

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 JUN 2018

Referencia: 11012014001
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 30 de noviembre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "KATIUSKA" de bandera Colombiana y en consecuencia la muerte de una persona, ocurrido el 30 de diciembre de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Buenaventura, mediante aviso a Guardacostas por parte del Capitán de la motonave "KATIUSKA" tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la citada motonave y en consecuencia la muerte de una persona, el día 30 de diciembre de 2013, razón por la cual 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 noviembre de 2015, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual exoneró de responsabilidad del siniestro marítimo naufragio al señor NORMAN CASTILLO PANAMEÑO, en calidad de Capitán de la nave "KATIUSKA".
3. Al no interponerse recurso de reposición y en subsidio de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto 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

En el expediente no se realizó dictamen pericial, sin embargo, conforme las pruebas arrojadas al proceso se tiene que lo ocurrido el día 30 de diciembre de 2013, fue que el señor NORMAN CASTILLO PANAMEÑO Capitán de la nave "KATIUSKA", realizando la ruta Buenaventura hacia Juanchaco, a la altura del paso del tigre recibieron unas fuertes ráfagas de viento, lo cual provocó que ingresara agua en la nave, ocasionando el siniestro marítimo de naufragio.

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 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.

1. RESPECTO AL SINIESTRO MARÍTIMO

En relación a lo que se consideran siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"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. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- 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, negrilla y subraya fuera de texto)

Ahora bien, con el fin de realizar un análisis de los hechos que dieron origen a la presente investigación se citaran las siguientes pruebas:

- Declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el día 13 de enero de 2014, por el señor NORMAN CASTILLO PANAMENÑO, Capitán de la nave "KATIUSKA", de la cual se puede extraer lo siguiente:

"(...) Nosotros salimos del muelle turístico, aproximadamente a las doce de la mañana, antes de salir siempre hay una gente de la capitanía, y nos piden papeles, botiquín y radio de la lancha, salimos bien y como había mucha marejada e iban tres señoras de edad en la primera banca, llegando a Maguipi decidí entrar para preguntarles si iban bien y si no para cambiarlas de banca porque por la marejada de golpe siempre se siente adelante, decidí cambiarla y las pasé a la segunda, tercera y cuarta fila de la lancha, a lo que entré Guardacostas estaba allá adentro de Maguipi me preguntaron por qué había entrado y les conté que había entrado por rutina a cambiar tres señoras que iban en la primera banca, Guardacostas nos preguntó que si bien y yo le dije que sí que si quería le preguntara a los pasajeros que venimos bien, porque yo creo que como capitán uno lo que lleva personas no animales y también les dije que preguntaran si las señoras se habían bajado a orinar, porque yo les dije que podían hacerlo y luego continuábamos el viaje. En Maguipi duramos como cinco minutos. A Maguipi llegamos como a la una de la tarde y como a la una y cinco salimos, íbamos bien y llegando a la altura del paso del tigre, como a los diez minutos, llegó una ola y pasó por encima de los motores y ahí fue que apagó uno, el izquierdo, entonces como se apagó ese yo pensé que podía seguir con el otro, entonces lo vasculé, lo prendí y lo volví a bajar y como había mucha marejada volvía y se apagaba, y por eso decidí seguir con uno solo, de repente se vino un viento impresionante, de tanto tiempo que he andado nunca había visto un tiempo así, de pronto se me apagó el otro motor y ahí fue que quede a la deriva por un minuto, y volvieron a prender los dos motores, yo vi que iba pasando la lancha ASTURIAS y yo pensé irme detrás, pero en eso se me pagaron los dos motores y ahí quede a la deriva y se me metieron tres olas por delante, el tiempo estaba duro, había mucho viento y marejada, ahí le tiré radio a Guardacostas como por veinte minutos y no contestaron, porque ahí ni señal de teléfono coge, esa zona es muerta, yo le dije a los pasajeros que conservaran la calma que por ahí a esa hora cualquier lancha debe pasar por ahí, estuvimos como una hora y no pasó ninguna, al ver los compañeros que yo no llegaba a Juanchaco se preocuparon y llamaron al despachador y decidieron salir a buscarme y fue cuando la lancha de condorito, la BRAVO DOS salió a buscarme, y cuando él llegó ya la gente estaba nadando, porque la lancha comenzó a hundirse y yo le dije a los pasajeros que se tiraron por los lados y conservaran la calma, como cargaba dos aros y cogí uno y me amarré y le dije a los pasajeros que se cogieran de ahí para ver si alcanzaba a llegar a una playita que se veía, cuando iba

nadando le pregunté a la señora, que fue la que falleció, que donde estaba la niña que venía con ella, ella me dijo que se la había soltado, yo le dije que siguiera nadando y yo me solté del cabo y salí a buscar la niña, conseguí la niña allá afuera, ya venía botando espuma por la nariz, yo le di los primeros auxilios, y la niña volvió en sí, entonces yo seguí nadando y volví a donde estaban todos y me marre otra vez al cabo, y le dije a los pasajeros que como la niña se venía ahogando la iba a montar al aro y que los demás se cogieran del cabo, y los turistas me dijeron que sí y ahí fue que llevé a los quince turistas a la playa cercana, no sé la hora, los dejé en tierra y volví a tirarme en tierra para socorrer al resto, pero la marejada no me dejaba avanzar, porque ahí se vino más duro, yo trataba de nadar y ahí la ola me devolvía, como milagro de Dios ya condorito venía buscándonos y venía con los pasajeros que había encontrado y yo me quedé en la playa porque la lancha no podía entrar el mal tiempo, yo lo vi desde lejos. Un tripulante de la lancha ERIKA DEL MAR se tiró al agua y logró nadar hasta la playa donde estaba yo y me dijo que ya condorito había auxiliado a los otros pasajeros, se quedó conmigo y amanecimos en esa playa y los nativos nos sacaron porque el tiempo amaneció igual de duro y Guardacostas no podía entrar y los nativos nos sacaron de la playa a la lancha de Guardacostas y Guardacostas nos trajo a Buenaventura por el muelle de la Pagoda, nos llevaron a sanidad naval para la evaluación médica. (...)" (Cursiva y subraya fuera del texto)

- Declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Buenaventura el día 13 de enero de 2014, por el señor JAIME GUSTAVO VILLA HURTADO, Propietario de la nave "KATIUSKA", de la cual se puede extraer lo siguiente:

"(...) Según recopilación un motor empezó a fallar en el transcurso del viaje y me dijeron que entraron a Maguipi y luego zarparon si en ese momento ya el motor estaba fallando y en el paso del tigre sucedió el suceso, no puedo dar detalles porque no estaba presente, lo que Norman dijo ahora eso es lo que se ha dicho a todas las personas, no estoy seguro porque no estaba presente, sólo me baso en comentarios (...)" (Cursiva y subraya fuera del texto)

De lo anterior se concluye que el 30 de diciembre de 2013 la nave "KATIUSKA" mientras realizaba el trayecto Buenaventura hacia Juanchaco, a la altura del paso del tigre se presentó un fuerte oleaje, por lo tanto se puede demostrar que en efecto el siniestro a que tuvo lugar fue el naufragio y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera, en jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala Casación Civil del 12 de julio de 2005, con Magistrado Ponente Pedro Octavio Munar Cadena se estableció, 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 causal¹.

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 ejecución del riesgo creado por el agente responsable para que el daño resulte imputable a ella².

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.

2. EN CUANTO LAS CONDICIONES METEOMARINAS

Al referirse sobre las condiciones meteomarinas que se presentaron el día de los hechos, se tiene que:

- Declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Buenaventura el día 13 de enero de 2014, por el señor JUAN MANUEL SAYUST ZURIQUE, Comandante Unidad reacción BP-467, del cual se puede extraer lo siguiente:

"El mar estaba pesado, muy complicado, entraron a acomodar un personal, por la marea no sé, yo le pregunté al capitán que si todo estaba bien y me contesto que sí."
(Cursiva y subraya fuera del texto)

- En el análisis de las condiciones meteomarinas del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico para el día de los hechos manifestó que, se presentó viento de componente oeste, con velocidades de 14 a 17 nudos; alturas de ola entre 2,2 y 2,8 metros, máximo 3,2 metros. Así mismo, se presentaron precipitaciones ligeras principalmente en horas de la madrugada y/o mañana.

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

² 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

De lo anterior el Despacho manifiesta que las olas son producidas por los vientos, uno de los elementos que contribuyen a la formación de las olas es la velocidad del viento, factor que determina el tamaño de las olas; las olas son ondas que se generan por la fuerza del viento.

Por lo tanto, se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de la fuerza mayor o caso fortuito, por cuanto se demostró que las condiciones meteorológicas para el día de los hechos cambiaron intempestivamente en el curso del viaje que realizaba la nave "KATIUSKA".

2. RESPECTO AL AVALUÓ DE DAÑOS

Respecto a este punto generado por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "KATIUSKA", se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de estos.

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.

3. EN CUANTO A LA VIOLACIÓN A NORMAS DE MARINA MERCANTE

Frente a la violación a las normas de Marina Mercante, no se observa que se haya presentado alguna infracción

En consecuencia, este Despacho confirmará la decisión de primera instancia proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura el 30 de noviembre de 2015.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 30 de noviembre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido de la presente decisión al señor NORMAN CASTILLO PANAMEÑO, al señor JAIME GUSTAVO VILLA HURTADO, al señor HAROLD ALONSO BOTERO ECHEVERRY Representante Legal de la empresa ASTURIAS y de la empresa nacional de servicio público de transporte marítimo y de cabotaje Harold Alonso Botero Echeverry y la señora NINI JOHANA QUIÑONES HURTADO, en calidad de

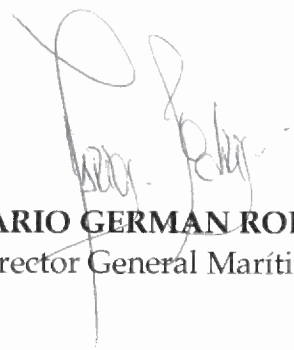
33.

Capitán, Armador, Agente Marítimo 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 Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4°.- 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 JUN 2018



Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRIGUEZ VIERA**
Director General Marítimo