

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 30 NOV 2016

Referencia: 15012011017  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 28 de septiembre de 2012, por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje de la embarcación "LA BENDICIÓN" identificada con matrícula CP5-1536-B, de acuerdo a los hechos ocurridos el día 05 de junio de 2011, previos los siguientes.

### ANTECEDENTES

1. El día 08 de junio de 2011, el ciudadano ADONILSON HERNANDEZ GUERRERO, quien figura como Capitán de la motonave "LA BENDICIÓN", presentó escrito de protesta ante la Capitanía de Puerto de Cartagena, en razón al presunto acaecimiento del siniestro marítimo de abordaje de la motonave "LA BENDICIÓN", la cual habría impactado estructuralmente contra un artefacto flotante (tubo) perteneciente al emisario submarino de la ciudad.
2. El día 04 de agosto de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de "colisión" de la motonave "LA BENDICIÓN", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de la investigación 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 día 28 de septiembre de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia a través de la cual declaró la existencia del siniestro marítimo objeto de litigio sub examine.

En el fallo precedente, se determinó que el siniestro marítimo de abordaje, ocurrió con responsabilidad del consorcio EDT MARINE CONSTRUCTION CARTAGENA

OUTFALL. A su vez, el despacho exoneró de responsabilidad al señor ADONILSON HERNANDEZ GUERRERO, en calidad de Capitán de la motonave "LA BENDICIÓN".

Se fijó avalúo de los daños sufridos con ocasión del siniestro marítimo de abordaje de la nave "LA BENDICIÓN" por la suma de treinta y dos millones ciento cinco mil doscientos cuarenta y ocho pesos m/cte. (\$32.105.248).

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Cartagena envió el expediente a este Despacho a fin de que se surta el grado jurisdiccional 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.

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el acta de protesta recibida el 08 de junio de 2011, suscrita por el Capitán de la motonave, las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de abordaje de la motonave "LA BENDICIÓN", fueron las siguientes:

*"El pasado 5 de junio del año en curso, a las 15:45 pm. A la altura del varadero, parte atrás de la torre de control de San José había una tubería del emisario submarino, el cual por estar a media agua se hace invisible a la navegación, razón por la cual me ocasionó un accidente, ya que la lancha antes descrita colisiono con dicha tubería, provocando una grave avería en el casco y los motores de la lancha (...)"* (Cursivas fuera de texto)

### ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el dictamen pericial (folio 67-80) rendido por el señor RICARDO MEJÍA CORREA, recibido el día 31 de agosto de 2012, respecto a las causas que rodearon el siniestro de la motonave, se extrae lo siguiente:

### *"Observaciones*

- ❖ *"El casco de la lancha al impactar con el tubo semi-blando, gracias a su fondo plano, se subió encima, distribuyendo la energía del impacto en un área amplia localizada bajo las dos últimas bancas (tercio posterior del casco), lo que permitió que no se reventara el forro, evitándose una posible pérdida de vidas humanas.*

*(...) Al subirse el casco al tubo, las patas de ambos motores fuera de borda, chocaron violentamente con dos efectos:*

*El primero, la rotura de las transmisiones al ser paradas las hélices (ambas con rotura de los cubos amortiguadores), tanto externamente al quebrarse las aletas direccionales como los alojamientos de los piñones (ver anexo), sin separarse del motor, permitiendo al piloto acabar de llegar a muelle por sus propios medios.*

*El segundo, al parecer por un pequeño ángulo entre la lancha y el tubo, el primer motor en impactar reventó el soporte del elevador del elevador hidráulico (ver anexo), absorbiendo energía así como el material del tubo, cosa que evitó la rotura catastrófica de ambos soportes de motor o la del espejo del bote.*

### *Conclusiones*

- ❖ *El tubo del emisario submarino a la deriva, por su color y al flotar prácticamente a ras de agua, unida a las condiciones de luminosidad crepuscular, no permitieron su detección por el piloto de la lancha, no pudiéndose evitar la colisión.*
- ❖ *El impacto causó la rotura de la estructura secundaria (longitudinales de fondo) y primaria (bancas transversales) del casco de la lancha, en la zona de impacto.*
- ❖ *El impacto causó el daño irreparable de las dos transmisiones, las dos hélices y un soporte con power trim de los motores fuera de borda.*

### *Recomendaciones*

- ❖ *Se recomienda reparar la estructura del casco de la MN "la Bendición", reemplazando las bancas dañadas para acceder a los puntos de fractura de los longitudinales para reparar estos. El cambio de las bancas, estructura principal de la lancha asegurará la integridad estructural del casco.*
- ❖ *Dado que no se realizó ensayos destructivos en el laminado del casco para determinar posibles delaminaciones, se recomienda, que al momento de la reparación, se retire, con medios mecánicos (pulidora) el getcoat de fondo, al interior del bote en la zona de impacto, para observar que no existan fallas localizadas que puedan propagarse con el tiempo.*
- ❖ *Así mismo, se recomienda que al momento de la reparación, se retire, con medios mecánicos (pulidora) el getcoat de la unión del pozo de motores con la tapa regala y el*

*espejo, para observar que no existan fallas localizadas que puedan propagarse con el tiempo.*

- ❖ *Se recomienda cambiar las transmisiones completas, las dos hélices y el soporte con elevador hidráulico de los motores fuera de borda.*

#### *Avaluó de daños (folios 74-79)*

- ❖ *(...) correspondiente al valor estimado de la reparación.*
  - *Reparación de casco en PRFV valor \$ 2'000.000 pesos ml.*
  - *Suministró de repuestos motores valor \$30'105.248 pesos ml."* (Cursivas y negrillas 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 Cartagena para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto de Cartagena. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En lo referente a los elementos probatorios que discurren en el caso objeto de estudio, el despacho observa la ejecución sistemática y legítima de los principios constitutivos de las pruebas, toda vez que llevaron consigo el convencimiento necesario a fin de esclarecer el contexto factico que envistió la situación, máxime que dan cuenta de la pertinencia, conducencia y utilidad de cada una de ellas; así como el cumplimiento de las etapas en las cuales fueron presentadas, decretadas, practicadas y valoradas por la autoridad competente y los sujetos procesales inmersos en la investigación.

Sobre el particular, valga tener de presente las concepciones doctrinales de índole probatorias<sup>1</sup>, menesteres al asunto *sub examine*:

*"Las pruebas, son el conjunto de reglas que regulan la admisión, producción, atención y valoración de los diversos medios que pueden emplearse para llevar al juez la Convicción o el Convencimiento sobre los hechos del proceso". (Echandía, 2012)*

---

<sup>1</sup> DEVIS ECHANDÍA HERNANDO, 2012, *Teoría General de la Prueba Judicial*, tomo 1, (6 ed.) Bogotá, Colombia. Editorial Diké.

*"La Utilidad de la Prueba significa que debe ser útil desde el punto de vista procesal, es decir, que debe prestar algún servicio, ser necesaria o por lo menos conveniente para ayudar a obtener la convicción del juez respecto a los hechos (...)"*. (Echandía, 2012)

*"La Conducencia es aquel requisito que permite que la prueba conduzca o guíe a la búsqueda de la verdad y a la existencia o no de un hecho (...)"*. (Echandía, 2012)

Según Devis Echandía, *"La Pertinencia de la prueba es también denominada la relevancia de la prueba. Es aquella que contempla la relación que el hecho por probar puede tener con el litigio"*. (Cursivas fuera de texto)

Respecto de lo que se considera accidentes o 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 internaciones, 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,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*  
(Cursivas, subrayado y negrillas fuera de texto)

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

El fallador de primera instancia declaró responsable al Consorcio EDT MARINE CONSTRUCTION CARTAGENA OUTFALL, por la ocurrencia del siniestro marítimo de "colisión" de la motonave "LA BENDICIÓN" por haber impactado estructuralmente contra un artefacto (tubo) perteneciente al sistema de drenaje compuesto por la tubería del emisario submarino de la ciudad. Producto de la motivación expuesta, exoneró de responsabilidad al señor ADONILSON HERNANDEZ GUERRERO, en calidad de Capitán de la motonave.

No obstante, en aras de armonizar la parte resolutive del fallo con aquella que comporta la motivación del mismo, esta instancia realizará la precisión en cuanto el término utilizado por el *a quo* para describir el siniestro marítimo consumado, toda vez que la expresión "colisión" ha sido utilizada como un sinónimo en las definiciones de abordaje.

Este Despacho procede al estudio del caso concreto, para lo cual se hace necesario referenciar la declaración juramentada y rendida por el Capitán de la motonave, el señor

ADONILSON HERNANDEZ GUERRERO. Al solicitarle hacer un relato claro, preciso y detallado de los hechos consumados en el siniestro, éste formuló lo siguiente:

*"Salimos el día 5 de junio de 2011 de playa blanca hacia Cartagena más o menos a las 3:15 de la tarde en la motonave LA BENDICIÓN, 27 pasajeros, 2 tripulantes piloto y copiloto a la altura del varadero parte de atrás de la Estación San José. Estaba la tarde un poco nublada pero si había visibilidad total. Tuvimos una colisión con una tubería del emisario submarino porque el tubo era tan alto y tan grande y pude reconocerlo porque yo estuve un tiempo trabajando en punta canoa cuando se hizo la instalación del emisario la primera vez cuando se rompió, cuando colisionamos en la parte donde tuvimos la colisión se hundió un poco más por el peso de la lancha entonces el tubo sacó la otra punta y los pasajeros que venían empezando a gritar, gracias a Dios no hubo víctimas ni hundimiento del bote, el impacto lo recibieron más que todo la cola de los motores, es de decir las transmisiones, hubo una avería en los bancos de atrás como es la parte donde más lleva el peso al colisionar (...)"*.(Cursivas fuera de texto)

En relación con las condiciones de visibilidad, viento y marea, dijo:

*"(...) La visibilidad era normal habían unas lloviznas leves, y la marea está bien"*. (Cursivas fuera de texto)

Sobre los elementos de navegación con los que contaba la embarcación, este informó:

*"(...) una brújula, luces de navegación, remo, los extintores, balde de arena y una bomba de achique, radio de comunicación VHF, aros salvavidas. (...)"*. (Cursivas fuera de texto)

Al preguntarle en qué se fundamenta para tener la certeza de que los tubos con los que colisionó eran del emisario submarino, el Capitán de la motonave comunicó:

*"Cuando hubo el impacto nosotros pensamos que era algún sucio, palo o mugre de la bahía pero cuando la lancha se freno es decir se paro era que estaba sentada en una de las puntas del tubo, y la otra manga o punta del tubo salió un poco a flote (...)"*. (Cursivas fuera de texto)

En cuanto a lo que hizo el Capitán después de la colisión, este manifestó:

*"(...) Tratar de apaciguarle los ánimos a los pasajeros que en ese momento venían en la embarcación, muchos de ellos entendieron que era un accidente y todos se quedaron quietos, no hubo heridos (...)"*. (Cursivas fuera de texto)

Al preguntarle qué tipo de daños sufrió la embarcación, dijo:

*"Las averías que hubieron en las tres últimas bancas o sillas de la parte trasera de la nave, la partitura de las transmisiones y un gato eléctrico que traen ellos para que se mantengan abajo"*. (Cursivas fuera de texto)

De la declaración anterior, se concluye que la nave sufrió un abordaje el día 05 de junio de 2011, producto de un impacto estructural de la embarcación con un artefacto flotante,

correspondiente a un tubo del emisario submarino de Cartagena, lo que generó una serie de daños en la estructura y en el sistema de propulsión de la motonave, sin que resultaran heridos los tripulantes y pasajeros que estaban a bordo.

Como consecuencia del impacto de la embarcación con el tubo, se causó "la rotura de la estructura secundaria (longitudinales de fondo) y primera (bancas transversales) del casco de la lancha en la zona de impacto". En ese mismo contexto, se registraron afectaciones en las transmisiones, hélices y soporte con el power trim de los dos motores fuera de borda.

Respecto del avalúo de los daños con ocasión del siniestro de abordaje sufrido por la motonave "LA BENDICIÓN" contra el tubo del emisario submarino, en el dictamen pericial de presentado por el señor RICARDO ALFONSO MEJÍA CORREA, el día 30 de agosto de 2012 y complementado posteriormente el 05 de septiembre del mismo año. Este estimó el costo de total de la reparación de la embarcación por un valor de treinta y dos millones ciento cinco mil doscientos cuarenta y ochos pesos (\$32.105.248), valor que corresponde al costo de la relación del casco en PRFV y suministro de repuestos de los dos motores. (Folios 67 al 83)

En cuanto a la diligencia y las medidas puestas en marcha por parte del Capitán de la embarcación, resulta relevante para este despacho tener en consideración que, posterior al siniestro, el Capitán de la motonave solicitó apoyo a los Guardacostas, a través de la Estación de Control de San José, quienes lograron constatar que el tubo objeto del siniestro, era parte constitutiva del sistema de emisario submarino de la ciudad, el cual se encontraba a la deriva, y debió ser retirado para evitar otro accidente.

En este sentido, valga tener de presente que el Capitán de la motonave es en todo momento el encargado del gobierno y dirección de la nave, y jamás pierde el control del buque, éste debe tener conocimiento general del área donde se lleva a cabo la navegación.

De acuerdo con el Código de Comercio, el artículo 1501 estipula en las obligaciones del Capitán:

*(...) 8. Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, (...) (Cursiva fuera de texto)*

Respecto a la responsabilidad del Capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 prescribe:

*"(...) La responsabilidad del Capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella". (Cursiva fuera de texto)*

En el fallo la Capitanía de Puerto de Cartagena se exonera de responsabilidad al Capitán de la motonave "LA BENDICIÓN" por el siniestro marítimo de abordaje, motivado por las circunstancias de los hechos, teniendo presente que al encontrarse el tubo flotando a ras de agua, por sus características como color, por las condiciones de luminosidad del lugar y la

hora donde ocurrieron los hechos, no fue posible para el Capitán de la motonave percatar la presencia del artefacto, el cual solo se logra identificar momentos después del accidente.

Ahora bien, sobre la responsabilidad de las actividades peligrosas, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de un elemento extraño, fuerza mayor o caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima. (Subrayado fuera de texto)

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que dentro del estudio fáctico y jurídico, ha intervenido un elemento extraño que logró romper el nexo causal como componente constitutivo de la responsabilidad, demostrando que el Capitán de la motonave "LA BENDICIÓN" había actuado bajo el amparo de una de las causales de ausencia de responsabilidad<sup>2</sup>, razón por la cual se exonera de la misma, como se manifiesta en las consideraciones del fallo de primera instancia.

En el fallo de primera instancia se logra determinar la entidad que figura como titular del derecho real de dominio sobre el tubo objeto productor del siniestro marítimo (tubería del emisario submarino), la cual corresponde al Consorcio EDT MARINE CONSTRUCTION CARTAGENA OUTFALL.

En la etapa de investigación se enviaron múltiples citaciones al consorcio antes mencionado con el fin de vincularlo a la investigación y así garantizar el debido proceso, su derecho a la defensa y las demás garantías constitucionales, legales y jurisprudenciales menesteres al caso. Sin embargo, la Capitanía de Puerto de Cartagena no recepcionó respuesta alguna de las citaciones, ni registró su comparecencia a las audiencias programadas.

En virtud de lo anterior, la Capitanía de Puerto de Cartagena aplico las disposiciones del artículo 210 del Código de Procedimiento Civil, el cual establece:

*"La no comparecía del citado a la audiencia o a su continuación, se hará constar en el acta y hará presumir cierto los hechos susceptibles de prueba de confesión sobre los cuales versen las preguntas asertivas admisibles, contenidas en el interrogatorio escrito". (Cursiva fuera de texto)*

En concordancia con el artículo 38 del Decreto ley 2324 de 984 que establece:

*"PRESUNCION DE CONFESION. La no comparecencia del citado, su renuencia a responder o su respuesta evasiva, harán presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba por confesión, sobre los que versen las preguntas asertivas, admisibles, que se formulen dentro de la diligencia, siempre que el Capitán de Puerto le advierta de esta consecuencia y no obstante el citado persista en tal conducta. Será excusa razonable para no asistir a la primera audiencia que el Capitán o Capitanes de las naves o artefactos navales materia del proceso no puedan asistir acompañados de sus abogados. (Cursiva fuera de texto)*

---

<sup>2</sup>Causales de exoneración de responsabilidad: Fuerza mayor o caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima y la intervención de un tercero.



De acuerdo con lo anterior, queda probada que la responsabilidad recae sobre el Consorcio EDT MARINE CONSTRUCTION CARTAGENA OUTFALL, en la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje.

Al realizar el análisis sobre la posible violación a las normas de Marina Mercante se verifica que no hubo infracción alguna por parte del Capitán de la motonave en el siniestro marítimo, razón por lo cual no procede la imposición de una sanción.

De acuerdo con la decisión de primera instancia, se confirma el avalúo de los daños que sufrió la embarcación.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes el fallo del 28 de septiembre de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, de acuerdo a la parte motiva del presente fallo.

**ARTICULO 2°- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo al doctor WILMAN HERRERA IMITOLA y al señor representante legal del Consorcio EDT MARINE CONSTRUCTION CARTAGENA OUTFALL, 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 Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.-REMITIR** al Capitán de Puerto de Cartagena para que, una vez quede en firme el presente fallo, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 30 NOV 2016

  
Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**  
Director General Marítimo