

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2017

Referencia: 11012011003  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de marzo de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "FRANLUIS" de bandera de Colombiana, ocurrido el 10 de marzo de 2011, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "FRANLUIS", el día 12 de marzo de 2009, razón por la cual el día 14 de marzo de 2011 decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Buenaventura el día 30 de marzo de 2015 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual se abstuvo de declarar responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "FRANLUIS" a los señores SEGUNDO ABRAHAM SINISTERRA PERLAZA y GUSTAVO ESTUPIÑAN REINA en su condición de Capitán y Maquinista, respectivamente, de la citada nave. Así mismo declaró que no existió violación a las normas de Marina Mercante.
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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

El perito marítimo DANIEL CAÑÓN MURCIA, en informe pericial rendido el día 18 de marzo de 2011, (folios 88 al 94), señaló lo siguiente:

"(...)

*Se presentó ruptura del resorte recuperador de válvula en la culata Nro. 1*

*Como consecuencia de la ruptura se presentaron los siguientes daños:*

- Avería en la culata No. 1 por desprendimiento de segmentos del resorte, y liberación de la guía de válvula.*
- Avería en la corona del pistón No 1 por acción de los segmentos de resorte que se comprimieron y deformaron la corona.*
- Daños en la camisa y anillos.*
- Contaminación del aceite lubricante por desprendimiento de limaduras metálicas.*

(...)

### ANÁLISIS TÉCNICO DE LOS EQUIPOS

*La embarcación posee un motor KUMMINS KT 525 HP, apto en potencia y características marinas para este tipo de motonave.*

*Revisado el motor, desmontadas las culatas, puede apreciarse que es un motor en buenas condiciones de conservación, y estado general para operación. La ruptura del resorte recuperador, es una falla no muy común, teniendo en cuenta que este tipo de elementos se sobre diseñan, precisamente para evitar que una ruptura y/o desprendimiento de los mismos afecten piezas importantes como lo ocurrido en este incidente.*

*Para la operación, sus ajustes y lubricación se realizan simultáneamente con los demás resortes de las culatas, y ningún otro resorte se vio afectado.*

(...)

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

*Al término de las reparaciones en la M/N FRAN LUIS, se concluye:*

- 1. Se comprobó que la falla se presentó por daños en la culata Nro. 1, al fracturarse el resorte recuperador.*
- 2. Este tipo de falla, no es normal, pues este tipo de piezas en lo posible deben ser altamente seguras para evitar que su desprendimiento y/o ruptura cause daños mayores en piezas más importantes.*
- 3. El personal de la motonave "FRAN LUIS", tiene licencias vigentes, conoce de la operación del equipo y la forma como se está operando se considera normal, fue una falla interna de difícil acceso para ser provocada.*

1002

4. *Los armadores manifiestan haber desarrollado plan de mantenimiento hace cinco meses y están en proceso de adjuntar documentación para confirmar alcances de ese mantenimiento en el motor principal.*
5. *Las reparaciones efectuadas son adecuadas, realizadas por personal experimentado y con nuevos elementos y/o re potenciados.* (Cursiva fuera de texto)

### 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 Buenaventura 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 Buenaventura, 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:

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones sobre la existencia del siniestro marítimo de avería de la motonave "FRANLUIS" declarado en primera instancia, por lo tanto se realizará el siguiente análisis:

El Decreto Ley 2324 de 1984<sup>1</sup>, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

*"(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."* (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)

Relacionado a lo anterior, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución MSC.255 (84) adoptada en 16 de mayo de 2008, en el capítulo 2 se establecen las siguientes 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:*

<sup>1</sup>Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26

<sup>2</sup>Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

137

109

1. la muerte o las lesiones graves de 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 graves 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 para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques. (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto)

En igual sentido, la Organización Marítima Internacional en la citada Resolución define los siniestros graves de la siguiente manera:

- "4.3 Siniestro grave: aquel que sin reunir las características del "siniestro muy grave" entraña:*
1. *Un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan;*
  2. *Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o*
  3. *Contaminación (independientemente de la magnitud); y/o*
  4. *Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra". (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto)*

A la luz de lo dispuesto por la Organización Marítima Internacional, y conforme lo probado en el expediente el Despacho concluye con meridiana claridad que el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "FRANLUIS" el día 10 de marzo de 2011, fue el de daños materiales graves sufridos por un buque, por lo tanto se modificará el primer artículo del fallo proferido en primera instancia realizando dicha precisión.

Por tal razón se procederá a realizar un análisis sobre la responsabilidad en éste, para lo cual se citaran algunas pruebas obrantes en el expediente, así:

*"Zarpamos de Satinga el día jueves a las 16:00 horas con destino Buenaventura sin ninguna novedad, a la altura de Naya cuando eran las 2:30 horas aproximadamente, me dice el mecánico capitán la maquina le oí un ruido, yo le dije bájele, le bajamos al motor y lo apago, eran las como a las 3:00. Bueno ahí dejo que el motor enfriara, como a las 4:00 de la mañana fueron a verificar que era lo que había pasado, destaparon el motor y era un resorte que se había soltado de la válvula y había afectado y roto el piñón de la culata, cuando ya rectifico todo eso, me dijo el mecánico capitán aquí hay que solicitar un remolque, él me dijo eso a las 5:30 horas del día 10 de marzo de 2011."*

(...)

*"dos unidades de guardacostas transportaron los 68 pasajeros, se los entregue normalmente todos alentados, todos bien comidos, buena a alimentación les di, se los entregue como a las 4:30 de la tarde y como a las 4:00 de la tarde me llamo guardacostas que de parte del armador del barco y la agencia marítima me habían mandado un remolcador DON GUME para remolcar el barco el propietario MADERAS ZULUAGA, el remolcador llegó allá a las 8:30 de la noche y de*

*Pro*

*ahí salimos a las 9:00 de la noche, arribamos al muelle de la Cooperativa el día 11 a las 2:30 de la mañana." (Cursiva fuera de texto)*

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fueron los daños materiales graves sufridos por la motonave "FRANLUIS" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera es pertinente, recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal<sup>3</sup>.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las *actividades peligrosas*, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella<sup>4</sup>.

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

Asimismo se puede colegir de la anterior declaración que la motonave "FRANLUIS" zarpó de Satinga con destino Buenaventura y estando a la altura de Naya el maquinista le comunicó al Capitán que estaba escuchando un ruido en el motor, por lo tanto fue tomada la decisión de esperar a que el motor se enfriara y verificar que había sucedido, por lo que fue hallado un resorte que se había soltado de la válvula y había roto el piñón de la culata, imposibilitándole al Capitán seguir su curso hacia Buenaventura por sus propios medios, requiriendo el apoyo de un remolcador para llegar a puerto y solucionar el inconveniente.

Ahora bien, al referirse sobre las causas que pudieron haber originado el presente siniestro, se hace necesario citar apartes de la declaración del señor GUSTAVO ESTUPIÑÁN REINA, en condición de maquinista de la motonave, quien fue el primero en percatarse del daño del motor y el cual sostuvo lo siguiente:

*"(...) veníamos trabajando normalmente la máquina y a la altura del Naya, empecé a oír en el motor un golpecito, baje a escuchar, de ahí subí le dije al capitán que iba a apagar el motor, paré*

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

<sup>4</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

138

102

*el motor empecé a mirar donde era el daño y lo conseguí, se le había partido un resorte de la culata donde iba pegada una válvula se descabezó y eso causo el daño, eso paso porque a veces del trabajo del motor están destempladas las cabeza de la válvula entonces se dañan, ya son cosas del destino que uno cuando uno menos espera llega el golpe de la máquina y se daña (...)*  
(Cursiva fuera de texto)

Por otra parte, obra dictamen pericial suscrito por el señor DANIEL CAÑON MURCIA, el cual al realizar un análisis técnico de los equipos y del daño presentado, determinó lo siguiente:

*"Se presentó ruptura del resorte recuperador de válvula en la culata Nro. 1*

*Como consecuencia de la ruptura se presentaron los siguientes daños:*

- Avería en la culata No. 1 por desprendimiento de segmentos del resorte, y liberación de la guía de válvula.*
- Avería en la corona del pistón No 1 por acción de los segmentos de resorte que se comprimieron y deformaron la corona.*
- Daños en la camisa y anillos.*
- Contaminación del aceite lubricante por desprendimiento de limaduras metálicas.*

*(...)*

#### *ANÁLISIS TÉCNICO DE LOS EQUIPOS*

*La embarcación posee un motor KUMMINS KT 525 HP, apto en potencia y características marinas para este tipo de motonave.*

*Revisado el motor, desmontadas las culatas, puede apreciarse que es un motor en buenas condiciones de conservación, y estado general para operación. La ruptura del resorte recuperador, es una falla no muy común, teniendo en cuenta que este tipo de elementos se sobre diseñan, precisamente para evitar que una ruptura y/o desprendimiento de los mismos afecten piezas importantes como lo ocurrido en este incidente.*

*Para la operación, sus ajustes y lubricación se realizan simultáneamente con los demás resortes de las culatas, y ningún otro resorte se vio afectado.*

*(...)*

#### *CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES*

*Al término de las reparaciones en la M/N FRAN LUIS, se concluye:*

- 1. Se comprobó que la falla se presentó por daños en la culata Nro. 1, al fracturarse el resorte recuperador.*
- 2. Este tipo de falla, no es normal, pues este tipo de piezas en lo posible deben ser altamente seguras para evitar que su desprendimiento y/o ruptura cause daños mayores en piezas más importantes.*
- 3. El personal de la motonave "FRAN LUIS", tiene licencias vigentes, conoce de la operación del equipo y la forma como se está operando se considera normal, fue una falla interna de difícil acceso para ser provocada.*
- 4. Los armadores manifiestan haber desarrollado plan de mantenimiento hace cinco meses y están en proceso de adjuntar documentación para confirmar alcances de ese mantenimiento en el motor principal.*

13

5. *Las reparaciones efectuadas son adecuadas, realizadas por personal experimentado y con nuevos elementos y/o re potenciados. (...)*" (Cursiva y subraya fuera de texto)

Ahora bien, conforme a lo declarado por el maquinista y lo señalado por el perito en su informe es claro que la falla que generó la avería en la maquina principal se presentó por daños en la culata No. 1 al fracturarse el resorte recuperador de una de las válvula, lo cual impedía que la maquina siguiera funcionando con normalidad, por lo que fue necesario el remolque hacia puerto y así solucionar la novedad.

Asimismo se evidenció que la motonave contaba con certificado de inspección de maquinaria vigente para la fecha del siniestro, en la que fue verificado e inspeccionado su maquinaria propulsora y auxiliar, por lo tanto se podría afirmar que el sistema propulsor se encontraba en buenas condiciones, tal y como fue manifestado por el Capitán en su declaración, toda vez que sostuvo que el motor había sido sometido a un mantenimiento completo en el cual se habría incluido cambio de empaquetaduras, las culatas y revisión de piezas internas. Igualmente señala el perito que el tipo de falla que presentó la maquinaria era de remota probabilidad de ocurrencia, de modo que era un daño que se le imposibilitaba prever el Capitán del buque.

Por otra parte al analizar la conducta náutica desplegada por el Capitán en su decisión de parar máquinas y solicitar apoyo para recalar en el puerto de Buenaventura, y atendiendo a lo señalado por el perito en su dictamen, la falla era de difícil reparación en el mar debido a que fue un daño interno que afectaba piezas de difícil desmonte y reemplazo. De modo que se puede aducir que la determinación adoptada fue la más propicia y conveniente para la situación a la que estaba enfrentando y en aras de prevenir mayores perjuicios en la maquinaria, preservar la seguridad de la navegación y proteger la vida humana en el mar, se estima correcta la actuación que adoptada por el Capitán.

Así las cosas, conforme a las pruebas obrantes a la investigación el Despacho se permite concluir que las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de daños materiales sufridos por la motonave "FRANLUIS" fueron como consecuencia de un caso fortuito, toda vez que era imprevisible dado que al zarpar la maquinaria de la motonave se encontraba en buenas condiciones de funcionamiento operando sin ningún tipo de novedad, y de igual forma era irresistible en la medida de que era un daño que por su complejidad en el desmonte de piezas presentaba complicaciones para su reparación a bordo. Por lo tanto el Despacho procederá a exonerar de responsabilidad civil al señor SEGUNDO ABRAHAM SINIESTERRA PERLAZA en la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales sufridos por la motonave "FRANLUIS".

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, se evidencia que en el asunto objeto de análisis no comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante.

Finalmente, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia del siniestro marítimo, hecho 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 o citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 30 de marzo de 2015, emitida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedará así:

"EXONERAR DE RESPONSABILIDAD civil por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "FRANLUIS" de bandera Colombiana, al señor SEGUNDO ABRAHAM SINISTERRA PERLAZA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 12.796.733 de Olaya Herrera, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 30 de marzo de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 3°.** NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión al señor SEGUNDO ABRAHAM SINISTERRA PERLAZA, en condición de Capitán de la motonave "FRANLUIS", 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 Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Buenaventura debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 28 SEP 2017

  
Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ  
Director General Marítimo