

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 27 SEP 2017.

Referencia: 14012013022  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 31 de diciembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje entre el R/R "CHONTA" de bandera de colombiana, con matrícula No. MC-01-458 y el A/N "TS-125" de bandera colombiana, con matrícula No. No. MC-04-061-AN, ocurrido el 8 de diciembre de 2013, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. A través del reporte de accidente presentado por el señor JOSE DANILO RUIZ CUERO, Capitán del R/R "CHONTA", la Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del presunto siniestro de abordaje entre dicho remolcador y el A/N "TS-125".
2. Mediante informe del 10 de diciembre suscrito por el señor JUAN CARLOS LÓPEZ, Representante Legal de la empresa TRANSPORT SERVICES L.L.C., en calidad de propietario y armador del A/N "TS-125", el suceso fue ratificado y se solicitó el inicio de la investigación.
3. El 11 de diciembre de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de abordaje, en contra del Capitán y Armador del R/R "CHONTA", así como del Armador o Propietario del A/N "TS-125", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
4. El 31 de diciembre de 2014, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró responsable del siniestro marítimo de abordaje al señor JOSE DANILO RUIZ CUERO, en calidad de Capitán del R/R "CHONTA".

Igualmente, se pronunció sobre la responsabilidad del señor JOSE DANILO RUIZ CUERO por violación a las normas de marina mercante, en consecuencia, impuso a título de sanción multa de DOS (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalente a la suma de UN MILLÓN DOSCIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS M/CTE (\$1.232.000), pagaderos de forma solidaria con la empresa SAAM REMOLCADORES COLOMBIA S.A.S, en calidad de Propietaria y Armador del R/R "CHONTA".

Finalmente, el Despacho fijó el avalúo de los daños en la suma de DIEZ MIL DOLARES (USD 10.000).

5. Al no interponerse recurso de apelación en 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.

### 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

De acuerdo con el Reporte rendido por el Capitán de la R/R "CHONTA", señor JOSE DANILO RUIZ CUERO, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

*"(...) Siendo las 05:25 horas de hoy 08/12/13, navegando desde el Muelle hacia Victor 5, a la altura de boya 4, colisioné con la Barcaza No. 125 vacía la cual traía otro remolcador. La colisión fue proa con proa, el Remolcador Chonta sufrió daños estructurales en la parte de proa lado estribor, se le desprendió la bita de proa, se flexionó hacia dentro la borda de la amura de estribor, se dobló la baranda de la cubierta de balsas lado estribor, se dobló la lámina de la caseta parte inmediatamente a proa estribor de la cubierta de balsa salvavidas al frente, sufrió flexión hacia dentro el marco de la ventana de la esquina estribor proa de la caseta rompiéndose el vidrio de ésta ventana.*

*El accidente se dio por pérdida momentánea de los reflejos vigilantes del Capitán, involuntariamente, por la circunstancia del agotamiento de la noche de trabajo continuo. Pude ver con el reflector de búsqueda el lugar donde impactó la barcaza y no se observa rotura de la misma, se observa leve magulladura y raspón en la pintura. (...)"* (Cursiva y subrayado fuera de texto)

De acuerdo con el Dictamen Pericial rendido por el señor ABEL VILLADIEGO CABALLERO, en calidad de Perito Marítimo en Navegación y Cubierta Clase "B", respecto a los hechos que provocaron el siniestro, así como la conducta técnica y náutica desplegada por el Capitán del R/R "CHONTA", se extrae lo siguiente:

#### *"(...) 1.0 Circunstancias en las que se produjo el siniestro marítimo*

*El día 8 de diciembre/13, a las 05:25 am el Remolcador Chonta al mando del Capitán José Danilo Ruiz Cuero, identificado con C.C. 12.917.850 de Tumaco zarpa desde el muelle de cargue en el área de operaciones marinas de la Terminal de la empresa Drummond Ltda. con destino al sector de la boya 'Victor 5', a la altura de la boya número 4 el Remolcador navegando a baja velocidad colisiona*

14

con la Barcaza TS-125 la cual se encontraba vacía y era remolcada por el Remolcador Río Frío de Drummond Ltda. hacia el muelle de cargue.

(...) **2.0 Análisis de los Aspectos Técnicos y Náuticos Relevantes (Causas, Conducta Técnica y Náutica de las personas involucradas)**

Para el presente análisis se tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones:

- Las embarcaciones involucradas estaban en buen estado, sus documentos estaban en regla y estaban catalogadas adecuadamente para la maniobra que se desarrollaba.
- Las licencias de personal que participó en la maniobra se encontraban en regla.
- No se encontró evidencia de fallas en los motores del Remolcador Chonta o del Remolcador Río Frío o un inadecuado mantenimiento en los mismos, tampoco se encontraron evidencias de fallas en los sistemas de gobierno de los mencionados remolcadores que hubieran contribuido al siniestro analizado.
- No se encontró evidencias de mal funcionamiento o fallas en los equipos de navegación o comunicaciones de los equipos involucrados.
- Las condiciones meteorológicas a la hora del siniestro eran óptimas, viento y oleaje en calma, la visibilidad era buena.
- Las boyas señalizadoras del canal y el resto de ayudas a la navegación se encontraban funcionando y en el sitio correspondiente.
- No obstante para la fecha del siniestro se estaban realizando labores de dragado y el canal se encontraba reducido, los Capitanes estaban familiarizados con las restricciones debidas a tal actividad.
- El Capitán José Danilo Ruiz Cuero se quedó dormido en el trayecto de navegación entre el muelle de cargue y el sector de 'Victor 5' del área de operaciones del Terminal de Drummond Ltda. (a donde debía llegar), y a la altura de la boya 4 del canal no pudo evitar la colisión con la Barcaza TS-125 vacía la cual era remolcada por el Remolcador Río Frío.

(...)

- Por lo anterior me permito calificar como inadecuada la conducta náutica o maniobra realizada por el Capitán del RM Chonta con la Barcaza TS-125." (Cursiva y subrayado fuera de texto)

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, éste Despacho considera oportuno puntualizar sobre ciertos aspectos procedimentales, dentro de los cuales se destaca la competencia que tiene la Autoridad Marítima para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, de conformidad con el artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 que establece:

*"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto." (Cursiva fuera de texto)*

En cuanto a los siniestros marítimos, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, los enumera de la siguiente manera:

- " 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 forzada*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y*
- g) Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias" (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Se precisa que, el legislador consignó en la ley el término abordaje, el cual se define como el choque directo y violento entre buques, acaecido en los espacios acuáticos, con un resultado dañoso, también se conoce como el impacto estructural entre dos buques o un objeto flotante o fijo, como un iceberg.

Teniendo como referencia estos conceptos, establecidos por la legislación marítima colombiana, es importante tener en cuenta lo dicho en audiencia del 11 de marzo de 2014, por parte del señor JOSÉ DANILO RUIZ CUERO, Capitán de la R/R "CHONTA", quien manifestó lo siguiente con respecto a los hechos ocurridos el 8 de diciembre de 2013:

*"(...) Yo salí del muelle de Drummond hacia el área de operaciones de buque, pasadas las 05:00R, colisioné con una barcaza de Drummond, el acontecimiento se dio cerca a la Boya 4 y 2 del Canal de Drummond Ltda. (...) En ese momento yo iba hacia el área de operaciones de buques a esperar la hora el relevo como se acostumbraba a la operación de barcasas, pues en la hora de relevo se prestaba seguridad al área de buques. (...)" (Cursiva fuera de texto)*

Dentro de la diligencia, se le preguntó las razones por las que había consignado en el reporte presentado que la colisión se había presentado por pérdida momentánea de sus reflejos vigilantes, a lo que contestó:

*"(...) Es una forma de yo explicar por qué se dio el acontecimiento, por error humano, pues por un descuido que hubo de momento, es una forma de explicar la condición que yo sentía. (...)" (Cursiva fuera de texto)*

De la anterior declaración y de acuerdo con los informes presentados, se concluye que el 8 de diciembre de 2013 mientras el R/R "CHONTA", al mando del Capitán JOSÉ DANILO RUIZ CUERO, se disponía a cumplir con el relevo de guardia en el área de fondeo, colisionó a la altura de la Boya No. 4 con la proa del A/N "TS-125", el cual estaba siendo remolcado por el R/R "RÍO FRÍO", configurándose así el siniestro marítimo de abordaje, producto de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

En el caso bajo estudio, no se trata de determinar la culpa o responsabilidad subjetiva de los agentes, sino la responsabilidad objetiva derivada del riesgo de una actividad peligrosa ejecutada por estos, en la cual deben concurrir un hecho generador, el daño y un nexo causal entre estos, sin necesidad de imputar una actuación dolosa.

Es claro que la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, en la cual se presume la responsabilidad de quien despliega ciertas acciones que por su naturaleza pueden llegar a generar riesgo sobre terceros o sobre los bienes bajo su

custodia, por lo que no basta con demostrar la debida diligencia o el correcto desempeño en el desarrollo de sus funciones, ya que se le exige que demuestre la ocurrencia de una causa extraña que rompa el nexo causal.

La responsabilidad en materia marítima está establecida en función de la actividad que se desarrolla, considerada como actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso. Por este motivo, la persona que desarrolla la actividad peligrosa debe manejarse con la mayor prudencia y demostrando en todo momento el control de la situación, con el objetivo de garantizar la seguridad de la actividad marítima, de la vida humana en el mar y del medio ambiente marítimo.

El señor ABEL VILLADIEGO CABALLERO, Perito Marítimo en Navegación y Cubierta, concluyó en su informe pericial, que luego de inspeccionar la maquinaria principal del R/R "CHONTA", no se presentaron problemas con esta durante la navegación desde el muelle de cargue de la Terminal de Drummond Ltda., hasta la Boya No. 4 cerca de la zona de fondeo, y que la conducta técnica y náutica del señor JOSÉ DANILO RUIZ CUERO fue inadecuada al quedarse dormido en desarrollo de la maniobra.

Se tiene entonces, que el señor JOSÉ DANILO RUIZ CUERO, en calidad de Capitán del R/R "CHONTA", aceptó haber perdido momentáneamente sus reflejos vigilantes al quedarse dormido cuando se aproximaba a la Boya No. 4 de la zona de fondeo, y cuando quiso reaccionar ya había impactado la proa del A/N "TS-125" de propiedad de la empresa TRANSPORT SERVICES L.L.C., provocando así la desafortunada colisión; lo cual permite concluir que el siniestro se produjo como resultado de la indebida diligencia del Capitán, pues omitió cumplir con el deber de ejercer la navegación con todas las medidas preventivas del caso y así contar con las funciones motoras que le permitieran divisar la barcaza y haber evitado la colisión, por lo cual se confirmará el artículo primero del fallo del a quo.

En cuanto a la violación a las Normas de Marina Mercante son aquellas que se producen por el incumplimiento de la legislación marítima colombiana, relacionada con los requisitos que establece la Autoridad Marítima para un correcto manejo de las operaciones en aguas jurisdiccionales.

En la investigación quedó plenamente probada la omisión de las reglas marítimas, tales como las establecidas en el Código de Comercio colombiano que dispone que el Capitán sea el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, el incumplimiento de sus funciones y obligaciones, y la omisión de las funciones establecidas en el numeral 2 del artículo 40 y del artículo 42 de la Ley 1597 de 1988, es por eso que en éste sentido considera el Despacho que la sanción impuesta en primera instancia es proporcional a las normas infringidas.

De acuerdo con el peritaje efectuado, se logró establecer que el avalúo de los daños ocasionados por el siniestro de abordaje del R/R "CHONTA" con el A/N "TS-125" acaecido el 8 de diciembre de 2013 en la Boya No. 4 en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, asciende a la suma de DIEZ MIL DOLARES (USD 10.000)

En virtud de lo mencionado anteriormente, procede este Despacho a confirmar en su totalidad la decisión del día 31 de diciembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

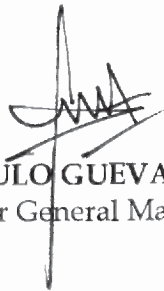
**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes el fallo del 31 de diciembre de 2014, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

**ARTICULO 2°- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Santa Marta el contenido del presente fallo al señor JOSÉ DANILO RUIZ CUERO, en calidad de Capitán del R/R "CHONTA", identificado con cédula de ciudadanía No. 12.917.850 expedida en Tumaco; a la empresa SAAM REMOLCADORES COLOMBIA S.A.S., en calidad de Armadora y Propietaria del R/R "CHONTA", por intermedio de su Apoderado, el Abogado ALEJANDRO ORTÍZ VEGA identificado con cédula de ciudadanía No. 85.448.022 expedida en Santa Marta; a la empresa TRANSPORT SERVICES L.L.C, en calidad de Armadora y Propietaria del A/N "TS-125", por intermedio de su Apoderada, la Abogada KERLY JENYSSE ORTIZ ALVAREZ identificada con cédula de ciudadanía No. 1.082.854.425 expedida en Santa Marta 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 y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase, 27 SEP 2017.



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo