

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 DIC 2017

Referencia: 11012012002  
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 adelantada por el siniestro marítimo de muerte o las lesiones graves de una persona a bordo de la motonave "NEPTUNO II" de bandera colombiana, ocurrido el 2 de abril de 2012, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante informe suscrito por el señor NELSON PORTOCARRERO SATIZABAL, Capitán de la motonave "NEPTUNO II", el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo muerte o las lesiones graves de una persona a bordo de la citada motonave, ocurrido en el día 2 de abril de 2012, en el cual se produjo la muerte del señor HAROLD SANCHEZ PAZ.
2. Por lo anterior el día 9 de abril de 2012, el Capitán de Puerto de Buenaventura 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 Buenaventura profirió decisión de primera instancia el 30 de marzo de 2015, absteniéndose de declarar responsabilidad al señor NELSON PORTOCARRERO SATIZABAL, en condición de Capitán de la motonave "NEPTUNON II". Asimismo, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante.
4. Al no interponerse recurso de apelación en 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

No se realizó informe pericial dentro del presente asunto, sin embargo, de la revisión de las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que la muerte del señor HAROLD SANCHEZ CASAS se produjo en procedimiento de encendido de la maquina principal.

## 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:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de muerte o las lesiones graves de una persona a bordo de la motonave "NEPTUNO II", así:

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 (...)"*  
*"(cursivas 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:

*"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).

A su vez la citada norma al referirse a siniestros marítimos muy graves, establece lo siguiente:

(2.22) *Siniestro marítimo muy grave: un siniestro marítimo que entraña la pérdida total de un buque, la pérdida de vidas humanas o daños graves para el medio ambiente. (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto)*

2. Ahora bien, sobre la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo, este Despacho procederá a realizar su análisis conforme lo probado en el expediente, así:

Inicialmente se hace necesario citar el contenido del acta de protesta suscrita por el señor NELSON PORTOCARRERO SATIZABAL, en condición de Capitán de la motonave "NEPTUNO II", en el cual hizo un corto relato de lo sucedido el día 2 de abril de 2012, de la siguiente manera:

*"Debidamente autorizados mediante zarpe No. 1818 del 30/03/12, procedimos a cargar 160 bultos de cemento y 80 ton de balastro con destino CONSORCIO AGUAS JUANCHACO, el día sábado 31/03/12, como se tenía previsto, todos nos encontrábamos listos para zarpar, pero se presentó un inconveniente de última hora que el señor maquinista ALFONSO ESTUPIÑÁN, se encontraba en mal estado de salud, lo cual le permitía hacer el viaje, el administrador llegó con el señor HAROLD SANCHEZ PAZ, a quien reconocíamos como muy buen y experimentado maquinista y procedimos a las 21: horas a zarpar hacia JUANCHACO, donde iniciamos descargar el 01/04/12 y terminamos 02/04/12, a las 06:30 horas.*

*De JUANCHACO zarpamos con destino BUENAVENTURA a las 08:30 horas, a la altura de MAGUIPI, como es costumbre, le pedí al marinero FREDY MONDRAGON, que apoyara en guardia al señor SANCHEZM; el bajó y subió inmediatamente avisándome que el señor SANCHEZ se encontraba en el suelo con los dos caimanes del cargador de batería en la dos manos y en una también una llave; procedí a ordenar lo subieran a cubierta para darle los primeros auxilios, así mismo llame a guardacostas pidiendo ayuda, los cuales llegaron aproximadamente de 10 a 15 minuto, pero nos dijeron que se encontraba sin signos vitales."*  
(Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue la muerte del señor HAROLD SANCHEZ PAZ, quien se encontraba a bordo de la motonave "NEPTUNO II" 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>1</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>2</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.

Sentado lo anterior, es pertinente continuar con el análisis de los hechos materia de la presente investigación, por lo que se citará la declaración rendida en audiencia pública dentro de la investigación por el señor NELSON PORTOCARRERO SATIZABAL en su condición de Capitán de la motonave "NEPTUNO II", en la cual puntualizó lo siguiente:

*"Zarpamos de Juanchaco el día 2 de abril de 2012, con destino Buenaventura, a las 08:30 de la mañana a la altura de maguipi siendo aproximadamente a las 10:30 de la mañana le pido al marinero Fredy Mondragón que le colabore al señor Harold Sánchez a supervisar los manómetros, ya que el ayudante de máquinas y el mismo Harold estaban cansados porque la noche anterior les había tocado guardia en los motores, por eso le pedí el favor a Mondragón para que a la altura de Maguipi relevara a Harold Sánchez porque el ayudante también estaba cansado y en ese momento estaba descansando. Pues también nosotros en el viaje de Juanchaco a Buenaventura a la altura de Maguipi también se descansa el que viene de guardia, esa es la rutina. Entonces fue cuando encuentra al señor Harold Sánchez tendido en el piso, inmediatamente el sube y me da aviso a mí, alertamos a todo el personal y bajamos a mirar que había pasado, en ese momento y viendo el estado de él autorizo para subirlo a cubierta a prestarle los primeros auxilios, al igual en ese momento llamo a guardacostas para pedirle apoyo y ayuda (...)"* (Cursiva fuera de texto)

Con respecto a cuál era la labor que desempeñaba a bordo y el grado de la licencia de navegación de licencia de los señores FREDY MONDRAGÓN, EDGAR HERNAN RIASCOS LANDAZURY Y HAROLD SANCHEZ, afirmó:

*"El señor Fredy Mondragón tiene licencia como marinero de cubierta y se desempeñaba como*

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

<sup>2</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

me

*marinero, el señor Edgar Riascos Landazury tiene licencia de maquinista y a bordo es el ayudante de máquinas y Harold Sánchez era el maquinista y tenía licencia como tal." (Cursiva fuera de texto)*

Asimismo, al manifestarle dentro de la audiencia que de acuerdo con el documento de zarpe CP-01-1818-N-12 expedido por la Capitanía de Puerto de Buenaventura el 30 de marzo de 2012 y vigente hasta el 5 de abril de 2012, el señor HAROLD SÁNCHEZ PAZ, no se encontraba autorizado para desarrollar actividades a bordo, sostuvo:

*"En la noche del día sábado que íbamos a zarpar a última hora eran las 8:00 de la noche, me informa el administrador y el maquinista que estaba en el zarpe que no puede viajar porque estaba delicado de salud ya que estaba en un tratamiento médico y ese día se puso más delicado, en vista de que estábamos listos para zarpar, entonces el señor administrador toma la decisión de acudir a los servicios del señor Harold ya que era excelente mecánico para que le sirva de apoyo al ayudante en este caso a Edgar Landazury como para no mandarlo solo, fue decisión del administrador porque ya estábamos listos para salir." (Cursiva fuera de texto)*

Con respecto a la causa que pudo ocasionar la muerte del señor HAROLD SÁNCHEZ PAZ, manifestó:

*"Primero pienso que fue exceso de confianza en sí mismo porque él va a conectar las baterías teniendo el cargador encendido y eso no se debe hacer y digo y digo que estaba encendido porque es la única manera que puede ocasionar masa al conectar entonces lo correcto es apagar el cargador, conectar las baterías y encender y más le ayudo una llave que tenía en la mano se cree que eso en algún lugar le tropezó el borde de las baterías y le hizo masa y pudo haber ocasionado la descarga." (Cursiva fuera de texto)*

Al explicar de qué manera se ejecuta el procedimiento de encendido de la maquina principal del remolcador, asintió:

*"El procedimiento del encendido de la maquina principal es lo normal, revisar el aceite del motor, aceite de la transmisión y verificar la trampa o el paso de combustible que estén bien, mirar el agua de refrigeración del motor que este full, y mirar la parte eléctrica que estén bien conectadas las baterías y luego proceder a dar estarte."*

Ahora bien, de la declaración realizada por el Capitán de la nave "NEPTUNO II" es posible colegir que al zarpar de Juanchaco con destino Buenaventura y al encontrarse navegando a la altura de Magüipi, le pidió al señor FREDY MONDRAGON que relevara al señor HAROLD SANCHEZ PAZ en sus labores como maquinista para que descansara, y al dirigirse al sitio donde se encontraba el señor SANCHEZ, lo encontró tendido en el piso sin signos vitales, teniendo en sus manos los caimanes de cargador de la batería.

Una vez analizada la declaración realizada por el señor NELSON PORTOCARRERO SATIZABAL, es imperioso referirse a un dato que fue clarificado dentro de la audiencia, el cual se relaciona con el señor HAROLD SANCHEZ PAZ, por cuanto éste no ostentaba licencia vigente para desempeñarse como maquinista de la nave para el día en que ocurrieron los desafortunados hechos, debido a que se encontraba autorizado para ejecutar dicho cargo hasta el día 21 de agosto de 2011.

Se debe entender por licencia de navegación, el documento que debe portar toda persona para formar parte de la tripulación regular de una nave, y que acredita el desempeño de un cargo a bordo de la misma, el cual debe ser debidamente expedido por la respectiva Autoridad Marítima.

Bajo dicha perspectiva, el señor HAROLD SANCHEZ PAZ no ostentaba la idoneidad necesaria para desempeñarse como maquinista a bordo de la motonave "NEPTUNO II" por cuanto carecía de licencia de navegación vigente que lo avalara como tal.

Asimismo es oportuno indicar que aun cuando el señor HAROLD SANCHEZ PAZ tuviera su licencia vigente para el día de los hechos, se encontraba imposibilitado para desempeñarse como jefe de máquinas por cuanto el título que se encuentra consignado en dicho documento corresponde al grado de "MARINERO DE MÁQUINAS", en consecuencia de ello, solo podría ejercer dicho cargo y no el de maquinista titular como el que poseía el día de los hechos.

De otro lado, el Decreto 1597 de 1988 en el numeral 7 del artículo 40 establece dentro de las funciones y obligaciones del Capitán la siguiente:

*"No aceptar a bordo como miembro de la tripulación a ninguna persona que no esté en posesión de una licencia de navegación, expedida o refrendada por la Autoridad Marítima colombiana, de la clase y categoría que lo faculte para desempeñar el cargo respectivo a bordo, o no tenga su correspondiente Libreta de Embarco, debidamente legalizada."*

Así las cosas, el señor NELSON PORTOCARRERO SATIZABAL como figura máxima de autoridad a bordo de la nave no debía como miembro de su tripulación a ninguna persona que no portara licencia de navegación expedida por la Autoridad Marítima, con la categoría indicada para desempeñarse en el cargo a bordo, que para el caso era el señor HAROLD SANCHEZ PAZ pues el documento que lo acreditaba para ocupar el cargo de maquinista se encontraba vencido, careciendo de total validez.

Aunado a lo anterior, y conforme a las pruebas obrantes al expediente se evidencia que en el presente siniestro, el cual tuvo como consecuencia la muerte del señor HAROLD SANCHEZ PAZ, no actuó bajo el evento eximente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima como se determinó en primera instancia por el Capitán de Puerto de Buenaventura si no que ocurrió con responsabilidad del señor NELSON PORTOCARRERO SATIZABAL, toda vez que aceptó como parte de la tripulación a una persona que no contaba con título que lo acreditara como persona idónea y facultada para desempeñarse como Maquinista de la motonave "NEPTUNO II", obteniendo como consecuencia su falta de pericia las graves consecuencias investigadas.

En consecuencia, el Despacho procederá a modificar el artículo primero del fallo de primera instancia, declarando civilmente responsable al señor NELSON PORTOCARRERO SATIZABAL en condición de Capitán por la ocurrencia del siniestro marítimo de muerte o lesiones graves de una persona.

3. De otro lado, en relacionado con las presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "NEPTUNO II", el Despacho evidencia inicialmente como se indicó anteriormente la transgresión del numeral 7 del artículo 40 del Decreto 1597, por cuanto permitió que ingresara a bordo de la nave el señor HAROLD SANCHEZ PAZ sin ostentar licencia de navegación vigente para el día de los hechos.

McJ

23

Por otra parte, se pudo constatar mediante las declaraciones obrantes al expediente que se contravino lo dispuesto en el zarpe al relacionar en la lista de tripulantes una persona que no estaba dentro de la misma, arguyendo una emergencia presentada el día, lo que hizo que el señor HAROLD SANCHEZ PAZ ingresara como maquinista en lugar del señor ALFONSO ESTUPIÑAN PAREDES.

Lo anterior fue reconocido dentro de la audiencia al ser interrogado sobre si tiene conocimiento que subir a bordo tripulantes sin estar autorizados en el zarpe se constituye en contravención a las normas de marina mercante, respondió: "*Si claro yo tengo conocimiento.*"

Ahora bien, en primera instancia fue declarado responsable por violación a las normas de Marina Mercante al Capitán, sin embargo en el resuelve no se estableció sanción correspondiente, por lo tanto, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, debido a que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, el Despacho no podrá imponer la sanción respectiva.

4. Ahora bien, es claro que en primera instancia no fue realizado el avalúo de los daños que se causaron con ocasión al siniestro marítimo de muerte o lesiones graves de una persona, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y 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, el cual quedara así:

"DECLARAR civilmente responsable por el siniestro marítimo de muerte o lesiones graves de una persona a bordo de la motonave "NEPTUNO II" de bandera de Colombiana, ocurrido el día 2 de abril de 2012, al señor NELSON PORTOCARRERO SATIZABAL, identificado la cedula de ciudadanía No. 16.455.117 de Yumbo en su condición de Capitán de citada nave, con fundamento en la parte considerativa 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 la presente decisión al señor NELSON PORTOCARRERO SATIZABAL, en condición de Capitán de la motonave "NEPTUNO II", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5º.-** 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.



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo