

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

24 JUN 2018

Referencia: 17012009017 CP7  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 29 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de DAÑOS GRAVES de la M/N "CAPITÁN LARRY", ocurrido el 26 de octubre de 2009 previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante acta de visita del 26 de octubre de 2009, el Capitán de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento del presunto siniestro de daños graves de la M/N "CAPITÁN LARRY".
2. El día 26 de octubre de 2009, el Capitán de Puerto de San Andrés emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de daños graves de la M/N "CAPITÁN LARRY", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 29 de junio de 2012, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia a través del cual exoneró de responsabilidad por siniestro marítimo de daños graves al señor ARDIE RONALD JHONSON GARCÍA, en calidad de Capitán de la mencionada motonave.

Por otra parte, declaró la responsabilidad del Capitán de la M/N "CAPITÁN LARRY" por infracción a las Normas de Marina Mercante. En consecuencia, impuso a título de sanción un llamado de atención.

Finalmente, se abstuvo de pronunciarse con relación al avalúo de los daños ocasionados por el siniestro marítimo.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de San Andrés 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 al informe final de inspección de la M/N "CAPITÁN LARRY", presentado el día 27 de octubre de 2009 por el perito en maquinaria naval clase C, señor GUILLERMO ROMO PERAFAN, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo las siguientes:

*"Siendo las 1430R de 26 de octubre de 2009 se inicia inspección a la M/N "CAPITÁN LARRY" siendo atendido por su Capitán el señor ARDIE ROWLAN JOHNSON GARCÍA con Cédula de Ciudadanía No. 1101-1977-00074 de Honduras y Cédula de Extranjería No. E359486, el cual expresó verbalmente que se encontraban en faena de pesca en los Cayos del Norte acuerdo al zarpe No. 127414, quedando sin sistema de gobierno y reportando la avería al PNM de Serranilla a las 0700R del 22 de octubre de 2009 y que hizo maniobra de fondeo en el sector de los almendros a las 1100R del 26 de octubre de 2009.*

*Se solicitó las bitácoras de navegación y de máquinas con el fin de tomar el registro de la avería a lo cual expresó el Capitán que estos libros no se llevaban A/B.*

*Se procedió a inspeccionar la novedad en el compartimiento del servomotor tomando registro visual y fotográfico en el cual se observa ruptura de la soldadura producida por fatiga de material entre el eje de acero y el piñón que engrana con una cadena y transmite el movimiento a la pala del timón desde el puente hasta el servomotor.*

*Se verifica arranque y funcionamiento del motor propulsor marca CATERPILLAR D-3408, 8 cilindros, el sistema de generación principal - auxiliar y sistema de achique, sin presentar ninguno de estos novedad alguna" (Cursiva fuera de texto)*

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Es oportuno puntualizar por este Despacho, que la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, en artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 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)*

El Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución A.849, establece las siguientes definiciones:

*"4.1 Siniestro marítimo: un evento que ha tenido como resultado:*

- .1 la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas;*
- .2 la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o*
- .3 la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o*
- .4 daños materiales graves sufridos por un buque; o*
- .5 la varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o*
- .6 daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o*
- .7 daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas". (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Los hechos se encuentran estrechamente relacionados con lo establecido por la Organización Marítima Internacional en la citada Resolución, que 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).*

Al respecto, el señor LINDELL MANUEL STEPHENS, en calidad de agente marítimo de la M/N "CAPITÁN LARRY" en audiencia del 27 de octubre de 2009 declaró:

*"Ellos zarparon el 5 de octubre y regresaron el 26, según el informe de Capitanía por el satelital, el barco estaba fuera de aguas nacionales y de un momento a otro apareció el daño en el timón (...)" (Cursiva fuera de texto)*

En suma, se tiene que el siniestro marítimo presentado fue el de daños graves, teniendo en cuenta que se partió el timón y la motonave quedó sin gobierno. De igual forma, en el informe técnico se estableció que se presentó una ruptura de la soldadura entre el eje de acero y el piñón que produjo que el timón quedara sin toma de fuerza.

Por otra parte se debe precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

*"En tal orientación, la culpa, asume el papel de factor o criterio de imputación, esto es, la responsabilidad no se estructura sin culpa, o sea, no es suficiente el quebranto de un derecho o interés legítimo, es menester la falta de diligencia, por acción u omisión, noción ab initio remitida a la de negligencia, imprudencia o impericia, siendo el acto culposo moralmente reprochable, la responsabilidad su sanción y la reparación del daño la penitencia a la conducta negligente"*<sup>1</sup>. (Cursiva fuera de texto)

En consecuencia, el agente responsable por daños originados por una actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

En cuanto a la exoneración de responsabilidad, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado en varias oportunidades que sólo puede obtenerse con prueba del elemento extraño, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, más no con la demostración de la diligencia exigible, o sea, con la ausencia de culpa

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."*. (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores:

A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.

B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias

La actividad marítima en sí misma presenta una amenaza de producir daño, a pesar de la previsión y cuidado que se adopte, y en ese caso el afectado debe ser indemnizado por parte de quien obtiene los beneficios de la actividad peligrosa que realiza.

El artículo 2356 del Código Civil establece una presunción de culpabilidad, así:

*"Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta"*

En este caso se debe probar que el daño fue causado en ejercicio de esa actividad peligrosa. La responsabilidad del propietario de la nave, puede provenir de un acto suyo o de su dependiente, y

<sup>1</sup> Sentencia del 24 de agosto de 2009, proferida por la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente: William Namén

199

puede tratarse de una conducta activa, donde el hecho contará con la intervención directa de su voluntad, o de una conducta omisiva como es el caso de los siniestros.

En conclusión, no se podía prever que se iba a presentar una fatiga del material entre el eje de acero y el piñón que engrana con una cadena y transmite el movimiento a la pala del timón habiendo quedado este sin toma de fuerza, se tiene entonces que, los hechos ocurridos fueron producto de un caso fortuito o fuerza mayor, situación que exime de responsabilidad al Capitán de la M/N "CAPITÁN LARRY".

Las Violaciones 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 permitir operaciones en agua jurisdiccionales.

En la investigación quedó plenamente probada la omisión de las reglas marítimas, como fue la de navegar sin la transmisión del dispositivo para el sistema de posicionamiento y seguimiento remoto por satélite - VMA- que exigen las Normas de Marina Mercante colombianas para ese tipo de embarcaciones.

Ahora bien, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación, tampoco se tuvo conocimiento de la intervención formal de persona teniente a reclamarlos, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

De otra parte, al existir una imposibilidad legal de este Despacho para reabrir la investigación y/o decretar pruebas de oficio en vía de Consulta, no es factible poder llegar al esclarecimiento de los hechos, por cuanto se debe emitir un fallo de plano, según lo consagrado en el artículo 57 Decreto Ley 2324 de 1984.

Finalmente, procede el Despacho a confirmar en su totalidad la decisión del día 29 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su totalidad la decisión de primera instancia del día 29 de junio de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

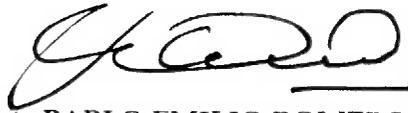
**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla el contenido del presente fallo al señor ARDIE RONALD JHONSON GARCÍA, identificado con cédula de Extranjería No. 1101197700074 de Honduras, en calidad de Capitán de la M/N "CAPITAN LARRY" y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

MSJ

**ARTÍCULO 3°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de San Andrés Isla 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.

24 JUN 2016



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