATRIZ y LINA ANDREA, que es la lancha que yo conduzco, ancladas y fondeadas con los motores apagados a una distancia de tres metros cada una, en el lugar desemboca una quebrada que genera una corriente y hace aproximar las lanchas a pesar de que estén bien amarradas, en el momento en que ocurrió el accidente, el señor Alfonso Pinto Lancharo de la lancha CARMEN BEATRIZ, le advirtió a sus diez pasajeros las medidas de seguridad que deben tener en la lancha entre ellas que guardaran sus manos porque se podían golpear, dentro de los pasajeros estaba la señora ELVIRA PRECIADO, quien por no haber escuchado u obviado la sugerencia del motorista, sacó su mano y en el momento llegó una ola y levantó las dos embarcaciones ocasionando un acercamiento entre las dos lanchas y al tener la señora sus manos afuera, le golpeó los dedos, luego la señora la bajaron la bajó el agua, junto con el conductor de la buseta que la llevó y unos familiares la trasladaron a Santa Marta (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor ALDEMAR PINTO BLANCHAR, en calidad de Capitán de la motonave "VIVIANA ALEJANDRA" (folios 89 al 90), relató los hechos de la siguiente manera: "El 27 de junio a las 10:30 horas estaban las lanchas VIVIANA ALEJANDRA y CARMEN BEATRIZ y otra lancha como a tres metros que era LINA ANDREA, esperando que llegaran las personas para embarcarlas y en ese momento llegaron las personas con un viaje de un guía, se le dieron las instrucciones respectivas de seguridad y se le advirtió a todos los pasajeros que no sacaran las manos de la borda de las lanchas, la señora o no escuchó bien o hizo caso omiso y en ese momento llegó una ola como de dos metros o dos metros y medio, movió la lancha y la señora se machucó los dedos, el mar es impredecible y en ese momento paro el caso, nadie va a querer hacerle daño a nadie (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).
- En declaración rendida por el señor ALFONSO PINTO BLANCHAR, en calidad de Capitán de la motonave "CARMEN BEATRIZ", (folios 91 al 92) quien relató los hechos así: "Yo me encontraba en Neguanje en la playa donde se hace el embarco de los turistas, esperando mi turno, con mi ayudante YEISON NUÑEZ, fui despachado y los turistas se estaban embarcando, una vez embarcados el ayudante les dio los chalecos entonces al lado a dos metros aproximadamente la señora tenía una mano afuera pese a que se le habían dado las recomendaciones que no la sacara porque de pronto se golpeaban, desafortunadamente la ola levantó la lancha VIVIANA, tropezó la lancha VIVIANA y está tropezó a la señora" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).
- En declaración rendida por FELIGNO DARIO BLANCHAR ZÚÑIGA, en calidad de Despachador de la empresa COOTRAPLAM (folios 93 y 94), narró los hechos de la siguiente manera: "El día del suceso en las vacaciones de julio, lo que recuerdo es que las 10:30 de la mañana llegó la señora del accidente y yo cada vez que llegan lo primero que hago es sacar la planilla para que se anoten y le hago la referencia para que no saquen las manos, se pongan los chalecos y después que se inscriben yo verifico en la lancha si tiene los chalecos puestos y yo cuando yo arranco para allá encuentro que la ola llegó

ca

10

y la señora tenía las manos afuera y las dos lanchas chocaron, hasta ahí es lo único que puedo decir yo" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor JEISON DE JESÚS NUÑEZ CASTELLANOS (folios 95 al 97) en calidad de tripulante de la motonave "CARMEN BEATRIZ" (folios 95 y 96), narró los hechos de la siguiente manera: "Los hechos ocurrieron en el sector de Neguanje el 27 de junio a las 10.30 horas, cuando llegó un grupo de personas con destino a playa del Muerto y cuando estaban abordando la embarcación yo era el ayudante del señor ALFONSO PINTO, le estaba dando las instrucciones a los pasajeros cuando en un momento de embate o movimiento del mar, que hizo que las dos lanchas se juntaran golpeando así los dedos de la señora que había hecho caso omiso a las instrucciones que se le había dado como por ejemplo que se coloquen los chalecos sentados y por ningún momento saquen las manos a la borda de las embarcaciones, se le prestaron los primeros auxilios y la señora dijo que estaba bien y se le llevaron a Santa Marta (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).
- En declaración rendida por el señor JOSE EDUARDO PINTO DE ÁVILA, en calidad de tripulante de la lancha "VIVIANA ALEJANDRA" (folios 96 y 97), comentó los hechos así: "Me acuerdo que estaba ayudando a entregar los chalecos en uno de los costados en el agua al lado de la lancha VIVIANA ALEJANDRA dándole las indicaciones de aviso a la gente se le estaba diciendo que no tuviera las manos afuera se machucó una señora y corrimos con los botiquines de la lancha y ella no se dejó (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Las declaraciones anteriormente transcritas, denotan que la señora ELVIRA PRECIADO DE TORRES, el día 27 de junio de 2010 sufrió un accidente pues la nave "VIVIANA ALEJANDRA" de bandera colombiana golpeó los dedos de su mano derecha que se encontraban sobre la borda de la motonave "CARMEN BEATRIZ" de bandera colombiana.

Por su parte, los documentos médicos aportados a la investigación indican que la señora ELVIRA PRECIADO DE TORRES, perdió la primera falange del tercero y cuarto dedo de la mano derecha, los cuales permiten al Despacho advertir que las lesiones sufridas por la señora ELVIRA PRECIADO DE TORRES, fueron como consecuencia del accidente ocurrido el 27 de junio de 2010, configurándose de esta manera el siniestro marítimo de lesiones graves.

Ahora bien, sobre la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro radicada por en cabeza del señor ALFONSO PINTO BLANCHER, Capitán de la motonave "CARMEN BEATRIZ", se debe reiterar 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(...))" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).*

Así las cosas, conforme las pruebas transcritas anteriormente y la jurisprudencia en cita la investigación por la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de la motonave "CARMEN BEATRIZ" o en relación con ella, ocurrido el día 27 de junio de 2010, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta ocurrió sin responsabilidad del señor ALFONSO PINTO BLANCHAR, Capitán de la citada nave, debido a que como se comprobó con las declaraciones de los señores FREDDY OROZCO CASTRO, en calidad de Representante Legal de la COOTRAPLAM (folios 85 al 88), ALDEMAR PINTO BLANCHAR, en calidad de Capitán de la motonave "VIVIANA ALEJANDRA" (folios 89 al 90), ALFONSO PINTO BLANCHAR, en calidad de Capitán de la motonave "CARMEN BEATRIZ", (folios 91 al 92), FELIGNO DARIO BLANCHAR ZÚÑIGA, en calidad de Despachador de la empresa COOTRAPLAM (folios 93 y 94), JOSE EDUARDO PINTO DE ÁVILA, en calidad de tripulante de la lancha "VIVIANA ALEJANDRA" (folios 96 y 97), las cuales se transcribieron anteriormente la nave "CARMEN BEATRIZ" no había zarpado para la fecha de los hechos, se encontraba recogiendo personas en una zona determinada y se le habían brindado las instrucciones de seguridad a los pasajeros, entre las cuales se encontraba que no debían sujetarse de los costados de la nave, sin embargo, la señora ELVIRA PRECIADO DE TORRES, hizo caso omiso a las recomendaciones emitidas, y al colocar los dedos sobre la borda de la nave en una embestida de una ola la nave "VIVIANA ALEJANDRA" golpeó a la nave "CARMEN BEATRIZ" y se aplastaron los dedos a la señora indicada.

Así las cosas, el Despacho concluye en grado de certeza que las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona, fueron con responsabilidad exclusiva de la víctima, pus la señora ELVIRA PRECIADO DE TORRES, hizo caso omiso a las recomendaciones emitidas por el Capitán de la motonave "CARMEN BEATRIZ" las que ocasionaron el siniestro marítimo que hoy nos ocupa, hecho que es suficiente para romper el nexo de causalidad en la responsabilidad por actividad peligrosa que pesa sobre el Capitán de la motonave señor ALFONSO PINTO BLANCHAR.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia<sup>1</sup> preceptuó:

*2.4.4. La culpabilidad. Cuando el daño se origina en una actividad de las estimadas peligrosas, la jurisprudencia soportada en el artículo 2356 del Código Civil ha adoctrinado un régimen conceptual y probatorio especial o propio, en el cual la culpa se presume en cabeza del demandado bastándole a la víctima demostrar el hecho intencional o culposo atribuible a éste, el perjuicio padecido y la relación de causalidad entre éste y aquél. La presunción, bajo ese criterio, no puede ceder sino ante la demostración de una conducta resultante de un caso fortuito, fuerza mayor, o de la ocurrencia de un hecho extraño como la culpa exclusiva de la víctima o culpa de un tercero, con el propósito de favorecer a las víctimas de accidentes en donde el hombre utilizando en sus labores fuerzas de las que no siempre puede ejercer control absoluto, son capaces de romper el equilibrio existente, y como secuela colocan a las personas o a los coasociados bajo el riesgo inminente de recibir lesión.*

Sobre el eximente de responsabilidad indicado y el criterio de imprevisibilidad e irresistibilidad, la Sección Tercera, Subsección A del Consejo de Estado, Consejero Ponente Mauricio Fajardo Gómez, Radicación número: 66001-23-31-000-1998-00409-01(19067), sostuvo:

*"En cuanto tiene que ver con (i) la irresistibilidad como elemento de la causa extraña, la misma consiste en la imposibilidad del obligado a determinado comportamiento o actividad para desplegarlo o para llevarla a cabo; en otros términos, el daño debe resultar inevitable para que pueda sostenerse la ocurrencia de una causa extraña, teniendo en cuenta que lo irresistible o inevitable deben ser los efectos del fenómeno y no el fenómeno mismo <sup>3</sup>/<sub>4</sub> pues el demandado podría, en determinadas circunstancias, llegar a evitar o impedir los efectos dañinos del fenómeno, aunque este sea, en sí mismo, irresistible, caso de un terremoto o de un huracán (artículo 64 del Código Civil) algunos de cuyos efectos nocivos, en ciertos supuestos o bajo determinadas condiciones, podrían ser evitados<sup>3</sup>/<sub>4</sub> (...).*

*«La imposibilidad de ejecución debe interpretarse de una manera humana y teniendo en cuenta todas las circunstancias: basta que la imposibilidad sea normalmente insuperable teniendo en cuenta las condiciones de la vida».*

*En lo referente a (ii) la imprevisibilidad, suele entenderse por tal aquella circunstancia respecto de la cual "no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia", toda vez que "[P]rever, en el lenguaje usual, significa ver con anticipación", entendimiento de acuerdo con el cual el agente causante del daño sólo podría invocar la configuración de la causa extraña cuando el hecho alegado no resulte imaginable antes de su ocurrencia, cuestión de suyo improbable si se tiene en cuenta que el demandado podría prefigurarse, aunque fuese de manera completamente eventual, la gran mayoría de eventos catalogables como causa extraña antes de su ocurrencia, más allá de que se sostenga que la imposibilidad de imaginar el hecho aluda a que el mismo jamás hubiera podido pasar por la mente del demandado o a*

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia SC5885-2016 de mayo 6 de 2016, Magistrado Ponente: Luis Armando Tolosa Villabona. Rad.: 54001-31-03-004-2004-00032-01.

*que éste deba prever la ocurrencia de las circunstancias que resulten de más o menos probable configuración o a que se entienda que lo imprevisible está relacionado con el conocimiento previo de un hecho de acaecimiento cierto.*

*Sin embargo, el carácter imprevisible de la causa extraña también puede ser entendido como la condición de "imprevisto" de la misma, esto es, de acontecimiento súbito o repentino, tal y como lo expresan tanto el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, como el artículo 64 del Código Civil y la, jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, de acuerdo con la cual "[I]mprevisible será cuando se trate de un acontecimiento súbito, sorpresivo, excepcional, de rara ocurrencia". La recién referida acepción del vocablo "imprevisible" evita la consecuencia a la cual conduce el entendimiento del mismo en el sentido de que se trata de aquello que no es imaginable con anticipación a su ocurrencia, toda vez que esta última comprensión conllevaría a que la causa extraña en realidad nunca operase, si se tiene en cuenta que prácticamente todos los sucesos que ocurren a diario ya han sido imaginados por el hombre (...)" (cursiva fuera de texto).*

Lo anterior quiere decir, que el pronunciamiento de primera instancia al demostrarse que la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado operó el eximente de la culpa exclusiva de la víctima, el cual es capaz de romper el nexo causal y la presunción de culpa que pesa sobre el Capitán de la nave, debió exonerar de responsabilidad al señor ALFONSO PINTO BLANCHAR, razón por la que se modificará en tal sentido la decisión de primera instancia.

4. Ahora bien, respecto a la vulneración de la normatividad marítima colombiana por parte del Capitán de la motonave "CARMEN BEATRIZ" de bandera colombiana, en el fallo de primera instancia se señalaron los artículos 1495 del Código de Comercio, numerales 1, 2 y 3 del artículo 1501 de la norma ibídem y los numerales 1, 2 y 3 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988.

Así las cosas, al comprobarse la vulneración de las citadas normas por parte del Capitán de la nave y evidenciarse que la motonave "CARMEN BEATRIZ" no contaba con las defensas suficientes en la borda, ni su Capitán conservó una distancia suficiente para evitar el roce con las demás naves que se encontraban en la zona, razón por la que ocurrió el incidente con la señora ELVIRA PRECIADO, este Despacho confirmará los artículos 3 y 4 de la decisión consultada, relacionados con la declaratoria de responsabilidad por violación a las normas de Marina Mercante y su correspondiente imposición de una sanción.

Así mismo, se insta a que las demás naves que se encuentran en la zona donde ocurrió el accidente investigado para que cumplan con todas las medidas de seguridad, propendiendo por la conservación de la seguridad de la vida humana en el mar, de la nave y del medio marino.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 30 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"EXONERAR de responsabilidad al señor **ALFONSO PINTO BLANCHAR**, identificado con cédula de ciudadanía No. 85.449.823 expedida en Santa Marta, en calidad de Capitán de la motonave "CARMEN BEATRIZ" de bandera colombiana, por la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de una nave o en relación con ellas, ocurrido el día 27 de junio de 2010, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia."

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 30 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia.

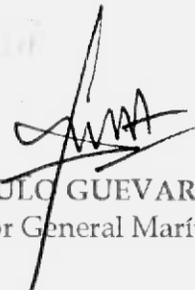
**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores **ALFONSO PINTO BLAINCHAIR**, Representante Legal de la empresa COOTRAPLAM, Capitán y Armador de la motonave "CARMEN BEATRIZ" de bandera colombiana, y demás 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.- 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.

03 MAY 2010



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo